

Los puentes de la *Vía de la Plata* en el tramo Mérida-Baños de Montemayor. Consideraciones acerca de su tipología y cronología

Jesús Acero*

RESUMEN

En este trabajo presentamos una serie de once puentes romanos o de posible origen romano que formaron parte del trayecto de la Vía de la Plata a su paso por las actuales provincias de Badajoz y Cáceres. La mayoría de ellos son conocidos y han sido ya estudiados con mayor o menor profundidad, aunque algunos en la actualidad no conservan apenas restos o ya han desaparecido completamente, de modo que se hace difícil realizar alguna consideración relevante sobre ellos.

SUMMARY

In this essay we present a series of eleven Roman —or of possible Roman origin— bridges which are part of the Vía de la Plata through the current provinces of Badajoz and Cáceres. Most of them are known and have already been studied more or less in depth, though some of them hardly keep some remains or have even disappeared, so it is difficult to make important considerations about them.

INTRODUCCIÓN

El *Iter ab Emerita Caesaraugustam* mencionado en el Itinerario de Antonino constituye uno de los principales caminos del interior a través de la Mese-

ta, compuesto por al menos cuatro vías perfectamente individualizadas. El tramo fundamental parece ser el *Iter ab Emerita Asturicam*, conocido como *Vía de la Plata* y al cual le dedicó ROLDÁN (1971) un brillante trabajo que se ha visto corregido parcialmente por otros autores¹. En este artículo presentamos una serie de once puentes romanos o de posible origen romano que tradicionalmente se cree formaron parte del trayecto de la *Vía de la Plata*, en el tramo comprendido entre las localidades extremeñas de Mérida y Baños de Montemayor (pueblo cercano al límite provincial de Cáceres con Salamanca). La mayoría de ellos son conocidos y han sido ya estudiados con mayor o menor profundidad; sin embargo, hasta ahora no habían sido analizados en conjunto con el tratamiento que aquí le damos².

Lamentablemente, las características de esta publicación nos impiden describir con más detalle y mayor cantidad de material gráfico cada uno de los puentes que presentamos. Del mismo modo, tampoco hemos podido dedicar un apartado al puente romano de Cáparra, una construcción que, a pesar de no encontrarse sobre la *Vía de la Plata*, está directamente vinculada con ella, no sólo por encontrarse el

¹ Para el tramo que aquí estudiamos debemos destacar los siguientes trabajos: ÁLVAREZ ROJAS (1985: 111-117), FERNÁNDEZ CORRALES (1987: 47-55), GIL MONTES (1988: 14-17), GONZÁLEZ CORDERO (1990: 17-19).

² Los puentes correspondientes a la actual provincia de Cáceres fueron incluidos en nuestro trabajo de investigación *Puentes romanos en la provincia de Cáceres. Estudio arqueológico y análisis espacial*, dirigido por el profesor Enrique Cerrillo Martín de Cáceres, y presentado en el Departamento de Historia de la Universidad de Extremadura en octubre de 2002.

* Laboratorio de Arqueología. Facultad de Filosofía y Letras. Avda. de la Universidad, s/n. 10071 Cáceres. E-mail: j.acero@terra.es

puente en íntima relación con la ciudad de Cáparra, *mansio* de la *Vía de la Plata*, sino también por ser prácticamente el punto de arranque de un ramal secundario de ésta. En cualquier caso, a pesar de la exclusión del puente de Cáparra de nuestro pequeño catálogo, tendremos en consideración su existencia a la hora de establecer nuestras reflexiones finales.

LOS PUENTES DE LA VÍA DE LA PLATA

Puente del Albarregas

En este puente daba comienzo el *Camino de la Plata*, el cual constituía la salida de la ciudad de *Emerita* por el norte. Su fábrica ha sido descrita con mayor o menor profusión por casi todos los viajeros y eruditos que se han ocupado de las ruinas y monumentos de Mérida, aunque la atención prestada a este puente ha quedado un tanto a la sombra del gran puente construido sobre el Guadiana. De hecho, mientras que del puente sobre el Guadiana contamos con importantes estudios (FERNÁNDEZ CASADO, 1980; ÁLVAREZ MARTÍNEZ, 1983; HERNÁNDEZ RAMÍREZ *et alii*, 1995; FEIJOO MARTÍNEZ, 1999: 321-337), el puente del Albarregas aún no dispone de un estudio definitivo, pudiéndose destacar únicamente algunas observaciones de FERNÁNDEZ CASADO (1980), ROLDÁN (1971: 112) y, sobre todo, ÁLVAREZ MARTÍNEZ (1983: 75-79).

Las restauraciones sufridas por este puente aún no están bien documentadas, aunque algunas de ellas pueden observarse con nitidez sobre su fábrica. Entre estas reparaciones hay que destacar la efectuada en 1863, fecha en que se construyó la carretera de Cáceres y a la cual debe pertenecer el paramento con el que en la actualidad se inicia el puente en la parte contigua a la ciudad, así como la cornisa y el pretil. Actualmente el puente ofrece una longitud total de 144,35 m, mientras que la anchura de la calzada es de 7,90 m. La parte correspondiente a la obra primitiva consta de cuatro arcos de medio punto sensiblemente iguales (con luz en torno a los 5,20 m) y dos aliviaderos secundarios, estos últimos también dispuestos sobre la parte más cercana a la ciudad (margen izquierda).

En la actualidad el puente carece de tajamares, y ningún autor da noticia de ellos, salvo LABORDE (1811), que en uno de sus grabados los representa en forma semicircular y rematados con sombreretes cónicos. El ancho de las dos pilas centrales es de 3,30 y 2,91 m respectivamente. Las dovelas de los arcos

tienen 0,70 m de longitud y 0,40 de ancho. El aparejo está formado por bloques de granito con un almohadillado muy pronunciado y dispuestos en hiladas regulares de 0,40 m de ancho, oscilando la longitud de los sillares a soga entre 0,85 y 1 m, mientras que los sillares dispuestos a tizón son de 0,55 m.

En cuanto a la datación del puente, tradicionalmente se atribuía a época de Trajano, aunque dadas sus evidentes semejanzas con el puente del Guadiana, así como con otros casos bien conocidos en Italia, parece clara su adscripción a época augustea.

Puente del Aljucén

A pesar de las referencias a las ruinas y a los intentos de reparación de este puente en siglos pasados, su localización permanecía desconocida para la investigación moderna, hasta que los restos pertenecientes al puente del Aljucén fueron descubiertos y publicados por ÁLVAREZ MARTÍNEZ y DÍAZ PINTIADO (1985: 95-100). La escasez de restos y la ausencia de un estudio en profundidad impiden realizar demasiadas conjeturas sobre la fábrica del puente, aunque los citados autores lo consideran de similares características y época de construcción que las del puente del Albarregas, constando su aparejo de una sillería labrada con un almohadillado rústico semejante y, además, con una estructura que tendría tres o cuatro arcos principales y unas pilas similares, aunque en el caso del puente del Aljucén seguramente provistas de tajamares, según apunta LEÓN GUERRA (1854: 7 y 8).

Puente del Ayuela

Las referencias en la bibliografía a los escasos restos de este puente eran mínimas, hasta que GIL MONTES (1988: 35) descubrió lo que parecen ser los cimientos del puente romano. La fotografía aérea le permitió comprobar a este investigador que la calzada, paralela a la carretera N-630, cruzaría el río Ayuela prácticamente por el mismo lugar por donde lo hace la carretera actual³, lo cual fue ratificado, además, con el hallazgo de los supuestos restos de este puente. Hasta entonces, el cruce del río Ayuela en esta zona había constituido una incógnita, de ahí que algún autor considerara que la calzada atravesaría el río por un puente que hoy existe en el mismo pueblo

³ Circunstancia que ya había intuido ROLDÁN (1971: 142).

de Casas de Don Antonio, a unos 500 m aguas arriba del puente que emplea la carretera actual (ARIAS, 1987: 323).

En cuanto a la estructura del primitivo puente romano, muy poco es lo que se puede decir, dada la escasez de restos. Los cimientos del posible puente romano se encuentran a pocos metros al noreste del puente moderno de la carretera N-630, pero resulta muy difícil su visión por estar medio ocultos en un zarzal. Tan solo se conservan dos hiladas de sillares graníticos, sin almohadillado, pero de cuidada talla y dispuestos a hueso. Sin embargo, la dispersión de los restos es amplia, pues existen otros sillares que han sido reutilizados por los hortelanos de Casas de Don Antonio en las paredes de sus fincas y otros más que han sido colocados sobre el lecho seco del Ayuela formando una pasadera para cruzar el río, a menos de 100 m al este del puente actual.

Puente sobre el arroyo Santiago

Algo más de 3 km al norte de Casas de Don Antonio corre en dirección Este-Oeste el arroyo Santiago, límite entre las propiedades actuales de Santiago de Bencáliz y la Dehesa La Atalaya. Se trata de un arroyo de escasa entidad, afluente del río Ayuela y caracterizado por su escaso caudal y sus fuertes estiajes. Parece indudable que originalmente la *Vía de la Plata* cruzaba el arroyo de Santiago por el lugar donde hoy se levanta este pequeño puente, pero en su estado actual, tal y como lo conocemos hoy, no existe ningún indicio en su fábrica que delate su origen romano. Únicamente algunos sillares de los estribos podrían ser de aquella época. Gracias a LEÓN GUERRA (1854: 11 y 12) sabemos que el puente fue reedificado al menos en 1779, momento en el que se extrajeron del lecho del río dos piedras miliarias pertenecientes al *Iter ab Emerita Caesaraugustam*.

Todos los autores que se han ocupado de él coinciden en afirmar que se trata de un puente muy transformado, por lo que, en su estado actual, muy poco es lo que conserva de su fábrica romana original (ROLDÁN, 1971: 113, 114 y 142; CERRILLO, 1982: 197; ÁLVAREZ MARTÍNEZ, 1983: 323). Es un pontón de un sola arcada pero flanqueada por dos aliviaderos modernos adintelados. Su longitud total es de 28,50 m, incluyendo la prolongación de los pretiles sobre el terreno durante un pequeño trecho. La anchura es de 3,50 m, aunque si le restamos el grosor de los pretiles, queda un espacio útil de vía de tan solo 2,66 m. Dicha vía se quiebra en doble pendiente. El arco

tiene 4,30 m de luz y es ligeramente rebajado. Las dovelas son de sillería granítica, colocadas de modo transversal. Los estribos sobre los que se levanta el arco están contruidos de sillares en la zona más cercana a este, pero el resto de la fábrica es un recrecido (que incluye también los pretiles) contruido de mampostería, a base de piedras graníticas, pizarras y cuarcitas de pequeño y mediano tamaño, sin labrar, y trabadas con grandes cantidades de mortero de cal y arena.

Puente Mocha

No es escasa la nómina de autores que se refieren a él, aunque la mayoría de veces no pasa de una simple mención, sin ningún tipo de descripción (PAREDES, 1886: 87; MÉLIDA, 1924: 87; FLORIANO, 1957: 58; ÁLVAREZ MARTÍNEZ, 1983: 81; GONZÁLEZ, 1990: 16). Es ROLDÁN (1971: 114 y 142) el único investigador que hasta el momento se ha ocupado de este puente con cierto detenimiento. Es conocido con el nombre de *Puente Viejo* o *Puente Mocha*, y en este caso también todos los autores coinciden en considerarlo de origen romano, si bien tremendamente transformado (fig. 2).

En su estado actual el puente consta de una gran longitud, alrededor de los 107 m, con once ojos de diferentes dimensiones y dos aliviaderos adintelados en el extremo derecho. Pero la parte primitiva, con una longitud aproximada de 50 m, corresponde a los cinco primeros arcos (desde la margen derecha), aunque se encuentran profundamente transformados, pues todos ellos son apuntados. Solo las bóvedas de los arcos emplean sillares; el resto de la fábrica en pilas y tímpanos es de mampostería. La anchura del puente es de 3,90 m, que se reduce hasta los 3,35 si excluimos el grosor de los pretiles. La vía tiende a mantenerse horizontal, aunque se adapta a las diferentes alturas que alcanzan los desiguales arcos.

Contruido sobre el río Salor, responde al tipo de puente con arcos pequeños, tanto en su luz como en su altura, característico de los ríos con un ancho cauce. La obra primitiva debió corresponder a los cinco arcos que hoy se levantan en medio del cauce del río, pero es muy posible que con el discurrir del tiempo se transformara el curso del río en esta zona, desplazándose hacia la izquierda, de modo que resultó obligada la ampliación de la arquería del puente por este extremo en sucesivas remodelaciones. La factura de la parte central del puente es medieval, con

arcos apuntados, de modo que la traza romana solo se adivina ya en los sillares reaprovechados en el dovelaje de estos arcos. El resto de la arquería de la orilla izquierda y los dos estribos extremos corresponden a añadidos posteriores⁴.

Muy cerca de este puente, en el vecino pueblo de Valdesalor, que queda apenas a 1 km al norte, se encontró un tesoro con 180 denarios de plata (CALLEJO, 1965: 39 y ss.), todos ellos anteriores al año 81, lo cual constituye un dato que podría ser tomado como referencia acerca de la historia de la calzada y del propio puente.

Puente del Garro

Este puente sobre el río Almonte aparece en todas las crónicas como compañero del puente de Alconétar, a pesar de las grandes diferencias existentes entre ambos⁵. Originalmente el puente del Garro se levantaba sobre la misma desembocadura del Almonte en el Tajo, pero sus escasos restos yacen desde 1969 bajo las aguas del río, puesto que se quedaron embalsadas en lo que hoy es la parte final del pantano de Alcántara. Hasta esa fecha, los restos que se conservaban del puente se limitaban al estribo de la margen derecha y a un trozo de la plataforma con la que se iniciaba el puente en la margen izquierda del río. El estribo consistía en un pequeño cuerpo de tres planos a escuadra, hecho en sillería granítica lisa. FERNÁNDEZ CASADO (1980) opina que, por la altura a que llegaba el viejo camino que en él confluía, parece que este puente no debió tener nunca bóvedas, por lo que dicho autor plantea que se tratase de un puente mixto con estribos de fábrica y pasarela de madera.

⁴ A ese respecto, gracias a la información aportada por el profesor Enrique Cerrillo, se ha localizado en el Archivo Provincial de Cáceres (leg. 4392) un documento de 1751 como testimonio de una de las ampliaciones acometidas sobre la fábrica del puente: *Escritura de obligación y fianza para la obra del puente del río de Salor*. En este documento se expone: «los reparos que en dicha puente han de hacerse es que de la parte del mediodía han de construir y fabricar dos ojos más de los que tiene dicha puente, para el derrame de las aguas, e quienes han de tener de largo veinte e seis varas».

⁵ Entre los últimos autores que se han referido a él habría que destacar a CALLEJO (1963: 64 y 65), ROLDÁN (1971: 114 y 115); FERNÁNDEZ CASADO (1980) y CRUZ (1989: 166).

Puente de Alconétar

Se trata indudablemente del más monumental y original de los puentes romanos levantados sobre la *Vía de la Plata*. Originariamente se emplazaba sobre el río Tajo, pero sus ruinas fueron trasladadas de lugar cuando toda la zona quedó inundada tras la construcción del embalse de Alcántara en 1969.

En lo que se refiere a su estructura primitiva, el puente de Alconétar se extendía en una longitud de 290 m, de los cuales unos 100 quedaban en seco durante el estiaje, y el resto dentro del río⁶. Su anchura rondaría los 6,60 m. Respecto al número de arcos, las opiniones discrepan entre los que consideran que constaba de 13 arcos y los que calculan 16. El tamaño de los arcos aumentaría en progresión gradual desde los extremos del puente hasta los vanos centrales. De todos ellos solo se conservan 4 arcos en la parte derecha, aunque únicamente los dos primeros conservan su factura romana primitiva; ambos arcos, abiertos sobre el estribo de la margen derecha, son escarzanos (como debieron ser todos los arcos del puente), con una luz, respectivamente, de 6,82 y 7,09 m. La luz de los demás puede calcularse aproximadamente si tenemos en cuenta la distancia que hay entre las pilas que aún subsisten: 7,49-8,09-8,93-10,41.

Las pilas alcanzan un grosor de 4,25 m por término medio. Están dotadas de un agudo tajamar en su frente aguas arriba y un original espolón convexo en el frente posterior. De todas ellas, únicamente la tercera pila se conserva prácticamente en toda su altura y escasamente afectada por las reparaciones. La pila se compone de 3 cuerpos, señalados por cornisas iguales entre sí, de 0,45 m de altura y 0,30 de vuelo, con una moldura de gola o cima recta. El cuerpo inferior tiene una altura de 5,75 m, contándose 14 hiladas con la primera cornisa; en su parte superior este primer cuerpo tiene en los costados 7 largas muescas para asentar los andamiajes y cimbras. Por su parte, el segundo cuerpo, de igual planta que el primero, alcanza los 2,25 m de altura y está compuesto por 5 hiladas, incluyendo la segunda cornisa. Finalmente, el cuerpo superior cuenta con 8 hiladas, incluyendo la cornisa de remate; este último cuerpo es de planta menor que los inferiores y, salvo el tajamar, que conserva su verticalidad de paramentos, el resto se retrae

⁶ La información que a continuación aportamos puede completarse con la consulta de los estudios de PRIETO (1925: 147-158), CALLEJO (1963: 61-72), CABALLERO (1973), FERNÁNDEZ CASADO (1980) y CRUZ (1989: 159-173).

en planos oblicuos para recibir los arcos, de hecho, se conservan 2 hiladas cortadas en bisel de 1,35 m de longitud para formar los salmeres en los que apoyaban los arranques de los arcos (fig. 3).

Los sillares están realizados en granito con grano de gran tamaño, que se presta a una labra rústica, dejando un potente almohadillado (en algunos casos supera los 8 cm) en la cara vista de los sillares, con recercado exterior. En cuanto al aparejo, es de *opus quadratum*, con un predominio de las hiladas dispuestas a soga. Las hiladas presentan una gran regularidad, con una ancho alrededor de los 0,45 m, y bajo este revestimiento de sillería existe un macizo interior de *opus caementicium*.

Desconocemos la fecha de construcción del puente de Alconétar. Existen noticias de la presencia de un miliario de Tiberio colocado a la cabecera del puente, lo cual llevó a algunos eruditos a considerarlo como una obra relativamente temprana. Sin embargo, sus propias características técnicas vienen a demostrar la falta de relación cronológica entre puente y miliario. En este sentido, la originalidad de su diseño, el empleo de las tres cornisas, la curvatura del frente posterior y, especialmente, el empleo de arcos escarzanos han llevado a quienes lo han estudiado a considerarlo de fecha tardía, entre el final del siglo I y el siglo II, perteneciente al reinado de Trajano o de Adriano, grandes restauradores de la *Vía de la Plata*, como veremos.

Puente sobre el arroyo Riolobos

Hoy día ha desaparecido, pero Paredes Guillén y Mérida consiguieron ver algunos de sus restos. Se encontraba sobre el arroyo Zangaena, también llamado Riolobos, situado, según ROLDÁN (1971: 116 y 117), justamente donde el río corta el límite de los términos municipales de Riolobos y de Plasencia, a unos 2 km al este de la primera población. Lo quebrado del terreno en esta zona exigía la presencia de un puente para salvar el arroyo, aproximadamente 2 km antes de que la calzada alcanzara la *mansio Rusticiana*.

Muy poca es la información que tenemos de este puente. No podemos más que transcribir las noticias aportadas por Paredes Guillén y Mérida. Así, el primero de ellos, cuando describe el trazado del *Camino de la Plata* a su paso por esta zona, comenta: «pasaba el riachuelo llamado Riolobos, que dio el nombre al pueblo que está más abajo dos kilómetros, por un puente de cuyos estribos se con-

serva algo, y de cuya fabricación debe hacer referencia una piedra que hay puesta en la compuerta de un molino que está por bajo del puente, la cual tiene una inscripción muy larga, que no pude copiar porque había mucho lodo en el sitio desde donde podía verse cuando yo visité aquel sitio. Creo haga referencia a la construcción del puente, porque la llevaron de cerca de su entrada, en donde la encontraron cubierta de tierra» (PAREDES, 1886: 85 y 86). Esta inscripción fue publicada posteriormente por el padre FITA (1896: 546) y recogida después por Mérida, y es simplemente una lápida funeraria. Por su parte, la noticia del puente que nos da Mérida es muy escueta: «puente, arruinado, sobre el riachuelo Zangaena o río Lobos, del que tomó este nombre el pueblo, el cual está a dos kilómetros. El puente formó parte de la calzada romana. Era de piedra y tan solo se conservan, en parte, los pilares sobre los que volteó el arco» (MÉLIDA, 1924: 193). De esta descripción podemos deducir que el puente era de un solo ojo y que estaba construido en piedra.

Puente Guinea

También desaparecido, es mencionado brevemente por Paredes Guillén, Mérida, Sayans Castaños y Roldán Hervás (PAREDES, 1886: 85; MÉLIDA, 1924: 50; SAYANS, 1957: 224 y 225; ROLDÁN, 1971: 117). El puente toma su nombre de la propia calzada, que en época medieval era conocida como *calzada Guinea*, en la zona del río Jerte. No entraremos aquí a valorar la etimología del nombre de *Guinea*, aunque lo más plausible es que se trate de una derivación de *equinea* (del latín *equus* > caballo).

El puente Guinea se levantaba sobre el río Jerte y, según Roldán Hervás, «se encontraba en el caserío de San Pedrillo en el lugar donde el río corta perpendicularmente los términos de Carcaboso, pueblo situado unos dos kilómetros al oeste, y Plasencia». Por su parte, SAYANS (1957: 224 y 225) encontró y publicó un miliario de la época de los Severos correspondiente al *Camino de la Plata*, situado muy próximo al lugar en el que se encontraba el puente.

Muy poco es lo que se puede decir sobre su fábrica. PAREDES (1886: 85) menciona que en 1851 se sacaron del fondo del río gran cantidad de sillares que pertenecieron al puente. Aún hoy es muy común el descubrimiento de sillares y tégulas en aquella zona. De hecho, muchos de los antiguos sillares del puente han sido empleados en la construcción de la casa de San Pedrillo, junto a la orilla izquierda del río, y tam-

bién existen algunos en las paredes de las fincas circundantes.

Puente sobre la garganta Buitrera

Se encuentra en mitad del pueblo de Aldeanueva del Camino, salvando la garganta Buitrera, un pequeño curso de agua que va a desembocar 500 m al oeste en el río Ambroz. Fue SÁNCHEZ RECIO (1906: 177-182) el primero que lo consideró de factura romana, y tras él todos los autores que posteriormente han mencionado este puente (BLÁZQUEZ, 1966: 42; ROLDÁN, 1971: 118; CASTILLO *et alii*, 1991: 1059), aunque todos ellos coinciden en afirmar que se encuentra muy modificado, habiendo perdido gran parte de su carácter original (fig. 1).

Es un puente de un solo arco de medio punto rebajado, construido en sillares, pero se encuentra muy transformado tanto en la zona superior como en la inferior. Su luz es de 8,30 m. Para compensar la diferencia de altura entre las dos orillas de la garganta, el arranque derecho del arco se apoya directamente sobre la roca, con una primera hilada en voladizo, pero el arranque izquierdo se apoya previamente sobre un estribo de al menos 1 m de altura y 4 hileras de sillares (también con voladizo), todos ellos de mayor tamaño que los que configuran la bóveda del arco. Las dovelas se presentan dominadas por la desigualdad en su tamaño, aunque la labra de los bloques por lo general está bien cuidada y no hay restos de argamasa entre ellos. Los tímpanos están peor cuidados, con partes construidas en sillares, en este caso calzados con ripios, y otras partes hechas con mampostería. Existen además muros de sillares formando parte de las paredes de las casas contiguas, pero el encajonamiento del puente entre las casas actuales impide considerar cómo serían sus accesos. El puente está rematado por un pretil moderno de sillares, que apoya directamente sobre el arco en la zona central. La rasante del tablero se quiebra ligeramente, aunque toda la obra superior del puente es moderna y la calzada en la actualidad está cementada.

En su estado actual se encuentra muy transformado, pero el hecho de que sobre él pase la calzada y el que algunos sillares evidencien una factura romana pueden ser criterios suficientes para considerarlo de origen romano, aunque sin atrevernos a proponer una cronología más concreta. BLÁZQUEZ (1966: 42) encuentra paralelos con el *Ponte della Rocca* (en Bieda) y el *Ponte sul Lys* (en Pont St. Martin, Aosta). Nosotros hemos hallado un ejemplar similar mucho

más cercano: el puente de la Fuente Chiquita, situado al pie del barrio judío de Hervás, sobre el río Ambroz, aunque no lo consideramos de época romana.

Puente Romanillos

Situado aproximadamente a 1 km al norte de Aldeanueva del Camino, este puente se levantó para que la *Vía de la Plata* salvara el arroyo Romanillos, también conocido como arroyo de Andrés, formando parte posteriormente del trazado de la carretera N-630 hasta mediados del siglo XX, cuando fue sustituido en sus funciones por un nuevo puente contiguo a él. Su propio nombre parece evidenciar su origen. Ya PONZ (1983: 5) lo considera obra de romanos, a pesar de que se encuentra muy arruinado cuando él escribe. Cuando es descrito por MADDOZ (1953: 161) ya estaba destruido, conservándose solamente el simple arco que formaban las primeras piedras del mismo, por lo que se había colocado un pontón de madera en el mismo lugar para hacer frente a las crecidas del río.

Respecto a su fábrica primitiva, muy poco es lo que se puede decir de ella, puesto que la obra que se conserva en la actualidad es totalmente moderna, aunque en las primeras hileras el arco parece reaprovechar algunos sillares de factura romana, caracterizados por su cuidada talla y por un leve almohadillado en su cara exterior. De la noticia proporcionada por Madoz se deduce que respondía al tipo de puente de un único ojo (al igual que en la actualidad), lo cual no deja de ser una característica de los puentes levantados sobre pequeñas gargantas. El puente actual tiene una luz de 10 m, y esa medida debe ser la que tuvo aproximadamente el primitivo puente si tenemos en consideración el cauce del arroyo Romanillos.

Puente de la Doncella

Se encontraba situado sobre el río Ambroz, a algo más de 2 km al norte de Aldeanueva del Camino, y aún seguía siendo utilizado por la carretera N-630, que en este tramo discurría sobre la antigua calzada romana. Este prolongado uso fue la causa de que perdiera gran parte de su primitiva traza romana, con sucesivas reconstrucciones para mantener su solidez. Finalmente, en 1957 el puente fue destruido para modificar el trazado de la carretera a su paso por esta zona del río, por lo que actualmente solo se conserva un estribo y el arranque de la bóveda en la mar-

gen izquierda, prácticamente debajo del actual puente que hoy emplea la carretera para atravesar el río⁸.

De los restos conservados se desprende que respondería al tipo de puente de arco central con el que salva el cauce del río, sin que en este caso conozcamos si estaría complementado con algún otro vano suplementario. Por el arranque que del arco aún permanece, FERNÁNDEZ CASADO (1980) ha podido determinar su luz en 9,30 m. Ese arco se apoya directamente en las rocas que afloran del lecho del río, las cuales han sido retalladas para proporcionar un buen asiento a los sillares de la primera hilada. En líneas generales, los sillares de la bóveda están bien cuidados, con buena talla y superficie lisa, aunque su tamaño es irregular. Los estribos, en el mismo plano de las boquillas, están realizados en mampostería en el frente de aguas abajo, mientras que el frente de aguas arriba combina los sillares en la parte más cercana al arco, con la mampostería en el resto del paramento. Estos sillares se caracterizan por su superficie lisa y por tener un tamaño irregular, formando también hiladas desiguales. Debido al seccionamiento del puente ha quedado al descubierto el relleno interior entre paramentos, aunque este se aleja mucho del típico *opus caementicium* romano, estando compuesto por una amalgama de cantos y hormigón, algo más compacta en la zona inferior.

CLASIFICACIÓN

A la vista de lo expuesto en páginas anteriores, resulta muy aventurado realizar un intento de comparación cuando nos encontramos ante una diferencia tan manifiesta entre unos pocos puentes de indudable factura romana (Albarregas, Alconétar, los restos del Aljucén y Cáparra) y una gran mayoría de ejemplares de dudosa adscripción a época romana. En cualquier caso, no dudamos que algunos de estos ejemplares de cronología incierta, efectivamente, tengan su origen en aquella época (si bien en la actualidad están tremendamente transformados), o al menos, que estén levantados en el mismo lugar que ocupó un primitivo puente romano.

Ahora bien, si tomamos en consideración aquellos puentes acerca de cuya estructura original tenemos ciertas evidencias, podemos realizar una clasifi-

cación tipológica de los puentes romanos (o mejor, históricos) de la *Vía de la Plata* en el tramo Mérida-Baños de Montemayor, atendiendo fundamentalmente a su número de arcos, su luz y el perfil del tablero superior:

- a. Puentes de vano único, con luces pequeñas comprendidas entre 4 y 10 m y todos ellos con doble pendiente. Corresponderían a este tipo los puentes del arroyo Santiago (con dos aliviaderos adintelados laterales), de Riobos, de la garganta Buitrera (fig. 1), Romaniillos y de la Doncella.
- b. Puentes de poca altura, con pilas bajas y vanos con luces similares, manteniendo la rasante horizontal o muy levemente inclinada. En este caso el número de arcos puede variar entre los 4 hasta más de 10. Dichos arcos suelen ser homogéneos, con luces que normalmente no llegan a superar los 10 m. Formarían este grupo los puentes del Albarregas, del Aljucén, del Salor (fig. 2) y el puente de Cáparra. Un caso particular dentro de este grupo sería el puente de Alconétar, con pilas más altas y esbeltas, y arcos de mayor luz (fig. 3).

La estructura de un puente no suele ser caprichosa. Aparte de condicionantes derivados de intereses políticos, modas estéticas y constructivas, localismos, etc., en nuestra opinión un factor fundamental lo constituye el cauce y la morfología de la corriente de agua a salvar. Por eso, las dos modalidades de puente que hemos establecido pueden ser explicadas, en su mayor parte, en función de la adaptación al cauce y caudal del río que cruzan. De este modo, en el primer tipo (puentes de vano único) se incluyen fábricas que salvan gargantas y arroyos con valles estrechos. Por ello estos puentes predominan en la zona donde la calzada atraviesa la parte norte de la actual provincia de Cáceres, fundamentalmente sobre el río Ambroz y las gargantas que confluyen en él. El segundo tipo de puente responde a ejemplares tendidos sobre ríos con cauce ancho y caudal escaso, de ahí la escasa altura que alcanzan sus pilas y arcos. Aparecen aquí los puentes de mayor número de vanos y con más longitud, como los puentes del Albarregas, del Aljucén o del Salor.

Por tanto, es posible apreciar el cumplimiento de ciertas regularidades en la construcción de puentes según la variedad de ríos y arroyos. Sin embargo, dado que el cauce de los ríos también es alterado por otros factores geográficos y geológicos, es posible

⁸ Los principales trabajos que se refieren a este puente son los de BLÁZQUEZ (1968: 67), ROLDÁN (1971: 118), FERNÁNDEZ CASADO (1980) y CASTILLO *et alii* (1991: 1058).



Fig. 1. Puente de la garganta Buitrera en Aldeanueva del Camino. Vista aguas arriba.



Fig. 2. Puente Mocha sobre el río Salor. Arcos centrales. Vista aguas abajo.



Fig. 3. Puente de Alconétar. Pilas y arcos junto al estribo derecho. Vista aguas arriba.

encontrar más de una modalidad de puente sobre un mismo río, adaptándose a la problemática que plantea cada lugar en concreto. De este modo, por ejemplo, en un río como el Ambroz, donde predominan los puentes de un solo arco, es también posible encontrar el puente de Cáparra, construido en una zona donde el cauce del río se ensancha, lo cual requirió la construcción de 3 arcos y 1 aliviadero.

Podría pensarse que la fisonomía final de un puente deriva también de la importancia de la vía a la que pertenece. Por supuesto, no es lo mismo erigir un puente en un vía principal, como el *Iter ab Emerita Caesaraugustam*, un camino perfectamente miliado y que goza de la atención de los emperadores, que construirlo sobre un ramal secundario o un camino privado. Sin embargo, entendemos que cada puente es una construcción única, que debe resolver el problema de franquear una corriente de agua en un punto concreto, por lo que, aparte de la influencia más o menos directa que en su construcción pueda tener el tipo de camino en que se ubica, los intereses políticos, las posibilidades económicas, los criterios estéticos de cada época, los materiales de construcción disponibles y un largo etcétera, sin duda, es la morfología de la corriente de agua a salvar la que decide en última

instancia la fisonomía final de un puente, y da como resultado una solución distinta para cada caso.

Por otra parte, ÁLVAREZ MARTÍNEZ y DÍAZ PINTIADO (1985: 95-100) consideran la existencia de un grupo de puentes que conformarían lo que ellos denominan el *tipo emeritense*, caracterizado por unos rasgos comunes a todos ellos: la forma achaparrada y larga, una imposta corrida que sirve de coronamiento de las pilas y como lugar de establecimiento de las cimbras, los sillares dispuestos en hiladas casi isodómicas con poca preocupación por la alternancia de soga y tizón, el almohadillado tosco y pronunciado, tajamares (aunque no en todos los puentes) y la presencia de aliviaderos (incorporados a las propias pilas o sobre los tímpanos). El modelo de este *tipo emeritense* habría que buscarlo en Italia. Ambos autores consideran al puente sobre el Guadiana como cabeza de la serie que, además de los otros dos puentes enclavados en la ciudad de Mérida (Albarregas y el conocido como *Alcantarilla Romana*), englobaría al puente de Aljucén, al de Alter do Chao, al de Cáparra, al de Salamanca y algún otro más fuera del área lusitana, como el de Villa del Río.

Como vemos, cuatro puentes de esta serie pertenecen a la *Vía de la Plata*: Albarregas, Aljucén,

Cáparra y Salamanca, pero no por ello debemos sobrevalorar el papel jugado por la calzada como elemento determinante del tipo de puente a emplear. En todo caso, habría que hablar de la importancia del entorno geográfico más que de la vía. En efecto, parece clara la influencia que ejerció el puente del Gadiana sobre el resto de puentes tendidos en torno a Mérida (Albarregas y Aljucén), pero las semejanzas técnicas disminuyen cuando intentamos relacionar los puentes de la capital emeritense con los de Cáparra y Salamanca, dos puentes, por otro lado, cuya adscripción cronológica aún es incierta. Lo mismo sucede con otros puentes importantes como el de Alcántara, cuyo modelo compositivo es seguido en otras fábricas cercanas, como el puente de Segura, o más alejadas, como el puente de Bibey e incluso el de Salamanca, que tiene una articulación de contrafuertes semejante (LIZ, 1990: 139).

CRONOLOGÍA

Dentro de los estudios referidos a puentes romanos resulta un aspecto fundamental la dilucidación de la época concreta en que fueron edificados. Sin embargo, en *Hispania* son muy pocos los puentes que hayan podido ser fechados directamente mediante alguna inscripción⁹, un problema que se agudiza aún más si tenemos en cuenta la enorme variedad de construcciones con que nos encontramos y los escasos datos que proporcionan las propias fábricas para la correcta interpretación de su cronología. Esto nos lleva a buscar otros recursos que puedan aproximarnos de algún modo a la datación de las obras. A este respecto, los únicos elementos de los que se puede extraer alguna información de interés son los miliarios, no en cuanto a la datación absoluta de las fábricas, sino al esclarecimiento de las zonas y momentos en que se aprecie una mayor actividad constructiva o reparadora de los caminos. Es evidente que la reparación de las

calzadas debió afectar también a las obras de fábricas. Afortunadamente, contamos con una serie regular de miliarios epigráficos en el *Iter ab Emerita Caesaraugustam*. Del cuadro esquemático de miliarios que ROLDÁN (1971: 65) incluye en su estudio del *Camino de la Plata*, hemos tomado únicamente aquellos ejemplares encontrados en el tramo objeto de nuestro estudio que pueden darnos alguna clase de información cronológica, prescindiendo tanto de los miliarios anepígrafos como de aquellos otros que el autor considera falsos o dudosos. De este modo, hemos elaborado un nuevo cuadro (tabla), ordenado cronológicamente, indicando en cada miliario el número que le adjudica Roldán en su catálogo, su número de millas, el emperador al que corresponde y el lugar del hallazgo.

En cualquier caso, toda conclusión a que se pueda llegar tras la revisión de los miliarios de la *Vía de la Plata* debe tener presente tres consideraciones previas:

- I. Nuevas prospecciones por el entorno del camino conllevarán el descubrimiento de nuevos miliarios.
- II. Los miliarios de los primeros momentos deben haber desaparecido al ser sustituidos por otros de tiempos posteriores correspondientes a los períodos en que la vía era reparada.
- III. Las mayores necesidades político-propagandísticas de los emperadores en el siglo III d. C. llevarían a la sustitución de los anteriores epígrafes por los suyos, lo cual explica en parte el mayor número de ejemplares conservados de esta fecha.

Aun siendo conscientes de las salvedades anteriores, a la vista de la tabla resulta evidente que se producen unos períodos de mayor actividad constructiva que otros, pudiéndose distinguir al menos cinco momentos diferentes: época julio-claudia (ocho miliarios), época flavia (sin miliarios), imperio de Trajano y Adriano (trece miliarios), época antonina (sin miliarios) y siglos III-IV (siete miliarios).

Existiría un primer momento, durante los siglos II-I a. C., con un carácter claramente militar, en el que se producen los primeros contactos con la topografía de la zona y en el que las legiones romanas aprovecharían como medio de avance las rutas prerromanas. Es en ese momento cuando aparecen uno o varios caminos que en dirección Sur-Norte ponen en contacto el río Gadiana con el Tajo. Pero el *Camino de la Plata*, tal como la conocemos hoy, es obra de Augustus.

⁹ Ubicado en el mismo espacio geográfico, aunque no perteneciente a la *Vía de la Plata*, el puente de Alcántara ha podido ser fechado directamente por una inscripción, lo mismo que el puente de Chaves. No obstante, en estos casos la información aportada por el epígrafe solo es aplicable al ejemplar sobre el que aparece dicha inscripción honorífica, por lo que las posibilidades de extrapolación de información resultan inútiles, únicamente aplicables de modo totalmente aproximativo e indefinido a otros puentes situados en un radio geográfico próximo y que guarden un claro paralelismo técnico y estilístico.

N.º catálogo Roldán	Número de millas	Emperador	Lugar de hallazgo
25	LIX	Augusto	Casar de Cáceres
30	--	Tiberio	Puente de Alconétar
5	--	Claudio	--
3	VI	Claudio	Mérida-Carrascalejo
Inédito ¹⁰	XX	Claudio o Nerón	Puerto de las Herrerías
43	CII	Nerón	Dehesa de Cuarto Real (Plasencia)
52	CX	Nerón	Cáparra
32	LXII	Nerón	Alconétar
15	XXVII	Trajano	Santiago de Bencáliz
18	--	Trajano	Aldea del Cano
59	--	Trajano	Cáparra
62	CXVI	Trajano	Cáparra
70	--	Trajano	Aldeanueva de Camino
71	--	Trajano	Baños de Montemayor
42	CI	Adriano	Cáparra
44	CII	Adriano	Carcaboso
45	CIII	Adriano	Carcaboso
48	C...	Adriano	Carcaboso
55	CXII	Adriano	Oliva de Plasencia
63	CXVII	Adriano	La Granja
67	CXVIII	Adriano	Plasencia
23	LII	Sept. Severo	Casar de Cáceres
39	LXXII	Sept. Severo	--
66	--	Sept. Severo	Finca de San Pedrillo (Carcaboso)
46	CIII	Alej. Severo	Carcaboso
56	C...	Alej. Severo	Oliva de Plasencia
20	XXXVIII	Maximino I	El Trasquilón
26	LVIII	Valente	Casar de Cáceres

Miliarios del *Camino de la Plata* en el tramo Mérida-Baños.

to, quien funda *Emerita* en el 25 a. C., levanta también el famoso puente sobre el Guadiana y el del Albarregas, y señala la vía posiblemente hasta el Tajo, pues se conserva un miliario con su nombre entre Casar de Cáceres y Alconétar. Esta actividad constructiva continuaría con los demás miembros de la familia Julio-Claudia, en cuya política los caminos jugaban un papel fundamental como medio que favorecería el proceso romanizador. En este sentido, ya nos hemos referido al miliario de Tiberio que existía junto al puente de Alconétar, lo cual llevó a algunos autores a considerar al puente como obra de dicho emperador. Asimismo, con Nerón, el último empera-

dor de esta dinastía, se conocen cuatro miliarios entre Cáparra y Salamanca.

No sucede lo mismo con la familia Flavia, de la que no se conoce ningún miliario en esta calzada, pues los que se citan de Vespasiano y Tito son falsos. Es conocida, sin embargo, su gran atención a las provincias del Imperio, de ahí que se pueda pensar que la ausencia de miliarios se deba bien a la sustitución de sus miliarios por otros posteriores, o bien a la solidez de las obras que había efectuado Nerón.

Posteriormente, con Trajano y Adriano se desarrolla una activa etapa constructiva y restauradora, señalizando perfectamente el recorrido de la vía (trece miliarios entre los dos en el tramo que nos ocupa) y seguramente levantando diversas obras de fábrica, como el puente de Alconétar. Los miliarios de Adriano se concentran en torno a Cáparra, mien-

¹⁰ Agradecemos la información prestada por el profesor Salas Martín, quien en breve tiene previsto publicar este nuevo miliario.

tras que los de Trajano tienen una mayor dispersión, apareciendo en la zona de Aldea del Cano, en el entorno de Cáparra y en Baños de Montemayor.

Hasta finalizar el siglo II y durante un periodo aproximado de sesenta años no vuelven a aparecer piedras miliarias. Hay que pensar, por tanto, que la vía se conservaba en un buen estado tras las reformas de Trajano y Adriano, y prácticamente no se precisarían nuevas obras.

Con los Severos, a finales del siglo II se produce una nueva etapa reconstructiva, aunque encontramos menor número de miliarios y solo extendidos por espacios más reducidos. Por lo que se desprende de estos testimonios materiales, parece atestiguar una reparación de Septimio Severo entre la zona de Alconétar a Cáparra, habiendo sido hallado uno de sus miliarios muy cerca del desaparecido puente Guinea, y otro de Alejandro Severo en torno a Cáparra. Otros dos miliarios de Caracalla se sitúan en la zona de la sierra de Béjar. A partir de entonces, los restantes miliarios de emperadores posteriores o bien son sospechosos o bien se reducen a un solo ejemplar.

En definitiva, si consideramos los datos proporcionados por la epigrafía, parece lógico pensar que la gran mayoría de los puentes aquí tratados, sobre todo los más imprescindibles, en los ríos principales de aguas permanentes, serían construidos al mismo tiempo que la vía a la que servían, con lo que el número de obras que fueron construidas originalmente en el siglo I d. C. debe ser alto, aunque muchas ya han desaparecido o han perdido todo su carácter primitivo, camuflado bajo las sucesivas reconstrucciones. Habría otro número indeterminado de obras que por su menor necesidad (cursos de agua discontinuos o posibilidad de vadear el río) serían edificadas más tarde, pudiéndose situar el momento final de construcción de obras de cierta envergadura hasta fines del Imperio. A partir de entonces, tal como indica LIZ (1985: 85) para otros territorios hispanos, quedaría una tradición edilicia que solo sería capaz de acometer obras de pequeña entidad y reparaciones en las fábricas preexistentes, habiendo perdido el respaldo de una infraestructura económica y político-administrativa que promoviera mayores empresas.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.^a (1983). El puente romano de Mérida. *Monografías Emeritenses I*. Badajoz.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.^a, y DÍAZ PINTIADO, J. A. (1985). El puente romano de Aljucén. *Homenaje a Cánovas Pesini*, pp. 95-100. Badajoz.
- ÁLVAREZ ROJAS, A. (1985). Contribución al estudio de las calzadas romanas en Extremadura. *Homenaje a Cánovas Pesini*, pp. 111-117. Badajoz.
- ARIAS BONET, G. (1987). Trece preguntas sobre el Camino de la Plata. En ARIAS BONET, G. *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, pp. 321-325. Madrid.
- BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. M.^a (1966). Cáparra II. *Excavaciones Arqueológicas en España 54*. Madrid.
- BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. M.^a (1968). Cáparra III. *Excavaciones Arqueológicas en España 67*. Madrid.
- CABALLERO ZOREDA, L. (1973). Alconétar en la vía romana de la Plata, Garrovillas (Cáceres). *Excavaciones Arqueológicas en España 70*. Madrid.
- CALLEJO SERRANO, C. (1963). La arqueología de Alconétar. *Revista Alcántara 141*, pp. 61-72. Cáceres.
- CALLEJO SERRANO, C. (1965). Los denarios de Valde-salor. *Zephyrus XVI*, pp. 39 y ss. Salamanca.
- CASTILLO CASTILLO, J., et alii (1991). Puentes romanos del valle del Ambroz. *XXI Congreso de Arqueología Peninsular*, vol. 3, pp. 1057-1066. Teruel.
- CERRILLO MARTÍN DE CÁCERES, E. (1982). Excavaciones en la villa romana de Santiago de Bencáliz (Cáceres). Un asentamiento rural romano en la Vía de la Plata. *Noticiario Arqueológico Hispánico 13*, pp. 167-205. Madrid.
- CRUZ VILLALÓN, M.^a (1989). Un proyecto de restauración del puente romano de Alconétar en el siglo XVIII. *Norba-Arte IX*, pp. 159-173. Cáceres.
- FEIJOO MARTÍNEZ, S. (1999). Aspectos constructivos del puente Romano de Mérida. *Mérida. Excavaciones Arqueológicas. Memoria 1997*, pp. 321-337. Badajoz.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1980). *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Madrid.
- FERNÁNDEZ CORRALES, J. M.^a (1987). *El trazado de las vías romanas en Extremadura*. Cáceres.
- FITA, F. (1896). Inscripción romana en Riobobos. *Boletín de la Real Academia de la Historia XXIX*, p. 546. Madrid.
- FLORIANO CUMBREÑO, A. (1957). *Estudios de Historia de Cáceres (desde los orígenes a la Reconquista)*. Oviedo.
- GIL MONTES, J. (1988). Norba y la Vía de la Plata. *El Miliario Extravagante 16*, pp. 14-17.
- GIL MONTES, J. (1998). La Vía de la Plata en Casas de Don Antonio. *El Miliario Extravagante 66*, p. 35.
- GONZÁLEZ CORDERO, A. (1990). Algunas notas sobre

- los miliarios de la Vía de la Plata en el tramo comprendido entre *Ad Sorores* y *Castra Cæcilia*. *El Miliario Extravagante* 27, pp. 17-19.
- HERNÁNDEZ RAMÍREZ, J., *et alii* (1995). El tajamar del puente romano de Mérida: un diseño hidráulico. *Actas del VII Congreso Internacional de Ingeniería Gráfica*, pp. 89 y ss. Vigo.
- LABORDE, A. de (1811). *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*. París.
- LEÓN GUERRA, F. (1854). *Notas a las antigüedades de Extremadura de D. José Viu*. Cáceres.
- LIZ GUIRAL, J. (1985). *Puentes romanos en el Convento Jurídico cæsaraugustano*. Zaragoza.
- LIZ GUIRAL, J. (1990). *El puente de Alcántara*. *Arqueología e historia*. Madrid.
- MADOZ, P. (1953). *Diccionario histórico-geográfico de Extremadura*, t. I, Cáceres. (Recoge toda la información relativa a Extremadura).
- MÉLIDA, J. R. (1924). *Catálogo Monumental de España. Provincia de Cáceres (1914-1916)*. Madrid.
- PAREDES GUILLÉN, V. (1886). *Origen del nombre de Extremadura*. Plasencia.
- PONZ, A. (1983). *Viajar por Extremadura II*. Badajoz (ed. facsímil de *Viage de España*, tomo VIII, publicado en 1784).
- PRIETO VIVES, A. (1925). El puente romano de Alconétar. *Archivo Español de Arte y Arqueología* 1 (2), pp. 147-158.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1971). *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*, Salamanca.
- SÁNCHEZ RECIO, M. (1906). Reseña histórica de Aldeanueva del Camino. *Revista de Extremadura*, t. VIII, pp. 177-182.
- SAYANS CASTAÑOS, M. (1957). *Artes y pueblos primitivos de la Alta Extremadura*, Plasencia.