560 - 9

historia del puente en España

CARLOS FERNANDEZ CASADO
Ingeniero de caminos, canales y puertos

INSTITUTO EDUARDO TORROJA DE LA CONSTRUCCION Y DEL CEMENTO

Volvemos a decir que es nuestro propósito estudiar, en este artículo y otros que seguirán, los puentes romanos de que tenemos noticia. Aunque la meta ideal es que sean todos los puentes romanos, estamos forzados a errar, por defecto y por exceso, y al resultado será aplicable aquello de que «ni están todos los que son, ni son todos los que están». Para que el acierto fuera máximo se precisaría la aportación de todas las personas que tengan conocimiento del tema. Sirvan estas líneas de invitación y, al mismo tiempo, de agradecimiento anticipado a su ayuda, tan necesaria para centrar la cuestión en su más y en su menos.

historia del puente en España

Puente
del Albarregas.

puentes romanos del Imperio

El puente que hemos elegido como prototipo indiscutible en los de época imperial es el de Alcántara, puente genuino con fecha, autor y dedicatoria. En contraste con los que hemos denominado de época republicana, se aprecia en ellos un dominio técnico del tema que les permite destacar con naturalidad y fuerza sus valores expresivos.

La característica más acusada en silueta es su relación de vano a macizo, que aumenta de modo notable con respecto a los anteriores. Llegamos a 3,50 m en el puente de Alcántara, que es la mayor conseguida en puentes romanos a pesar de la altura de la pila central, cuya esbeltez de 3,3 anchos pudiera ser actual como ya destacamos oportunamente. En Salamanca tenemos 2,80, que es un valor medio, y en Alconétar, alrededor de 2,00 para los vanos cuyas pilas se conservan.

Esta mejora ha dado lugar a que se arruinaran estos puentes, más totalmente y con mayor

Puente
de Salamanca.

facilidad, al no resistir las pilas el empuje desequilibrado correspondiente a la desaparición de un arco.

En ordenación de elementos arquitectónicos, vemos cómo se hace la estructura más trabada. Los tímpanos no precisan de aligeramientos para hacerlos racionales. El contorno de los pilares termina angular aguas arriba y plano aguas abajo. La imposición que supone el bisel de aguas arriba se continúa algunas veces mediante pilastra que enlaza pila y coronación en la altura del tímpano. En cambio, aguas abajo queda casi siempre el tímpano liso y enrasado entre las boquillas de los arcos. Ya en Alcántara aparece una pilastra aguas abajo, que también debía existir en Medellín, pero aguas arriba se seguirá acentuando la verticalidad, con un cuerpo triangular hasta remate semejante al de pila aunque menos acentuado. En los puentes medievales será característico continuar el tajamar triangular con toda su sección hasta el borde superior del puente, de tal modo que se marcará también en la planta de la plataforma dejando salientes triangulares útiles para apartaderos o para fines defensivos.

Esta trabazón o estructura general no es obstáculo para que se marquen claramente los tres elementos fundamentales en la ordenación del puente, es decir, pilas, arcos con tímpanos y pretil. Nunca se les ocurrió a los romanos echar mano a los órdenes arquitectónicos para encajarlos en las fachadas de sus puentes como lo hicieron en los frentes de sus teatros o anfiteatros. Hay que admirar la sobriedad y entereza del ingeniero romano que no cedió a esta tentación, la cual estaba necesariamente presente, ya que en otro momento de perfección del puente, Perronet (siglo XVIII) no supo resistir y plantó columnas dóricas sobre las pilas de los puentes de Saint Maxence en el Oise y de la Concordia en París (1791).

Las pilas se suelen limitar por una pequeña hilada en saledizo, formando cornisa simple trapezoidal (Jándula-Salamanca-Segura) o retranqueando los frentes de la composición (Alcántara). Los planos de tímpanos, por el contrario, coinciden con los de las boquillas de los arcos, que, a veces, acusan una archivolta sencilla. En cambio, su remate se acusa por una cornisa bastante destacada, aunque de molduración también sencilla, enrasando las claves sin hiladas intermedias. Ya en Mérida se aprecia claramente esta cornisa, desarrollándose tangente a las claves en las partes originales.

puente de Alcántara

Dos vistas del puente en una gran avenida.

Detalle del plano principal del acueducto de Los Milagros (Mérida). Se observa claramente cómo el arco estructural resulta escarzano sobre salmieres que completan el medio punto geométrico.

En Alcántara, la cornisa va en dos hiladas y es tangente únicamente a la clave de uno de los arcos centrales. En los otros arcos quedan una y hasta tres hiladas intermedias, pero esto puede obedecer a defectos de construcción o a rectificación del perfil de la calzada.

En el puente de Rabanales se completa la textura del conjunto enlazando las pilastras verticales por una simple hilada ligeramente saliente tangente a todas las claves (este puente está situado cerca de Córdoba).

En la evolución de las bóvedas aparece ya en Alcántara una segunda rosca que no llega a destacarse en archivolta. Es una rosca de sillares idénticos a los de pilas y tímpanos colocados a tizón y radiales, con lo cual enlazan la fábrica de grandes piedras del dovelaje con la sillaría normal del resto de la obra, tomando para suavizar la transición la forma de éstas y la orientación de aquéllas. Esta archivolta llegará a ser saliente en el puente de Córdoba, al igual que en el puente Elio, de Roma.

En la evolución de los arcos, el punto final es la utilización del arco rebajado o carpanel. Como indudablemente los ingenieros romanos tendrían que reconstruir muchas bóvedas arruinadas en sus puentes, parece verosímil que, al realizar esta operación, se dieran cuenta de que la parte hundida correspondía a una zona intermedia en la bóveda total definida geoméricamente. No hay coincidencia entre el arco geométrico y el mecánico, ya que un cierto número de los sillares inmediatos a los arranques permanecen siempre adheridos a las pilas como salmeres en ménsula.

Puente de Guijo de la Granadilla.

Otro caso en que aparece materializada esta idea de los salmeres independientes del arco es en los acueductos, donde las pilas tienen mayor importancia que las bóvedas y aquéllas van destacando de las hiladas inmediatas al arranque de éstas, prolongaciones de sus últimos sillares que van dando el contorno del intradós en la altura de tres o cuatro hiladas. Esto se aprecia con toda claridad en el acueducto de Los Milagros, tanto en la única bóveda de sillería como en las demás bóvedas de ladrillo. Con estos antecedentes es lógico que pusieran en práctica su experiencia construyendo de origen arcos rebajados en más de una ocasión, pero, en realidad, no queda vestigio actual indudable, sino en el puente de Alconétar. No necesitamos ir a buscar la inspiración de estas bóvedas en las cimbras de madera que serían siempre de menos de medio punto, ni en el puente, también de madera, sobre el Danubio, cuya imagen aparece en la columna trajana.

De fotografía parece deducirse que el puente de Saint Thibery sobre el Herault, en Francia, conserva tres arcos rebajados, pero no queda claro si se trata de arcos de medio punto semienterrados, ya que el ancho aparente de pilas es muy grande; además, se ve que tenían arquillos de aligeramiento rematados a nivel de clave de arcos. Este puente es auténticamente romano y estaba en la vía Domiciiana, salvando el río Araura sive Cesserone (Ver «Mannuel d'Archeologie», de J. Dechelette. Tomo VI, II parte, páginas 191-2).

En otros puentes con bóvedas de pequeña luz, la directriz se aparta mucho del medio punto; pero la mala calidad de la obra no indica una previsión en este sentido, pudiendo tratarse en muchos casos de reconstrucciones posteriores.

Otra característica de los puentes imperiales es mantener su rasante horizontal, lo cual con mucha verosimilitud les fue impuesto por los acueductos. La firmeza que corresponde a esta afirmación no deriva simplemente del gran número de arcos de algunos de estos puentes, pues Mérida alineaba veinte arcos en su tramo primitivo y tenía un trazado de rasantes a doble vertiente.

Vamos a ordenar geográficamente el estudio de todos los puentes de época imperial, apoyándonos en la división de provincias que estuvo vigente durante el Bajo Imperio. De este modo se agrupan los puentes con cierta homogeneidad, derivada de condiciones naturales como son los materiales con que se construyen, el clima y el régimen fluvial que les corresponde, lo que, en último término, constituyen las condiciones materiales del paisaje. En lo que nuestros intentos han tenido poco resultado es en la ordenación cronológica, ya que, salvo en el puente de Alcántara, no tenemos fundamento documental para asegurar la fecha de construcción. Los rasgos estilísticos no son suficientes, tratándose de construcciones con un programa tan sencillo y con una rudeza y sobriedad intrínsecas. Sin embargo, haremos todo lo posible por establecer, ya que no una cronología, sí, al menos, una seriación.

puentes de época imperial en la Lusitania

Una de las cualidades comunes a todos los puentes de la Lusitania es el material con que están contruidos. El granito más o menos azulado o rosado que proporcionan las serrezuelas entre Tajo y Guadiana, ha sido material excelente que los siglos han patinado sin alterarlo en sus condiciones resistentes. Este material se presta a una labra rústica dejando almohadillados salientes en la cara vista de los sillares, mientras que las caras de asiento y de junta pueden labrarse a perfección para conseguir un aparejo en seco. Esta labra más fina se completa mediante un recercado de la cara vista.

Los sillares asentados sin argamasa alguna quedaban empotrados en la masa del hormigón de relleno, pero la "opera cementiciae" romana era más bien una mampostería de piedras gruesas unidas con mortero, que en algunos casos se les agregaba después de colocarlas en su sitio. Con frecuencia el mortero se metía por entre las juntas de los sillares y los soldaba formándose un todo solidario entre paramentos y relleno. En algunas ocasiones se enlazaban entre sí los paramentos paralelos de pilas con traviesas de una hilera de sillares, en las mismas hiladas, con lo cual se obtenía una traba muy eficaz. Quedaban así compartimientos rectangulares que se iban rellenando en alturas de dos a cuatro hiladas.

El ladrillo de tanto empleo en la Bética, tuvo aquí poca utilización al disponer de una sillería tan apropiada. Aparece en los acueductos, donde aprovechan sus facilidades para el volteo de bóvedas y, además, sus cualidades estéticas, contrastando en rojo y gris azulado arcos y pilares, y también en el cuerpo de éstos por alternancia de fajas, que tanta transcendencia habían de tener en la arquitectura musulmana califal.

En puentes lo encontramos en la alcántara romana de Mérida, donde sólo utilizaron sus cualidades prácticas para la ejecución de la zona interna de su bóveda.

En cuanto a la forma, encontramos los tres tipos que hemos considerado en la morfología general de puentes romanos. El puente bajo con pilas chatas, es decir, con arranques de los arcos muy próximos al plano de aguas medias; puentes de gran altura con pilas esbeltas y número reducido de arcos; y puentes de un arco principal estribado directamente sobre la roca de un cauce más o menos engargantado.

evolución de los alzados

Mérida.

Segura.

Medellín.

Salamanca.

Alconétar.

Alcántara

evolución de las plantas de pilas de algunos puentes

Mérida.

Segura.

Medellín.

Salamanca.

Alcántara.

Alconétar.

En el primero, cuyo prototipo es Mérida, tenemos el de Medellín sobre el Guadiana, el de Alconétar sobre el Tajo, el del Albarregas y el de Salamanca sobre el Tormes. En el segundo, que Alcántara representa casi con exclusividad, está el de Segura sobre el Eljas, que es su hermano menor, o como dice Viu, «preciosa y olvidada miniatura del puente de Alcántara». En el tercer tipo ya hemos visto en su lugar el puente de Guijo de la Granadilla y, ahora, los dos puentes de La Vera en sendas gargantas que desembocan en el Tiétar.

Las características de estilo más interesantes las encontramos en las pilas y, fundamentalmente, en su sección transversal, en la cual el detalle más elocuente es el tajamar, o frente de aguas arriba. Esta característica nos permite ordenarlos en serie que tiene muchos visos de ser la cronológica. Del pilar de Mérida con su frente semicilíndrico que da una sección transversal integrada por rectángulo y semicírculo, reproduciendo su macizo el tema esencial del puente, cuyo hueco es también semicírculo sobre rectángulo, pasamos al tipo característico de los imperiales, rectángulo y triángulo en espolón. Pero esta sección admite variantes y, sobre todo, cambia a diferentes alturas. En los más antiguos el tajamar se limita a la pila propiamente dicha, es decir, termina en el plano de arranque de los arcos; con el tiempo el tajamar sube a media altura del tímpano y se corona por sombrerete piramidal. Al final, en Alcántara y Alconétar, el tajamar llega hasta arriba, solución que será característica en la Edad Media.

El frente de aguas abajo del puente empieza por ser plano único, común a dorso de pilas, boquillas y tímpanos. Más adelante las pilas se destacan en plano paralelo como en Medellín y Alcántara, continuado a partir de arranques de arcos en pilastra más reducida según se comprueba en este último. En Salamanca es el tajamar de aguas arriba el que se transforma en pilastra, solución que adoptará al cabo de los siglos Herrera para el puente de Segovia en Madrid.

En lo que se refiere a las bóvedas existen pocas variaciones; sus boquillas quedan enrasadas en planos de tímpanos, en Alcántara se subdividirán en dos roscas, y la segunda de menor importancia seguirá enrasada. La variación más importante está en el empleo del arco escarzano de Alconétar, de lo cual ya hemos indicado algo y volveremos sobre el tema al estudiar particularmente este puente.

Otra característica destacada que puede utilizarse para ordenar los distintos ejemplares de puentes es la articulación entre pilar y arcos, resultando el tema más específico, al dibujar una pila y los dos arcos adyacentes como hacemos en los dibujos adjuntos. Al representarlos a escala la silueta de Alcántara parece cobijar a todos los demás, dándonos clara idea de la grandiosidad de este coloso. A primera vista parece desproporcionado al cauce, pero las fotografías del puente en avenidas que reproducimos demuestran lo contrario. En esbeltez de pilas vemos que le sigue el de Segura, como que es su reproducción a escala, y luego Alconétar, que se evade de la servidumbre del medio punto.

Como ya hemos indicado, un dato numérico que puede servir de pauta para ordenación cronológica es la relación de vano a macizo. En Mérida es 1,90, y en Alcántara, 3,50.

Hubiésemos querido incluir entre los puentes de la provincia romana de Lusitania los de la actual nación portuguesa, pero no nos ha sido posible encajar los viajes precisos para llegar a conocer directamente dichos puentes.

puente del Albarregas en Mérida

Este puente, de cuatro arcos sensiblemente iguales y otros dos muy reducidos y secundarios, está en la actualidad muy simplificado. En los dibujos de Laborde se indica claramente tajamares aguas arriba semicilíndricos con sombreretes cónicos; pero hoy tiene los paramentos totalmente planos y únicamente parece acusarse en los cañones de las bóvedas alguna hilada en saliente que marca su arranque. Por lo demás, es un muro de caras paralelas perforado por huecos, que superponían el medio punto a un rectángulo de base. El agua tranquila, empantanada del Albarregas duplica su traza para darle con la simetría mayor sencillez y equilibrio

Almaviv.

Baugem aqua forti.

Dequevauiller sculp.

Grabado del «Voyage Pittoresque», de Laborde. [23]

Grabado del «Voyage Pittoresque», de Laborde. [24]

Los arcos ligeramente desiguales en luz y altura tienen libre unos 5 m (12 pies) con machos que dan una relación de vano a macizo de 1,80. La sillería granítica tiene dovelas bastante ordenadas y sillares con almohadillado violento en algunos, manteniéndose las hiladas con regularidad. Debía tener una cornisa de remate con saledizo trapecial, habiéndose hecho de nuevo en la reparación moderna, a juzgar por la mejor conservación que el resto. Esta reparación corresponde al momento de adecuación de la calzada a carretera nacional en el año 1863, en la cual se debió añadir una hilada de tímpanos, la nueva cornisa y el pretil.

La longitud total del puente es de unos 125 m con ancho total 7,90 m y altura media sobre las aguas de 6,50 m. Servía a la vía romana de Mérida a Cáceres, que es una sección de la que luego se denominó vía de La Plata, desde Sevilla a Salamanca, quedando paralelamente y a corta distancia del acueducto de Los Milagros, es decir, el de la conducción romana que arranca del embalse de Proserpina.

En atribución tenemos la tradicional y tópica a Trajano, sin otro fundamento que en los demás casos. Su fábrica contrasta con la del puente sobre el Guadiana, y la igualdad de los arcos atestigua la horizontalidad de rasante típica de los puentes imperiales. Por la sobriedad y estilo de sus fábricas puede ser coetáneo del puente de Salamanca, pero nos falta un elemento distintivo que serían los tajamares.

Todos los cronistas extremeños se ocupan de este puente. Laborde le dedicó dos grabados, uno en rigurosidad de plano, dando su planta, alzada y sección, y otro, en visión natural, proyectado sobre el acueducto de Los Milagros. Es monumento nacional con las demás antigüedades romanas de Mérida desde 1912

Albarregas

Vista general con el
acueducto de Los Mi-
lagros al fondo.
Detalle de una pila.
Detalle de un arco.

puente de Cáparra

Vista general.

Vista desde aguas arriba antes de la reconstrucción (foto Gómez Moreno).

Vista actual desde aguas arriba.

Todos los cronistas que se refieren a él lo dan como de cuatro arcos romanos, aunque realmente son dos arcos principales, con toda seguridad romanos, y otros dos, uno a cada lado, de peor traza, contruidos o reconstruidos muy posteriormente. Hace pocos años ha sufrido una ampliación de ancho para adaptarlo al camino de servicio del pantano de Gabriel y Galán, habiéndose trasladado el paramento de aguas abajo, dejando en su sitio el de aguas arriba que se ha restaurado, completando el pretil y haciendo un rejuntado de toda la superficie con mortero de cemento.

Estaba en el camino de La Plata, muy cerca de la localidad de Cáparra, mansión del itinerario cuyas ruinas se encuentran a corta distancia después de una violenta curva que utiliza el trazado para ganar altura en dirección a Mérida inmediatamente después de cruzar el río Ambroz.

Las luces de sus arcos son de 8,70 y 9,20 m, quedando separados por pila de 3,60 m de anchura. Por consiguiente, la relación de vano a macizo es de 2,5, lo que supone bastante esbeltez. Uno de los arcos ha debido deformar su directriz a lo largo del tiempo, pues se aparta bastante del medio punto.

Vista actual desde aguas abajo.
Arco cuadrifronte de Cáparra.

La pila tenía el paramento de aguas abajo en el mismo plano que bóvedas y tímpanos, mientras que aguas arriba ostenta el tajamar triangular característico que se corona horizontalmente a mitad de la flecha de los arcos.

Este tajamar pudo haberse construido en alguna ocasión, pues así como las hiladas por bajo del arranque de los arcos son continuas en todo el contorno, las otras presentan discordancia en altura y tipo de sillares con los de las bóvedas. Una hilada en saledizo trapecial marca netamente la separación entre cañón de bóveda y plano de pilar en las líneas de arranque de aquélla.

En la actualidad, una hilada delgada en voladizo sirve de cornisa para separar tímpano y pretil, dejando, además, otra normal sobre las boquillas de los arcos, pero ambas son de la reconstrucción más reciente.

Los sillares de toda la obra no son de gran regularidad, así como tampoco lo son las dovelas de boquillas, en las cuales hay algunas de gran tizón que sobresalen marcadamente de la ordenación general.

Se refieren a este puente Ponz, Cean Bermúdez y Mélida. Damos una fotografía anterior a la reconstrucción que conserva don Manuel Gómez Moreno. Es monumento nacional con el arco y ruinas de la mansión que le da nombre.

puente de Segura

Vanos centrales.

Este puente sobre el Eljas, río fronterizo entre España y Portugal, es hermano menor de Alcántara y queda por este motivo fechado de un modo fehaciente en el imperio de Trajano. Su fe de hermandad es la carretera local, vía comunal de Norba a Conimbriga, que un grupo de pueblos de la Lusitania construyó para enlazarse con la red general del Imperio romano.

Consta de cinco arcos en ordenación descendente a partir del arco central que las reconstrucciones posteriores han trastornado al conseguir rasante horizontal. Se reconoce la adición en el cambio de sillares con almohadillado típico, por mampostería tosca. La luz de los arcos varía de 10 a 7 m y el ancho es de 6,80 m, dando una longitud total de 78 m. El ancho de pilas es de 2,85 m, lo que da relación de vano a macizo de 3,50 para el arco central como en el puente de Alcántara. También tiene homogeneidad con él en la esbeltez de pilas, que resulta ser de 3,1 para los centrales.

Probablemente, por reajuste de construcción los arcos laterales son de mayor luz que los arcos intermedios. El espesor de boquilla es de 1,05, aproximadamente, el décimo de la luz y 3,5 pies.

Las pilas tienen la sección más simple de los puentes de esta época: rectángulo, cuya longitud es la anchura entre tímpanos con adición de tajamar triangular agudo.

Alzado de aguas abajo.

Frente aguas abajo.
Frente aguas arriba.

El tajamar se corona por sombrero piramidal desde el plano de arranques de bóvedas. En las otras tres caras aparece una cornisa que marca el nivel de arranque de las bóvedas extremas. Fuera de estos relieves se frentean, en los mismos, planos, tímpanos, boquillas y pilas.

Las fábricas en paramentos, boquillas, tajamares, etc., siguen la pauta de Alcántara, simplificando detalles y reduciendo dimensiones.

Continúa sirviendo al tráfico internacional entre España y Portugal, habiéndose habilitado modernamente con rasante horizontal, para lo cual se han recrecido los tímpanos dejando ostensiblemente marcada la diferencia de fábricas. También es moderno el pretil, que ya había desaparecido a mediados del siglo pasado.

El primer cronista que se ocupó de este puente fue don José de Viu, en sus «Antigüedades de Extremadura» (1852), calificándolo de «preciosa y olvidada miniatura del puente de Alcántara» y atribuyéndolo, sin la menor duda, al mismo Lácer, por «ostentar el propio gusto, igual maestría e idéntica mano». Don Ramón Mélida hace una descripción en el Catálogo monumental de la provincia de Cáceres.

Frente aguas abajo.

alcantarilla romana de Mérida

Esta pequeña pero hermosa obra se encuentra salvando un arroyo sin importancia, que a pocos metros desemboca en el Guadiana. Inútil en la explanación del antiguo camino y vía romana de Mérida a Badajoz, queda pegada a una obra similar de la explanación del ferrocarril, que, como ocurre frecuentemente, ha heredado la vocación de la calzada, sin que haya carretera que las emule.

Del lado de aguas abajo perdió el paramento de hermosos sillares que embellecía el frente, ostentando en boquilla del arco el aparejo de ladrillo del cañón de la bóveda y en tímpano la mampostería hormigonada del relleno de enjutas. Este despojo lo debe haber sufrido en época remota, pues el puente ha llegado a nosotros con los pretils estrechando la calzada primitiva, al frentearse el de aguas abajo con la zona descarnada de tímpano y boquilla.

Es una obra de fábrica mixta poco frecuente en puentes de la Lusitania, donde el granito es el material único. Hay que pasar a los acueductos para encontrar el ladrillo empleado por sus dos cualidades arquitectónicas: facilidad de manejo para voltear bóvedas y belleza por contraste con el granito destacándose en colorido y tamaño. En la alcantarilla que estudiamos se ha tenido en cuenta la primera cualidad, mas no la segunda, ocultando el ladrillo, lo cual nos indica que debió construirse cuando el ingeniero romano no había descubierto aún este ritmo de alternancia por contraste, que enriquece el ritmo monótono de la repetición de arcos característico del puente.

El grueso de la bóveda es variable, combinando dos pies de ladrillo en clave y pie y medio en arranques, distribución de espesores que se encuentra en algunas bóvedas de puentes de sillarejo como en el acueducto de Lodosa sobre el Ebro (abastecimiento de Calagurris) y en el puente de Cangas de Narcea.

El emboquillado de dovelas de sillería precedió a la ejecución de la fábrica de ladrillo, ya que se notan en el frente de aguas abajo los entrantes y salientes de ésta, que la ausencia de aquéllas ha descubierto.

En el frente de aguas arriba, que conserva toda la boquilla, se ve cómo han ido aparejando dovelas bastante regularizadas y sillares menos cuidados de las hiladas del muro, ajustando en el sitio las caras de contacto, poniendo especial cuidado en la traba de las zonas bajas que apoyan directamente sobre la roca. Las dovelas tienen un almohadillado discreto con recercado de pocos centímetros, resaltando su suave convexidad que, al repetirse en las sucesivas, da un ritmo festoneado que contribuye a la pomposidad de la obra.

Para aventurarse en la cronología podemos agarrarnos a este empleo del ladrillo, que nos la sitúa antes del acueducto de Los Milagros y después de ambos puentes de Mérida, pero nada más. Las características de su estilo nos dan una obra verdaderamente madura, con una exaltación hasta el máximo, de lo que pudiéramos llamar decorativo, en esas dovelas de las boquillas tan mórbidas y sin correlación con la bóveda efectiva.

Frente aguas arriba.

puentes de la Vera

Garganta de Alardos.

Garganta de Guallaminos.

En la comarca de la Vera, de la provincia de Cáceres entre el Tiétar y la Sierra de Gredos, encontramos dos puentes en las gargantas de Alardos y de Guallaminos, próximos a los pueblos actuales de Madrigal de la Vera y Villanueva de la Vera, respectivamente.

Están situados en un camino antiguo que ha sido reemplazado por la carretera actual, y que debía seguir hacia el puerto del Pico, por lo cual es muy verosímil se trate de vía romana continuando el trozo que en dicha bajada tan claramente aparece como tal.

Son dos puentes del mismo tipo, de gran bóveda en medio punto directamente estribada sobre la roca, salvando el cauce de la garganta, que se completa con otro vano suplementario de mucha menor importancia. La gran elevación que supone el medio punto obliga a la rasante a quebrarse en lomo de asno, ganando con poco trecho de muros el nivel de la plataforma a ambos lados de la depresión violenta de ambas gargantas. Entre los dos arcos un tajamar triangular en el frente de aguas arriba, favorece el reparto del caudal en avenidas. No llega a coronación del puente y parece rematarse por sombrerete piramidal, que la vegetación y restauraciones no permiten acreditar como original.

La luz del arco principal en el de la garganta de Alardos es de 22,80, siendo, por consiguiente, casi igual al de Cangas de Onís. En el de Guallamino la luz es algo menor, 18,60 metros. El ancho total, incluyendo los pretilos, es en ambos de 6,20.

Grabado del Rvdo. Mr. Bradford.

Grabado de Gustavo Doré, del «Voyage en Espagne», de Davillier. [27]

puente de Salamanca

Salamanca.—Puente romano.

De su data y fundador no tenemos precisión alguna. Es tópico atribuirlo a Trajano, aunque la lápida que se aduce desde el primer cronista Gil González Dávila (1606) no demuestra nada, ya que se refiere a una reparación de la vía de la Plata. El cronista que le sigue, Bernardo Dorado, aporta un dato sin sacar conclusión correcta, al dar noticia de la «compostura que se hizo en dicho puente de orden de esta ciudad en el año pasado de 1767», en la

Grabado de David Roberts. [26]

Vista desde aguas arriba.

Vista general desde aguas abajo.

cual «fue hallada una caja bajo una de sus losas» y dentro de ella una moneda «que tiene por una parte la figura entera de Hércules con la clava en la mano izquierda, teniendo la derecha sobre un pilar del mismo puente, y en su reverso se halla la cabeza de un emperador con láurea, pero no se conocen las letras que tenía en el circuito las figuras que acaso nos dirían el nombre del Emperador».

alzado

planta

sección transversal
puente romano

detalle de un tramo - frente de aguas arriba

planta

sección transversal
puente siglo XVII

estado actual del puente según planos de la Jefatura
de Obras Públicas de Salamanca [28]

De restauraciones y reconstrucciones, aparte de las vaguedades referentes a Adriano, Octaviano, Antonino Pío y Diocleciano, que da González Dávila, el cronista Quadrado cita una de gran importancia en 1499, con costo de dos mil libras de oro, atribuyendo estos datos a Bernardo Dorado, sin que nos haya sido posible comprobarlo, hojeando atentamente el «Compendio histórico de la Ciudad de Salamanca», de este último autor. La reparación o quizás ampliación verdaderamente importante es la de 1627 «Reinando Philippe Quarto», que documenta la inscripción partida en los dos pilares que hay a la entrada del puente llegando a Salamanca. La otra restauración documentada es de 1767, cuando se encontró el arca con la moneda que ya hemos descrito, y desde entonces ha quedado con once arcos modernos y quince romanos. Primitivamente o, por lo menos, hasta principios del siglo XVII, tenía veintisiete arcos y el gran fallo que determinó la reconstrucción fue, según César Morán, «la avenida de San Policarpo en 1626 en que falló uno de los arcos y los demás fueron sucumbiendo uno en pos del otro hasta el centro en que hay una fuerte pilastra que sostenía una torre y que resistió el empuje de los arcos que quedaron en pie». El autor no indica la fuente de esta interesante noticia.

En época reciente se tienen datos de la reparación general de su calzada, en la cual desapareció la torre que iba en el centro, al par que las almenas «con indignación de los artistas y disgusto de los mismos indiferentes», según comenta Quadrado. Esta torre aparece muy destacada y «no destituida de gentileza» en el grabado de David Roberts, que es de 1837, pero no existe en el de Gustavo Doré, que es de 1862.

En cuanto a sus dimensiones, varios cronistas copiando a González Dávila, dan 500 pasos de largo por 12 de ancho y 27 arcos, aunque ya desde el XVIII el número de éstos era de veintiséis y la reconstrucción de 1627 debió modificar la longitud. González de la Llana en 1869, da nuevas medidas, que son 423 varas de longitud y $8\frac{3}{4}$ de latitud. En el dibujo que corresponde a los planos de la última reparación llevada a cabo por la Jefatura de Obras Públicas, aparecen las dimensiones correctas de todos sus elementos. La luz de los arcos oscila de 9,35 a 9,50, manteniéndose esta última en casi todos. Suponemos corresponde a 32 pies romanos.

Siguiendo hacia el dimensionamiento en pies romanos que nos puede dar clave de la simetría de su diseño, encontramos las pilas con anchura de 3,30 m, excepto dos, que destacan bastante su diferencia con esta medida y que son la séptima y octava a contar desde la margen derecha con 3,60 m, que corresponderían a 11 y 12 pies romanos, respectivamente. La relación de vano a macizo será, pues, de 2,91 y 2,66 en uno y otro caso, correspondiéndole al segundo la proporción de 8 a 3.

La pila propiamente dicha con planta en rectángulo y tajamar triangular aguas arriba, más apuntado que en ángulo recto, se corona mediante moldura en gola sencilla que la define netamente. Esta moldura forma parte de los sillares de la última hilada avanzando en un vuelo de 0,35 (un pie aproximadamente) que proporciona a la pila una coronación plana destacada de la fábrica que sobre ella apoya, pues los arranques de bóvedas se retranquean unos 10 cm con respecto a los paramentos de pilas en todo su contorno rectangular.

Las boquillas de bóvedas y los tímpanos que las acompañan se paramentan en planos verticales comunes, no interrumpido hasta la cornisa el de aguas abajo, pero superado el de aguas arriba por una robusta pilastra de $1,20 \times 0,70$ de saliente en eje de pilas, que oculta en parte las dovelas de los arranques de arcos.

Los tímpanos se limitan por una cornisa del mismo tipo que la de pilas, pero de mayor envergadura conseguida mediante saledizo trapecial en una hilada completa de 60 cm. Por encima de esta cornisa, el pretil no tiene apariencia romana.

Las bóvedas de medio punto muy correcto acentúan sus boquillas con dovelas perfectamente trapeciales y con dimensiones bastante regularizadas $0,90 \times 0,45$, es decir, $3 \times 1\frac{1}{2}$ pies romanos. Las dovelas del cuerpo de bóveda aparecen en el intradós bastante ordenadas. En cambio, los sillares de tímpanos son más irregulares, aunque conservan las hiladas, que son de alturas diferentes, notándose a veces una incipiente ordenación de hiladas a saga alternando con otras a tizón. Las dimensiones medias se indican en el dibujo esquemático.

Abandonando de intento de datar el puente, nos retiramos a nuestras posiciones de ingeniero para atestiguar que es uno de los ejemplares más hermosos en la serie de puentes, como corresponde a un momento de perfección en este tipo de obra.

Vista de un arco desde aguas arriba.

Tajamares y pilastras de aguas arriba.

Está en el fiel de la balanza de los puentes romanos. Conserva el paramento de aguas abajo completamente plano, sobriedad perfecta que se romperá en Alcántara y quizás en Medellín, donde las pilas tienen mayor latitud que la plataforma, resolviéndose la diferencia por introducción de una pilastra en homología con el cuerpo bajo, que oculta una parte de las dovelas en la zona de arranques de las boquillas. Esta pilastra la tenemos en Salamanca, pero en el frente de aguas arriba, donde los tajamares necesarios siempre rompen con la unicidad del plano vertical

Vista desde la orilla derecha.

Pilastra que data de la reconstrucción del tramo moderno.

Para no duplicar la pilastra, en su horror a la simetría de frentes que tienen los puentes romanos, Alcántara, lo mismo que Alconétar, continuará sobre los tímpanos el tema del tajamar conservando la forma, pero reduciendo la envergadura ligeramente en éste y mucho más en aquél. Los medievales, como ya hemos dicho, subirán sin interrupción los tajamares hasta la plataforma y, además, reproducirán el tema en los dos frentes. Para completar la evolución recordaremos que Alcántara suaviza con redondeo marcado el espolón de su tajamar, y Alconétar dará una suave incurvación al frente de aguas abajo de su pila.

Grabado del «Voyage Pittoresque», de Laborde. [29]

puente de Alconétar

Este puente, del cual sólo quedan ruinas, debió ser el más tardío de los construidos por los romanos en España. Basamos esta afirmación, no sólo en el empleo de arcos rebajados, sino en la perfección de los aparejos, uniformidad de los sillares, especialmente los del adovelado y, sobre todo, en el diseño de sus distintos elementos que traspasa la sobriedad patente en los demás puentes analizados.

La característica más saliente de este puente es la adopción del arco menor de media circunferencia como directriz para sus bóvedas. En realidad, de éstas sólo quedan romanas las de los arcos menores, que iniciaban en la orilla derecha la ascensión de la rasante de la plataforma. Las otras dos que existen en la actualidad, a las cuales se refieren todos los cronistas, son unas desmañadas adaptaciones que nunca debieron servir, pues carecen de aptitud para soportar grandes cargas. Parece que son del propósito de reconstrucción emprendido en 1730, en el cual no se llegó a restablecer la continuidad de la plataforma.

En el grabado de Laborde aparece un arco más a continuación del último actual, que por la traza pertenecería al mismo empeño.

Grabado del «Voyage Pittoresque», de Laborde. [30]

Frente de aguas abajo de las pilas.

Restos del puente desde la orilla izquierda.

Ruinas en la margen derecha.

De todos modos, los restos de los dos pilares que se conservan por encima del arranque de las bóvedas muestran que eran escarzanos por la inclinación de los sillares que formando salmer quedan aparejados a los restantes de la pila y tuvieron que coincidir con las primeras dovelas de las bóvedas.

Las luces de los dos arcos primitivos conservados son de 6,70 y 7,10 m, y las distancias entre paramentos de las pilas subsistentes $7,10 + 8,10 + 9,20 + 10,00$ metros en la margen derecha. A continuación aparece el basamento de una pila dentro del cauce de aguas normales que debe estar en su sitio, denominada Mesa del Obispo, y tiene mayores dimensiones que las pilas anteriores. Después de éstas asoman en aguas medias restos de pilas o de bóvedas volcadas que constituyen obstáculos a la corriente, especialmente dos de ellos que por la vegetación en ellos arraigada son llamados por los naturales Bigotes y Anda-Niño.

alzado de las pilas

Según Prieto Vives.

En las proximidades de la orilla izquierda las ruinas vuelven a tomar forma, sin que lleguen a integrar el cuerpo de ninguna pila, apareciendo la proa de una con marcado desplome, los muros del estribo y un conjunto de sillares de la última pila, que en asombroso equilibrio llegan casi a coronación, mostrando su estructura interna en perfecta disección.

El Ingeniero de Caminos D. Antonio Prieto Vives, que nos ha dejado un valioso estudio del puente en el año 1925, da como luces de los arcos $7,30 + 8,20 + 9,00 + 10,15 (+ 11 + 12 + 13 + 14 + 15 + 14) + 13 + 12 + 11 (+ 10) + 9,30 + 9,10$, con un total de dieciséis arcos, en lo que parecen estar conformes todos los cronistas. El ancho de la plataforma es de 6,60 metros. El grueso de los pilares de la margen derecha es de 4,30—4,20 y 4,60 metros, y, en cambio, la siguiente dentro del cauce es de 8,10 metros. La relación de vano a macizo oscila alrededor de 200.

En los arcos conservados las dovelas, de una gran regularidad, resultan hermosas e incluso desproporcionadas a la importancia de los arcos, pero probablemente serían iguales a las de los demás. Sus dimensiones son 1,20 en el espesor del arco, con un aumento trapecial de 56 a 70 en el frente y un tizón de 0,60 a 1 metro. El peralte del segundo arco es de $1/3,3$, quedando los arranques a distinto nivel siguiendo la inclinación de la rasante de la carretera.

Es fácil deducir el peralte de las bóvedas que hubo entre las pilas conservadas, ya que se tiene el plano de estribación de sus arranques sin alteración en una de las pilas, lo cual nos permite medir el espesor de la bóveda y el nivel de la cuerda del arco de intradós, y se tiene además la cornisa de coronación que debería correr tangente a las claves de los arcos. Se obtiene así un peralte entre $1/4$ y $1/5$ según la luz del arco que se considere, con un grueso de boquilla de 1,20 metros.

En el pilar se definen perfectamente tres cuerpos señalados por las correspondientes molduras.

Planta de pilas de la orilla derecha según Prieto Vives.

Una de las bóvedas menores auténticas.

Frentes de pilas aguas arriba.

Bóveda incorrecta de una reconstrucción desgraciada.

El inferior en la tercera pila tiene una altura de 5,85 m, contándose 13 hiladas en los tres que mejor se conservan. En el cuerpo intermedio, de 2,25 m de altura, existen cuatro hiladas, sin contar la de cornisa, y en el superior hay siete y la cornisa de remate. Este último cuerpo empieza con una primera hilada normal, pero de anchura más reducida que en los otros dos, y sobre ella van dos hiladas cortadas en bisel para formar los salmeres de apoyo de la bóveda, siguiendo los otros cinco con la dimensión definida por los puntos de arranque del trasdós de las dos boquillas contiguas.

Todas las hiladas del pilar son de una regularidad perfecta, pero no tienen la misma altura ni tampoco la misma labra. Las dos adyacentes a una cornisa tienen sillares lisos, mientras que los demás ostentan el almohadillado típico de la sillería de puentes. En cuanto al aparejo, parece observarse la norma de una hilada a soga y dos a tizón, teniendo los sillares a soga menos relieve que los otros, aunque en las hiladas a soga existen algunos a tizón, apareados. Las hiladas son de altura bastante regularizada, alrededor de 45 cm, incluyendo las de cornisa. Esta vuela en cimasio de 30 cm y listel de 10. El papel de las cornisas queda claro para las dos superiores: remate de tímpanos y nivel de arranque de arcos, aunque esto último no es exacto, pues existe una hilada normal por debajo del salmer, seguramente para que el intradós de la bóveda no incidiera oblicuamente sobre la cornisa.

La cornisa inferior no tiene explicación funcional, porque se intercala en el cuerpo de la pila, que mantiene su sección al pasar por ella. Pudiera ser una referencia horizontal a todo lo largo del puente, teniendo en cuenta que la rasante quebraba a dos vertientes. Pero probablemente se mantendrían también en el mismo plano horizontal las cornisas de arranque de arcos, ya que, aunque la de coronación tangente a las claves fuera inclinada, la mayor luz de los arcos centrales exigía mayor flecha para conservar el mismo rebajamiento y, por lo tanto, podían mantenerse al mismo nivel los arranques de todos los arcos. Las dimensiones de los sillares son: altura, alrededor de los 45 centímetros; anchura cara vista, desde 45 a 60 para tizón y 94 a 108 para sogá, con espesor de 55 a 65. En los sillares de ángulo la mayor dimensión llega a 1,10 metros.

En planta la pila tiene una ligera variante de gran importancia artística con respecto a las de los demás puentes, que consiste en el arqueamiento del lado de aguas abajo. El frente de aguas arriba se recorta en tajamar de los más agudos en puentes romanos, avanzando 3,50 m en la pila tercera, la mejor conservada. Los lados paralelos tienen una longitud de 6,50 ó 6,65 m, según las pilas, y la anchura del rectángulo es de 4,20, 4,30 ó 4,60 m, como ya hemos indicado. El incurvamiento del frente aguas abajo desaparece en el tercer cuerpo, donde, como ya hemos dicho, disminuye también el ancho en su arranque y después de recibir el trasdós de bóvedas. En realidad, este tercer cuerpo no pertenece a la pila, sino al tímpano.

La estructura interna de las pilas queda al descubierto en las de ambas orillas, resultando muy interesante para definir el sistema constructivo. Los sillares visibles forman un recinto que sirvió de molde para rellenar el interior con *opera cementiciae*, que se iba hormigonando por tongadas rasantes con los planos de hiladas, habiendo esperado unas veces a que hubiera dos montadas y otras a cuatro.

Todos los sillares están asentados en seco, trabándose los de los paramentos paralelos mediante travesía interior cruzada con otra longitudinal que va desde la punta del tajamar al frente de aguas abajo.

Las hiladas de este refuerzo en cruz coinciden con las de paramentos penetrando en las juntas de todas ellas el mortero del hormigón de relleno, aunque éste debía ser bastante seco, a juzgar por las coqueras que se observan y no llegó a rellenar dichas juntas. Resulta de gran interés el aparejo del espolón de aguas arriba con sillares de gran tizón alternando de dirección en hiladas sucesivas.

Sillar de arranque de una bóveda menor.

Aparejo interior de sillares en pila de margen izquierda.

El basamento que apoya directamente sobre la pizarra dura, al descubierto en la margen derecha, tiene tres hiladas con sillares en toda la superficie desbordando ligeramente la planta de la pila.

Este puente desapareció en cuanto la línea del Tajo se puso en tensión al avanzar la Reconquista. Parece que fue en 1228 y la ocasión una embestida de Alfonso IX. La destrucción de un arco que en Alcántara quedó localizada, en Alconétar desencadenaría la ruina definitiva.

Sabemos poco más o menos la fecha de la ruina de este puente, pero nos encontramos tan faltos de fundamento como en los demás para fijar la fecha de su construcción. Lo que sí podemos asegurar, que se trata del puente más complicado construido por los romanos, rompiendo con la sobriedad ascética característica de estas obras. El aparejo de sillares, la corporeidad de las pilas, sus tres cornisas y, finalmente, la incurvación del plano dorsal, dan una magnificencia a las ruinas que llega al barroquismo. Sin una suficiencia razonable se nos ocurre asignar este puente al emperador Adriano.

Se trata de una obra que debía estar por hacer en esta vía nortesur, para la cual era trascendental, pues el paso debía resolverse desde el principio de un modo precario con puente de madera o mixto. Parece verosímil que este emperador viajero, cuya cuna hispánica «había rodado» en las proximidades de la vía en cuestión, se ocupara de resolver definitivamente un problema tan importante para la misma. La incurvación del dorso de sus pilares encaja bien en la arquitectura de la época de este emperador-arquitecto, que articuló las plantas de sus edificios con incurvaciones cóncavas y convexas empleando arcos de menos de medio punto.

La fortaleza medieval que debió defender el paso, donde estuvo la mansión «Ad Túr-mulos».

La «torre de Floripes», fortaleza medieval edificada con sillares romanos.

puente de El Garro

Estribo en la margen derecha, único resto del puente.

Este puente sobre el Almonte aparece en todas las crónicas como compañero del de Alconétar, aunque sea todo lo contrario de él. Tan humilde en importancia, tan simple en los restos conservados con único volumen en tres planos a escuadra que definen un estribo liso, pero todo ello sobriamente romano.

Por la altura a que llega el camino subsistente, que debe corresponder con el primitivo, creemos que aquí no hubo nunca bóvedas, pudiendo tratarse de uno de los numerosos puentes con pilas y estribos de fábrica y tramos de madera que hubo en las vías romanas. El estribo corresponde a la margen derecha, muy escarpada, apareciendo en la izquierda, por contraste muy tendida, un trozo de plataforma entre muros que nos confirma por su nivel la hipótesis que acabamos de indicar.

Este puente, con el de Alconétar, delimitan la mansión de Túrmuli, tercera de la vía romana de «Emérita» a «César Augusta» por Salamanca (vía de la Plata). Resulta extraño que los romanos eligieran para cruzar el Tajo el lugar inmediato aguas arriba de la desembocadura del Almonte, con lo cual necesitaron, para continuar su camino, otro en este río que ahora nos ocupa. Por el contrario, la carretera actual y el ferrocarril se han trasladado pocos cientos de metros aguas abajo para cruzar el Tajo con el Almonte ya incorporado. La única razón era apoyarse en este lugar de prominencias (túrmulis), sitio estratégico en el espolón de una confluencia, accidente topográfico tan utilizado por el hombre desde la edad de piedra.

A este puente se refieren casi todos los cronistas del puente de Alconétar, dándolo siempre sin plataforma identificable dentro del río.

puente de Medellín

El cuarto de los grandes puentes de la Lusitania era el de **Metellinum**, salvando el río **Anas**, a unos 50 km aguas arriba del puente de **Emérita Augusta**. La asociación de estos puentes, en cierto modo paralela a la de **Alcántara-Alconétar**, probablemente se completaba con un tercer paso del mismo río en las proximidades de **Badajoz**, quizá donde el puente actual, aunque éste no lo atestigua al no mostrar fábricas romanas ni en cimentación ni en alzados.

Hay que tener en cuenta el gran esfuerzo que supone decidirse a asegurar con puente de fábrica una comunicación a través del Guadiana, y no hay nada más que hacer inventario de los puentes carreteros actuales en la zona que estudiamos. **Badajoz** afirma su puente en el siglo XVI, puente todavía en servicio, aunque duplicado por otro nuevo desde el año 1959. Lo mismo ha ocurrido en **Mérida** con el romano, cuya duplicación se puso en servicio en el 1960. Entre ambos sólo el puente de **Lobón**, que data de 1931, con ensanche hacia los mismos años que las duplicaciones indicadas. La otra comunicación en el tramo **Mérida-Badajoz** ha venido indirectamente a la red viaria, pues cruza el río sobre la presa de **Montijo**.

Entre **Mérida** y **Medellín** no hay puente, y el que existe en esta última reemplazó al romano en el siglo XVII. Desde aquí, aguas arriba, no debió haber puente alguno en la antigüedad, apareciendo los nuevos muy recientemente. Para encontrar el primero hay que remontar hasta **Villanueva de la Serena**, donde el existente, de 1929, ha quedado cortado por una avenida unos cuantos años.

La distancia de 50 km entre los dos puentes romanos de **Mérida** y **Medellín** nos indica que debió suponer un lujoso esfuerzo la construcción del segundo, una vez rebasado el **Anas** por el primero, que lo es en orden cronológico, al servicio de la vía **Astúrica-Hispalis**, comunicación norte-sur que ha sido en toda época una de las arterias principales en la circulación occidental de nuestra Patria (vía de la Plata desde la Edad Media).

Restos de pilas, vistos desde el puente actual.

El estribo con su muro de acompañamiento de la margen izquierda.

Reconstitución hipotética del puente en alzado y planta.

El enlace con **Metellinus** para seguir después hacia **Corduba** o hacia **Marianas** (vía del **Anas**) pudo hacerse muy bien por la margen izquierda del río, tomando contacto con Alange, estación balnearia famosa en época romana.

El puente debió arruinarse en la avenida de 20 de diciembre de 1603, la misma que causó graves trastornos en el puente de Mérida, según reseña (8) **Fernández Pérez** en su **Historia de Las Antigüedades de Mérida**, ya que, como ya vimos al estudiar este puente, motivó la construcción del tramo de enlace de los dos romanos que estribaban en la isla artificial intermedia. Este tramo es contemporáneo del actual de Medellín, que se terminó, según rubrica la inscripción existente en el año 1630. Para su construcción es natural que se empleara el romano como cantera, relabrando los sillares, ya que el espesor de los suyos es menor que el de los que han quedado en las ruinas.

Esto explica el poco volumen de restos en la actualidad. Lo más importante corresponde al estribo y muros de acompañamiento de la margen izquierda, en la cual se ha rebanado todo el arranque de la bóveda correspondiente, subsistiendo lo demás, pues sigue sirviendo como muro de contención para la cabeza de puente lado Medellín.

Según referencia de **Forner Segarra** en la **Historia y Santos de Medellín** (100), recogida por **A. García Bellido**, el puente constaba de 28 arcos, lo cual no puede comprobarse en la actualidad por existir grandes claros sin que se vea fábrica de pilares y algunos restos intermedios debajo del agua, que deben corresponder a bóvedas. La zona más clara es la de la margen derecha, que permanece en seco para aguas normales, donde se encuentran las partes inferiores de siete pilas, cinco enhiestas y las otras dos volcadas hacia el río, que están en quinto y sexto lugar. Las luces libres pueden medirse con exactitud entre los paramentos verticales, resultando ser 11+11+15 metros, luego se aprecian 12 y 10 en las dos arrumbadas, correspondiendo veinticuatro hasta el último vertical junto al agua. Esto indica que se ha perdido una intermedia. El nivel del cauce se ha elevado ligeramente, ya que la mayor parte de las pilas tienen oculta más de la mitad de su fábrica.

En todas ellas emergen los tajamares de los acarreo que han quedado rebajados por la erosión correspondiente a la zona del desagüe de los vanos del puente actual, que a menos de 10 metros, con ligera oblicuidad, intercala sus pilas entre las del puente antiguo.

El cuerpo de pila tiene una sección rectangular con latitud alrededor de 4,70, en longitud de 9,20 m, que desborda del ancho del puente (6,00) en 2,90 por el lado de aguas abajo y en 0,28 por aguas arriba. A este rectángulo se adosa un triángulo afilado que forma el tajamar aguas arriba, dando en total una envergadura de 12,20 desde la punta del espolón al paramento posterior. Este mismo contorno se reproduce, por mitad, en el cuerpo del estribo que ya hemos citado.

El pilar descansa sobre un basamento que parece ser siempre de dos hiladas, cuya superficie desborda al contorno de pila, organizada en rectángulo de unos 5,00×10,00 m con trapecio del lado aguas arriba de 3,20 m de altura y 1,40 de base externa.

Encima del basamento la primera hilada queda ligeramente saliente (10 cm) en el espolón del tajamar. La hilada siguiente es la única normal del pilar (por lo menos en los estudiados), ya que las bóvedas arrancan a nivel de la segunda junta. Las dovelas no se destacan independientes en ninguno de los restos visibles, pudiendo comprobarse que, por lo menos, en las cuatro hiladas comunes en pilar y bóveda, es el pilar con sus hiladas horizontales avanzando en salmer quien da el incurvamiento correspondiente a los arranques del cañón en medio punto.

Pilar arrumbado.

Dos vistas de un pilar enhiesto.

Probablemente, a partir de dicha hilada se destacaban en dovelas radiales las boquillas enteras que fueron arrancadas todas para utilizarlas en las bóvedas del nuevo puente.

No tenemos datos para determinar cómo se coronaba el tajamar y si continuaba hasta coronación el saliente posterior. Lo más lógico es que fuera análogo a Salamanca, ya que además las partes homólogas aparecen en toda la altura del estribo.

Los sillares de este puente están bien labrados con paramentos lisos y sin el almohadillado característico de las obras de ingeniería romanas. Las juntas entre hiladas se marcan bien niveladas con separaciones oscilando entre 27 y 37 cm, disponiéndose los sillares normalmente a soga con longitudes entre 50 y 67 cm, que en casos extraordinarios llegan a 1,24 y a 1,50 m. El tizón es de 60. La última hilada de que se conservan restos en una de las ruinas es la novena a partir del basamento, pero el relleno continúa.

El hormigón de relleno es de lo más compacto que hemos visto en estas obras adaptándose de un modo total a los sillares, sin presentar huecos ni coqueras, y apreciándose la dificultad de despegar éstos, pues el mortero que debió ser más fluido que lo normal penetró incluso entre las juntas de los propios sillares.

Nos encontramos con el mismo problema que en todos los puentes al querer aportar alguna precisión respecto de la época de construcción. Ya hemos indicado que por razón de su necesidad tiene que ser muy posterior al puente de Mérida, lo cual va de acuerdo con todos los detalles de estilo y perfeccionamiento técnico. Lo único que nos queda francamente declarado, el pilar, denota un dominio del problema total y un gran equilibrio en la solución geométrica de la planta con todas las articulaciones que la estructura propia del elemento requiere: Tajamar aguas arriba, separación destacada de los tímpanos en ambos frentes, geometría sencilla del basamento y regularidad en las hiladas y, especialmente, en la labra plana de sus sillares. No hay ningún detalle de barroquismo expresionista; todo es pura geometría y equilibrio.

Este puente está citado por Mérida en su «Catálogo de monumentos de la provincia de Badajoz» y ha sido estudiado por el profesor A. García Bellido en «Archivos de Arqueología», tomo XXI, año 1959, advirtiendo que se trata de un estudio preliminar, pero pocas cosas pueden adicionarse a lo consignado en dicho trabajo. Intercala la referencia textual de Forner Segarra, que nosotros recogemos en la bibliografía.

otros puentes de menor importancia

Recogiendo todas las noticias que acerca de otros puentes romanos nos dan los cronistas de las distintas comarcas extremeñas, hemos tratado de identificarlos con ruinas o puentes actuales, habiendo llegado a localizar algunos probables y a desechar definitivamente otros que o no tuvieron existencia real o han desaparecido totalmente.

Esto último nos ha ocurrido con el puente de Aljucén, citado por Moreno de Vargas, Viu y Ponz, en la vía de La Plata y cerca del pueblo así denominado. Al recorrer el camino antiguo en el que perdura dicha vía, hemos llegado a la conclusión de que, antes de ser reemplazado por la carretera, pasaba el río por un vado que actualmente sigue utilizándose.

Otro caso es el puente del Vadillo, citado en las proximidades de Cáceres y en el camino Cáceres-Trujillo, conteniendo una lápida, con inscripción 15, en sus muros. Creemos que este puente es el de desaliñada traza que aparece en la fotografía con arco irregular de menor flecha que el medio punto y situado dentro ya del recinto urbano en la prolongación del citado camino. Comentado por Cean Bermúdez y Celestino Espinosa.

También hemos encontrado puentes de importancia mínima completamente atípicos, que lo mismo pueden pertenecer a época romana, medieval o moderna, realizados por constructores inhábiles, o con medios económicos reducidos.

En ciertas ocasiones, puentes citados como romanos han degenerado en ruinas, por destrucciones humanas recientes, y tal es el caso del puente de la Doncella, que estaba sobre el río Ambroz, construido para la vía romana de La Plata y seguía sirviendo a la carretera de Mérida a Salamanca en el kilómetro 93-400, hasta que fue destruido en 1957 para ejecutar una variante en esta carretera, que rectifica ligeramente el trazado en la zona de paso del río.

Quedan un estribo y el arranque de la bóveda en margen izquierda a pocos pasos de la carretera definitiva. Es muy simple, con bóveda de dovelas muy lisas e irregulares y tímpanos de mampostería en el mismo plano de boquillas.

Las hiladas de sillares están poco cuidadas, y algo más la alternancia de dovelas en el cañón con buen tizón, según permite ver su seccionamiento. El relleno entre paramentos de tímpanos e intradós de bóveda es bastante compacto en la zona inferior dejando mucho que desear en la superior, donde se notan las juntas de hormigonado. Su luz era de 9,30 metros.

Se refiere a este puente Celestino Espinosa en su «Reseña de varios puntos», en R. O. P. de 1878.

Puente del Vadillo.

puente de la Doncella

referencias históricas y literarias

puentes del Albarregas y Aljucén

(70) B. MORENO DE VARGAS.

Historia de la ciudad de Mérida.—Mérida, 1633.

Sobre el río llamado Albarregas está una puente que es de fábrica maravillosa, y tan fuerte y ajustada al suelo, que parece no la hay: su edificio y arquitectura es muy semejante a las que tuvieron las obras del emperador Trajano, y así es tenida por fábrica de su tiempo.

También es suya otra puente que dos leguas de Mérida está en el río Aljucén y es de tan admirable edificio que ninguno le hace ventaja; y hoy está en partes arruinada y la ciudad trata de repararla por ser necesaria para el paso de los que hacen su viaje por la calzada y camino que dicen de la Plata.

(71) CEAN BERMUDEZ.

Sumario de antigüedades romanas.—Madrid, 1832, pág. 385.

El otro puente subsiste sobre el arroyo Albarregas, que en invierno llega a ser de notable caudal. Tiene de largo 450 pies, 25 de ancho y otros tantos de alto desde el pretil hasta lo más hondo del agua: consta de cuatro arcos grandes y de dos pequeños, que sirven de desagüe en las grandes avenidas. En él comenzaba la famosa calzada romana que terminaba en Salamanca; y todos los escritores convienen en que los dos puentes (Mérida) se construyeron en el imperio de Trajano.

(72) J. DE VIU.

Extremadura.—Colección de sus inscripciones y monumentos, página 25, 1852.

El segundo puente está sobre el arroyo Albarregas y tiene de largo cuatrocientos cincuenta pies, de ancho veinticinco y de alto otros veinticinco desde los fundamentos al antepecho. Este lindo puente tiene cuatro arcos grandes y dos pequeños en los extremos y servía para el famoso camino que iba de Emérita a Salmántica, célebre calzada que todavía se conserva por partes con el nombre de Camino de la Plata, corrupción de *Vía-lata*.

Sale de Mérida por su parte septentrional, pasando por el puente Albarregas (calzada *Vía-lata*), y luego se dirige por el oriente de Carrascalejo una legua de Mérida, y más adelante por el de Aljucén, que dista otra legua de Carrascalejo. A media de este pueblo hay un puente romano sobre el arroyo de su nombre.

(73) FERNANDEZ Y PEREZ.

Historia de las antigüedades de Mérida.—Badajoz, 1857.

Inmediato a esta cañería existe el puente que llaman de Albarregas, obra también de los romanos, y de una fábrica igual a la del Guadiana. Tiene cuatro arcos y hacia la parte que mira a la ciudad hay otros dos pequeños como cañones de desagüe. Las entradas y salidas de este puente son a piso llano; su largura de ciento cincuenta varas, y su ancho de nueve. Tiene una posición paralela con la cañería, pasando el arroyo por los arcos de ésta a los del puente.

(74) C. ESPINOSA.

En el siglo XVIII se conservaban bien cuatro arcos grandes y dos pequeños. Al construir la carretera de 1863 al 65 se modificó y reparó.

(75) MELIDA.

Catálogo monumental de España.—Badajoz tomo I, pág. 102.

690 (L) Puente sobre el riachuelo Albarregas. Se halla al N. y es la salida de las carreteras a Cáceres y al O., que fueron las vías romanas de la Plata y a Lisboa. Se desarrolla en aquella dirección, paralelamente al acueducto de Los Milagros. Es un sencillo puente de sillería granítica de 125,386 metros de longitud y 7,90 de anchura, de la que descontando los pretiles rehechos modernamente quedan 7 metros de calzada. Su altura desde el nivel ordinario de las aguas hasta el piso es de 6,75 metros. Consta de cuatro arcos de medio punto de 5 metros de luz en su diámetro y dos ojos pequeños, uno de ellos desfigurado, cerca del arranque desde la ciudad. A pesar de sus reparaciones modernas conserva este puente su antigua traza clásica.

puente de Cáparra y puente de Aljucén

(76) PONZ.

Viaje de España.

Tomo VIII, carta tercera, 26: Sin embargo de la infelicidad de Aljucén, es notable en sus inmediaciones un puente de los Romanos sobre el arroyo que lleva el mismo nombre del lugar.

obra en su línea de mucha magnificencia y solidez; pero descuidada como los más de esta clase.

Tomo VIII, carta número 47: Antes de llegar a Cáparra se vuelve a pasar el río Ambroz por un puente de cuatro ojos, insigne obra de Romanos, aunque no muy grande; los dos del medio están perfectamente en su ser y los de los lados se conoce que han tenido alguna restauración.

(77) CEAN BERMUDEZ.

Sumario de las antigüedades romanas.

Pág. 404: Está bien conservado un puente romano de cuatro arcos situado sobre el río Ambroz, distante un tiro de fusil del sitio en que estuvo la ciudad.

Pág. 401: ... y sobre el arroyo Aljucén un puente romano y destruido por el que iba el camino a Salamanca.

(78) MELIDA.

Catálogo monumental.—Cáceres, tomo I, pág. 97, lám. XXXIV.

Puente sobre el río Ambroz. Es de piedra de sillería y consta de cuatro arcos de medio punto sobre estribos de la forma corriente como los del puente de Mérida. Está en regular estado de conservación y todavía en uso.

puente de Segura

(79) J. DE VIU.

Antigüedades de Extremadura.—Pág. 173. Madrid, 1852.

A las dos leguas atravesaban el río que ahora se llama Eljas por un bellissimo puente del cual nadie absolutamente se ha acordado decir nada. Estamos hablando del puente de Segura que en el día separa a España de Portugal por aquel punto. Construido en el mismo tiempo que el de Alcántara y sin la menor duda por el mismo Lacer, se le ve ostentar el propio gusto igual maestría e idéntica mano. El que haya visto el colosal de Alcántara puede decir que también el de Segura y al contrario con sólo dos diferencias: 1.ª, que éste carece de arco triunfal, y 2.ª, que sus proporciones son como de uno a cuatro. Esta preciosa y olvidada miniatura del puente de Alcántara está aún bien conservada, faltándole sólo los antepechos, que los ociosos se han entretenido en ir tirando al agua.

(80) J. MELIDA.

Catálogo monumental de España.—Cáceres, pág. 198.

Puente, sobre el río Eljas, en la raya de Portugal, por lo que este puente es hoy internacional. Seguramente este monumento, situado al NE. del de Alcántara, formó parte de la vía romana cuyos restos y señales he seguido en el trayecto de uno a otro punto, cuya distancia es de dos leguas. El puente de Segura está en término de Piedras Albas, en España, y de Segura, cuyo nombre lleva, en Portugal (Viu, *Antigüedades*, pág. 173) le califica de bellissimo y le cree construido al propio tiempo que el de Alcántara y por el mismo arquitecto Lacer, fundando el supuesto en la identidad de las dos fábricas, salvo ser una bastante más pequeña que la otra y no haber en la de Segura arco triunfal. Pero no es exacta la comparación.

El puente de Segura es una buena y bien conservada fábrica romana, reparada con acierto y todavía en uso. Consta de cinco arcos de medio punto, el central algo mayor que los otros cuatro, con sus pilares en forma de tajamar por oriente y cuadrados por occidente, con moldura resaltada por bajo de los arranques de los arcos. Dichos pilares son de sillería almohadillada, de sillería también los arcos y el resaltado zócalo del pretil; de mampostería lo demás; y el pretil es nuevo. Mide el puente de longitud 84 metros; de anchura, 5,79, y con los pretilles, 6,88. Es posible tenga razón Viu en que este puente sea coetáneo del de Alcántara y, por tanto, del tiempo de Trajano, pues pertenecen ambos a la misma calzada y porque la regularidad del trazado es lo que

tienen de común, siendo esto lo único que da verosimilitud al supuesto de que sean obras de un mismo arquitecto.

Los dos dichos puentes romanos son los que mejor se conservan en la provincia.

puente de Salamanca

(81) GIL GONZALEZ DAVILA.

Historia de la Antigüedad de la ciudad de Salamanca.—1806, páginas 13-14.

Una de las grandezas que tiene Salamanca y de las mayores la mayor es el famoso edificio de la puente, de los más insignes que tiene España, fundado sobre veinte y siete arcos, por donde pasa sus aguas el río Tormes. Tiene de largo quinientos pasos y de ancho doce. Es edificio romano de cantería todo; y en la labor de las piedras tiene mucha semejanza con el acueducto (también edificio antiguo de Segovia). Está lo más alto de esta puente adornado de almenas de cantería tosca, que lejos ofrecen a los ojos una agradable vista. Por ser esta puente la cosa más insigne que tiene esta ciudad la tiene por armas, juntamente con un toro de piedra que está al principio de ella.

Quién haya sido el fundador deste edificio público; lo cierto, más por tradición que por escritura, es que Hércules fuese su autor y que como cosa sujeta a las mudanzas del tiempo, viniendo por su antigüedad de más a menos la reedificase el emperador Trajano, en la sazón que mandó restituir el camino de la Plata, que va desde Salamanca a Mérida, del cual viven hoy día muchas ruinas, como dan dello testimonio los que frecuentan este camino, que Antonio de Nebrija en un libro que escribió de las medidas antiguas dice haber fundado Licinio Pontífice. Este camino lo restituyeron en diversos tiempos diversos emperadores y destas restituciones hay mención en Salamanca en piedras antiguas que se trajeron del. De que lo hiciese el emperador Trajano lo dice la inscripción siguiente. (Inscripción 9.)

También la restituyó el emperador Elio Adriano y dello hay memoria dentro de Salamanca en una inscripción antigua que está en las cosas del Conde de Fuentes junto con la memoria de la restitución de Trajano. Y la inscripción de Elio Adriano dice. (Inscripción 10). Demás de estos emperadores la restituyeron también Octaviano, Antonino Pío y Diocleciano como de muchas piedras y padrones se colige. Y si este camino tiene tanta antigüedad, que con dificultad, por ser tanta, descubrimos quien haya sido su primer fundador y autor de este bien público. No lo es menos la memoria que se halla en Ledesma, donde en una piedra se lee hasta donde se extendían los antiguos términos de Salamanca, que eran como lindes que dividían más de otras tierras.

(81 bis) GIL GONZALEZ DAVILA.

Teatro eclesiástico de Salamanca.—1618.

Foto. Pág. 5. Escudo. V. C.ª 396, núm. 2.

Comentario al escudo de Salamanca por Pedro González de Trasmene.—1618. Docto en antigüedades.

La puente fue edificada por artificio romano lo otro medio es Hispano una figura ha plantada del toro siempre velada.

El año 1236 en 3 de Nov. muy de mañana creció el Tormes de tal manera que salió de madre.

(82) BERNARDO DORADO.

Compendio histórico de la ciudad de Salamanca, su antigüedad, la de su Santa Iglesia, su fundación y grandezas que la ilustran. Salamanca, 1766.

Pág. 17: ... está fundado sobre veinte y siete arcos, tiene de largo quinientos pasos, y doce de ancho, con sus correspondientes estribos y adornado con sus almenas, todo ello de tosca pero vistosa cantería, que en su labor y estructura tiene alguna semejanza con el célebre de Segovia. Quién fundase este primoroso

Puente, no se sabe con certeza: unos le defieren a Hércules, pero carecemos de razones; otros a los romanos; pero éstos, sin embargo de que el edificio parece ser obra suya, tienen contra sí su mismo genio, que era el de perpetuar su nombre y memoria mediante alguna inscripción en cualquier obra que de su mandado se hiciese, aún de menor entidad que este celebrado Puente; aquí carecemos de instrumento alguno, en que se nos informe de su fundador, luego es fuerza recurrir a más remoto origen.

Pág. 18: ... y todo esto lo comprueba una medalla que con motivo de la compostura que se hizo en dicho Puente de orden de esta Ciudad en el año pasado de 1767 fué hallada en una caja bajo una de sus losas y tiene hoy en su poder el canónigo D. Miguel Salgado.

Tiene por una parte la figura entera de Hércules con la clava en la mano izquierda, teniendo la derecha sobre un pilar del mismo puente (?) y en su reverso se halla la cabeza de un emperador con Laureas, pero no se conocen las letras que tenía en el circuito las figuras, que acaso nos dirían el nombre del emperador.

Don Miguel Salgado, canónigo de esta Santa Iglesia, me comunicó la siguiente inscripción que copió de una columna que halló e hizo desenterrar como a 20 pasos del Mesón llamado Siete Caminos en la misma calzada de la Plata, jurisdicción del lugar de San Pedro Rozados, en la que hay los caracteres. 13.

(83) PONZ.

Viaje de España.—Tomo XII, carta VII (p. 1106).

Saliento por la puerta que llaman del Río se encuentra la iglesia de Santiago y antes al famoso puente sobre el Tormes, que es una de las antigüedades de mayor importancia que hay en Salamanca y en España. Consta de 27 arcos y se extiende como 500 pasos por lo largo y 12 por el ancho. Su construcción es romana al modo de la del puente de Segovia, de los de Mérida, Alcántara, etc.

Quien fuese el primero a construir esta importante obra es imposible de averiguar, pero que lo mandase edificar el emperador Trajano en la forma que hoy lo vemos es muy probable, como dice Gil González Dávila, en su *Historia de Salamanca*. Dicho emperador restituyó el camino que llaman de la Plata, habiéndolo también hecho otros antes y también después. De la restitución de Trajano y de otra de Adriano cita González Gil dos inscripciones que dicen se hallaban en las casas del Conde de Fuentes en Salamanca.

Al principio del puente hay una figura informe que parece de un toro, monumento antiquísimo. Y también hay almenas en las citaras o antepechos, lo que se deja conocer que es añadidura de tiempos posteriores.

(84) CEAN BERMUDEZ.

Pág. 419: ... y el magnífico puente de piedra labrada construido en el Imperio de Trajano. Consta de 27 arcos y tiene unos 500 pasos de largo con 12 de ancho.

La inscripción que sigue está en el puente sobre el Tormes.

(85) MADDOZ.

Tomo XIII. Pág. 657.

... se encuentra el famoso puente sobre el Tormes, que es una de las antigüedades más notables de Salamanca. Consta de 27 arcos teniendo de largo 500 pasos y 12 de ancho. Su construcción es romana por el estilo del puente de Segovia, Miranda, Alcántara y otros de la misma época y gusto. Ignórase quién fué el primero que mandó construir este puente, pero sábase de cierto que fué reedificado en tiempo del emperador Trajano en la forma que hoy se ve, según testimonio del historiador Gil González Dávila; esta reedificación y otra en tiempo de Adriano constan de dos inscripciones latinas que se hallaban en las casas del señor conde de Fuentes en tiempos del referido historiador, y son a la letra: (Inscripciones 9 y 10.)

(86) GONZALEZ DE LA LLANA.

Crónica de la provincia de Salamanca.—Madrid, 1869, pág. 44.

Este puente, romano en su origen, tiene 27 arcadas y 423 varas de longitud por 8 y tres cuartas de latitud. Hoy solamente la mitad

es de construcción romana, pues el resto se reedificó en tiempos de Felipe IV. Es de los mejores y acaso el más hermoso de España y la más importante de las antigüedades de Salamanca. En su centro se levanta un airoso templete sostenido por cuatro arcos de orden dórico y coronado por una cúpula.

Hasta el año 1834 se conservaba a la derecha del puente saliendo de la población una piedra informe que quería representar un toro, atributo, sin duda, igual al que campea en los cuarteles del escudo de armas de la ciudad.

Salamanca, tierra fuerte;
media plaza.
medio puente,
medio claustro de San Vicente.

(87) C. ESPINOSA.

Reseña de varios puentes.—R. O. P., 1878, pág. 250.

Según dedujo González Dávila de una inscripción fué construido en el imperio de Trajano y mejorado en el de Adriano; Nebrija dice que fué mandado construir por Licinio Pontífice Máximo, gentil, 70 años antes de Jesucristo. Sin embargo, en el libro titulado «Salamanca Artística y Monumental», publicado en 1867, se supone ser de tiempo de la República o principio del Imperio. Actualmente se conservan solamente 15 arcos a contar desde la orilla y otros 11 se reedificaron en 1677.

(88) ALZOLA.

Pág. 49.

Sobre el río Tormes e inmediato a la ciudad de Salamanca construyeron el puente de piedra con 27 arcos de medio punto de 23 pies de luz y 34 de altura, habiendo dudas acerca de la época de su erección, que algunos suponen en tiempo de la República, y otros, del Imperio.

(89) J. M. QUADRADO.

España: sus monumentos y artes. Salamanca.—Barcelona, 1884, página 8.

Grandioso puente de 27 arcos y 500 pasos de longitud. La mitad de él contigua a la ciudad es de construcción romana de almohadilladas dovelas, como las del acueducto de Segovia y, probablemente, nació como éste en el imperio del gran Trajano. Cuándo y cómo fué cortado y se rehizo su parte más reciente está todavía por averiguar; posteriormente se almenaron sus antepechos y en el centro se levantó una torre no destituida de gentileza, aunque hecha o modificada en el siglo XVI, la cual al par que las almenas, desapareció no hace muchos años a la voz de un ingeniero, con indignación de los artistas y disgusto de los mismos indiferentes. Aún se recuerda también a la entrada del puente el nombrado toro de piedra que dió blasón a la ciudad objeto de vulgares consejas y de eruditas disertaciones.

Su reparación en 1499, que fué acaso la más importante, costó, según Dorado, dos mil dobles de oro (Nota pág. 173) (No hemos encontrado esta referencia en el libro de Bernardo Dorado).

(90) CESAR MORAN.

Reseña histórico-artística de la provincia de Salamanca.—Universidad de Salamanca, 1946, pág. 86.

Dicho puente, de veintiséis arcos, es el monumento más notable que de la calzada subsiste. Es ancho, alto, recto y firme como edificado para siempre; con su presencia está proclamando la grandeza del Imperio que lo fundó. Mucho ha sufrido con las crecidas del Tormes, principalmente con la avenida de San Policarpo, 1626, en que falló uno de los arcos y los demás fueron sucumbiendo, uno en pos de otro hasta el centro, en que hay una fuerte pilastra que sostenía una torre y que resistió el empuje de los arcos que quedaron en pie. Por eso, la primera mitad conforme se entra en Salamanca es moderna, del siglo XVII; la otra mitad es herencia de la civilización romana, obra probable de Trajano, quien, como se ha visto por las piedras miliarias, es el emperador que más se distingue en restaurar el camino por estas tierras.

(91) CATALOGO DE MONUMENTOS.

Centro de Estudios Históricos.—Madrid, 1932.

713. Puente.

Debió ser construido en el primer siglo de la Era Cristiana. De dicho período es un gran trozo en la margen derecha del río Tormes, que es la más próxima a la ciudad, que tiene los característicos sillares almohadillados y típicos tajamares. El resto del puente fue reconstruido en el reinado de Felipe IV. Este puente que tiene un total de 26 arcos, formaba parte de la vía romana llamada de la Plata. Hasta mediados del siglo pasado conservó una torrecilla que existía en su parte central y un verraco, hoy en el Museo de Bellas Artes.

puente de Alconétar

(92) AMBROSIO DE MUROZOS.

Las Antigüedades de las Ciudades de España.—Alcalá de Henares, 1575, folio 94 v.

También es antigua y de gran fábrica la puente que está rompida en las barcas y castillo de Alconétar, donde Tajo recibe a otro buen río llamado Almonte que parece dio sobrenombre al Moro Espinelo, hartó celebrado en algunos libros fabulosos de Italia.

(93) MINANO.

Diccionario Geográfico.—Tomo IX, pág. 284.

Para el tránsito de los dos ríos había dos puentes de piedra, pero ya el de Almonte ha desaparecido casi enteramente, y el del Tajo conserva en pie algunos arcos y arranques, conociéndose por la inscripción de una gran columna de granito que hay a la cabeza del puente a la parte del N., que fue edificado en el año en que el emperador Tiberio ejercía por la XXVII vez la potestad tribunicia. Con efecto la arquitectura es de aquel mismo tiempo y se echa de ver que no se perdonó gasto ni fatiga para que no correspondiese este paso del río a la magnificencia e importancia de la calzada. (Copia después una parte de Viu.)

(94) ANTONIO PONZ.

Viaje de España.—Tomo VIII.

A las tres leguas del Casar, y cinco de Cáceres, se llega al Tajo, caminando unas veces por la vía militar, otras dexándola a mano derecha, y otras a la izquierda. Se pasa dicho río por barca junto al puente que llaman de Alconétar, o Alconera: mi mozo le llamó de Mantible; y si no le corto el hilo, me emboca un retazo de la historia de los doce Pares de Francia: después supe que este error se lo comunicó otro peón, que nos guiaba. Las ruinas de dicho puente manifiestan haber sido uno de los más famosos que los romanos construyeron sobre el Tajo. Permanecen en pie cuatro arcos, los pilares de otro, y los fundamentos de los demás hasta la superficie del agua. Subí por un parage de estas ruinas, y quedé admirado de tanta magnificencia y solidez, que las guerras y revoluciones han reducido a tal estado; y sobre todo la incuria y ninguna consideración de la importancia de estas obras, causas de su total abandono, y de no haber reparado sus quiebras desde luego. En el presente reynado se ha tratado de su reedificación; pero parece haber prevalecido el dictamen de fabricar otro nuevo puente algo más abaxo de estas ruinas, con un arco solo, donde se estrecha el río. De un modo u otro es de gran importancia dicha obra.

Antes de arribar al parage donde están las barcas de Alconétar, entra en el Tajo el río Almonte, que, como dixe a V. hablando de los contornos de Guadalupe, nace en aquel alto cerro llamado la Villuerca, y va caminando por Truxillo, Monroy, &c. Junto a la incorporación de los ríos se ve un castillo sobre un cerrillo, y

vestigios de población en el parage llamado el Garro. También se reconocen allí sobre el Almonte vestigios de puente romano. Pudo ser este sitio el llamado ad Turmulos en el itinerario de Antonino, a no deberse decir ad Tumulos, por las varias cumbres y cerrillos que allí se elevan.

(95) CEAN BERMUDEZ.

Sumario de las antigüedades romanas, pág. 400.

... y las ruinas de un puente, que, por haber sido magnífico, llama el vulgo puente de Mansible. De sus ruinas existen cuatro arcos, los pilares de otro y los cimientos de otro que no pasan de la superficie del agua.

(96) MADRIZ.

Diccionario Geográfico, tomo I, pág. 465.

Famoso puente denominado también de Mantible, de 300 varas de longitud, todo de piedra, que enlazaba sobre el Tajo la célebre carretera de los romanos llamada después Calzada de la Plata, en el desdoblado de Alconétar y tocando su cabeza con las ruinas de la villa del mismo nombre. La fecha de su construcción es desconocida; se han hallado, sin embargo, unas inscripciones, por las que se ha atribuido al emperador Tiberio en esta forma: 14.

Parece claro, según este testimonio, que el puente de Alconétar fue debido al emperador Tiberio cuando ejercía la potestad de tribuno por XIII vez. Obsta para este parecer la voz *Sacellum*, que propiamente es lugar sagrado, y en conformidad de esto se dice existió cerca del puente un pequeño templo, que fue después ermita de la Magdalena y, por consiguiente, la piedra donde aparece la inscripción debió pertenecer al templo y no al puente. Otra opinión atribuye esta magnífica obra a Julio Cesar y presenta para esta obra inscripción imperfecta que dice: 15.

Y no falta quien la suponga del español Trajano, porque siendo continuación de la Calzada de la Plata, y ésta mandada construir por él, debió hacerlo del puente asimismo para enlazar las comunicaciones. Sin embargo, la opinión más recibida en el país está por el primer extremo, porque bien pudo Trajano empalmar la carretera con el puente que halló construido por su predecesor, cuyos monumentos también se consagraban a los dioses. Permaneció intacta esta soberbia obra hasta el año 1230, en cuya época, habiendo el rey de León Don Alfonso IX perseguido a los moros hasta la villa de Galisteo, fortaleza respetable para aquellos tiempos, y que, a pesar de esto, sitió y tomó, se retiraron los enemigos a la villa de Alconétar y destruyeron el puente para proporcionarse de este modo con el Tajo una barrera que les defendiese. En el año de 1730 se trató de reparar, y sólo se hicieron muchos gastos sin ningún resultado positivo. Se componía de 13 arcos de los cuales se conservan algunos y los cimientos de otros que aparecen dentro del río cubiertos de jaras y malezas. El que se ve en medio, llamado por los naturales Bigotes, hace tomar a la corriente que allí se estrella una fuerza enorme. Otro se llama Anda-niña. En las grandes crecidas quedan todos cubiertos de agua, formando una tabla de gran extensión. En este lugar se pasa el río por medio de barcas.

(97) BARRANTES.

Aparato bibliográfico para la historia de Extremadura.—Tomo I, página 86.

La primera noticia que he podido adquirir de esto pertenece al principio del siglo XIII; así consta en una carta en pergamino expedida juzgo que por el rey Alfonso VIII de León, quien cedió el infantazgo de las siete villas, entre las cuales está la villa de Alcontra (Alconétar), a su hijo mayor D. Fernando, y en la misma carta a otro hijo llamado D. García. Por esta carta se da a Garro el título de villa en atención a que la principal, Alcontra, había sido robada y destruida y entre otras cosas que se refieren a sus moradores se lee lo siguiente: «y los vezinos de la villa ayude a far barcas al señor pa el rrio pues ya ponte no aya».

En las aceñas nominadas de Cabildo, situadas a cosa de un cuarto de legua por bajo de este puente, hay colocados muchos sillares de cantería de los que el río arrastra en su dirección y, por lo tanto, juzgo que proceden del puente de Alconétar. En uno de estos sillares, colocado en la canal de la hazienda segunda, se ven muy claras estas letras: «L. VIVI : : »

Extremadura (Colección de inscripciones y monumentos).—Páginas 87 a 91. 1852.

Este precioso puente mide 300 varas de longitud, y parece haber constado de 13 arcos. Su destrucción parece datar de hacia el año 1228 al verse los árabes amagados de una recia embestida de Alonso IX, cuyos fronteros estaban sobre Galisteo y otros puntos inmediatos de la derecha del Tajo; o quizás de unos doce de catorce años antes, cuando los castellanos a las órdenes del mismo monarca forzaron el río para tomar a Alcántara.

Algunos creen, y no sin fundamento, que según el punto que ocupan las ventas de Alconétar allí fue en donde se forjó el tan común romance de los doce pares de Francia, o a lo menos sirvió de teatro de sus proezas, aunque cuidase poco el autor de la inverosimilitud en traerlos a países que ellos no pisaron, y aunque diese un pequeño salto de tres o cuatro siglos. Mas es lo cierto que el Tajo sirvió de barrera por esta parte hacia el siglo XII para contener los moros las irrupciones de los castellanos; y que como el paso de Alconétar fuera de tanta consideración, y el único en mucha distancia que proporcionaba alguna anchura para el tránsito de los ejércitos, se esmeraron los árabes en fortificarlo a su margen izquierda sobre las ruinas de Turmulus, con una plaza de armas ya muy bien defendida por las antiguas murallas romanas y por la naturaleza. En lo alto de esta plaza construyeron un elevado torreón cuadrado y muy capaz; que domina a todo el recinto y se llama Torre de Floripes. Dícese en el país que en ella estuvo encerrada esta célebre dama con su amante. Ya se ha dicho que el puente tiene el nombre de Mantible; a poca distancia, río arriba, existe el vado que se llama del Ciervo; el nombre del Tajo y el del Plagor del cuento, aunque en sí diversos, pueden haber sido capricho o mal anagrama; y últimamente, hay también un sitio en la misma orilla donde se conocen vestigios de un pueblo quemado, nombrado hoy Aguas Muertas, en cuyas ruinas se ven fragmentos de ladrillos calcinados y hechos pura pómez, que los sostiene el agua como si fueran pedazos de madera. ¿Si se idearía este romance por alguna imaginación acariorada con algún suceso entre moros y cristianos ocurrido en este punto? Etc., etc.

A la cabeza, pues, del puente de Mantible, cuya etimología es también algo misteriosa, y de quien no quedan sino informes arcos en su extremo septentrional, y los fuertes postes que lo sostenían, hay una columna de granito en pie con la siguiente inscripción, que por su grande interés monumental nos hemos tomado el trabajo de copiar por el medio gnomónico en el mismo sitio, y, traducida, es:

«Tiberio César Augusto, Pontífice Máximo, e hijo del Divo Augusto, al ejercer por la 27.^a vez la potestad tribunicia...»

Tenemos, pues, averiguada la época del puente, en lo cual formamos empeño tiempo ha, y sabemos quién fue el que lo mandó construir. Tiberio César ejerció la potestad tribunicia por la 27.^a en el año en que J. C. contaba, según la computación más recibida, veinte y ocho años de edad; de consiguiente, esta obra fue erigida durante el tiempo mismo en que se preparaba el Señor a enseñar la santa doctrina que tal revolución moral había de originar en el mundo. Es muy de observar también que Tiberio empezó su tribunicia postea 1.^a en el año inmediato siguiente al nacimiento del Salvador, bajo el consulado de Cornelio Lentulo y de Lucio Calpurnio Pison, continuando así año por año, hasta que pasados veinte y siete, y siendo cónsul otra vez después de tanto tiempo el mismo Calpurnio con Marco Licinio, fue construido este puente de orden imperial, con el consiguiente beneplácito del Senado. Acaso dirá alguno que pudo ser que Tiberio le hiciera solamente una reparación, pero nosotros creemos firmemente que no hubo puente hasta después de fundada y firmemente establecida la capital Emérita y de empezarse la gran vía que se llamó Lata, siendo claro que todas estas cosas no podían hacerse de vez. ¿Cómo tampoco admitirse reparación, cuando, además de que los romanos procuraban dejar todas sus grandes construcciones desde un principio al abrigo de todo motivo natural de destrucción, estaría bajo tal hipótesis este puente muy nuevo todavía el año 28 de J. C.? Pero la forma misma de la inscripción corta la disputa: en lo ilegible no queda más que un corto renglón, y como en él debió terminar la manifestación del objeto, era un imposible el que cupiera en él mismo a más del obligado PAT . PATR . y del IMP . XIII . (éste era el año de su imperio), el HVNC . PONTEM . DIRVPTVM . RESTITVIT, e cosa tal, que lo menos necesitaba de tres a cuatro renglones más. Estamos, pues, seguros moralmente después de bien inspeccionada la inscripción y todas sus proporciones, que el año 27 de la potestad tribunicia de Tiberio se concluyó la obra, sin duda empezada algunos años antes. Esta no fue dedicada, sino levanta-

tada por cuenta del Estado, en lo cual tampoco cabe duda por el nominativo del emperador en la inscripción.

(99) MELIDA.

Catálogo monumental de España. Cáceres.—Tomo I, págs. 52 y 139 a 144.

Puente romano llamado de Mantible.

Hállase arruinado y es lástima, pues sería notabilísimo ejemplar. Tendido sobre el Tajo, desde la confluencia del Almonte, para continuar hacia el norte la vía romana (llamada de la Plata), es un puente cuya longitud se calcula en 250 metros. El número de sus arcos parece haber sido de trece, de los cuales no se conservan más que dos, al final, por la parte septentrional, faltando los demás; bien que dos fueron rehechos y son escarzanos o rebajados. Por ser así también, aunque mejor trazados, los dos antiguos, se ha pensado que de esa forma serían los demás; pero observando la altura de los pilares que la conservan y su estructura, pienso que los arcos del puente fueron de medio punto, cual corresponde a la traza regular romana, y solamente rebajó el constructor los dos arcos del final a causa de haberle obligado a ello el declive por aquella parte de la tierra en que se oculta la fábrica. Además de este trozo, se conservan los pilares, casi todos incompletos, algunos tanto que los cubre el agua cuando de ella trae mucha el río. Estos pilares ofrecen por un lado forma de tajarán y por el opuesto convexa. Miden de longitud por el costado correspondiente 6,60 metros y de ancho o espesor 4,20. La distancia entre los pilares varía algún tanto, pues en el trozo de arranque, donde los dos arcos se conservan, es, y por tanto la luz de éstos, de 7 metros y 7,40, respectivamente; y continúan las distancias de 7,40 metros, 8,20 y 9, en los tres huecos siguientes, debiendo ser la última cifra la que se repita en los demás huecos. La fábrica es de hormigón con revestimiento de buena sillería granítica, almohadillada casi toda. Los pilares presentan tres resaltes o molduras, de los cuales el de en medio corresponde a los arranques de los arcos y la superior a la cornisa sobre la que se levantó el pretil del puente.

Viu (Antigüedades, pág. 90) supuso que este puente fue mandado construir por Tiberio, fundándose en una inscripción de este emperador, cuando ejercía por XXVII vez la Potestad Tribunicia; inscripción que vio en una columna de granito situada a la cabeza del puente; pero esta columna es miliaria y debe relacionarse con una reparación de la calzada.

Recientemente, don Vicente Alvarez presentó a la Real Academia de la Historia, y yo informé en ella (Boletín, t. LXVIII, 1916, página 98), un extenso trabajo manuscrito relativo al Puente de Mantible, acompañado de dibujos y fotografías, más una reconstrucción gráfica del monumento. Compara este puente de piedra con el de piedra y madera tendido sobre el Danubio, por exigencias de la conquista de la Dacia, y que se ve representado en los relieves de la columna Trajana de Roma, formulando la hipótesis de que el constructor del segundo de esos puentes, que lo fue el arquitecto griego Apolodoro, nacido en Damasco, lo fuera también del primero, y suponiendo que esta obra fuera debida a Trajano, esto es, que sea este puente de Alconétar y no el de Alcántara, al que se refiere el dominico Fr. Alfonso Chacón, escritor español del siglo XVI, en su *Historia de la Guerra Dácica*, cuando menciona el *pons Triani super Tagum*. Aparte semejanzas o desemejanzas de este puente con otros, y teniendo en cuenta que los arcos del citado puente sobre el Danubio eran escarzanos o rebajados, porque estaban contruidos con madera, lo que sí puede admitirse como cierto es que el puente de Alconétar, indispensable para cruzar el Tajo (hoy es menester hacerlo en barca, por estar destruida la obra romana), se debe a Trajano, pues él mandó hacer la vía romana, debiendo datar, por consiguiente, del siglo II.

Créese que su destrucción o, por lo menos, el comienzo de ella data de 1228, en que los árabes le cortaron, para cerrar el paso a los reconquistadores. No es fácil precisar cuándo fueron reconstruidos los dos arcos que lo están, torpe y débilmente. Pero si es lógico pensar que destrucción tal, con extracción de la crecidísima cantidad de cantería que falta, no pudo ser hecha en un momento por los apremios de una guerra, sino por aprovechamiento de material y posiblemente por varias generaciones.

Llábase a este puente de Mantible, nombre con que figura en la leyenda caballeresca a que dio origen el inmediato castillo de que se hará mención más adelante, y la cual se relaciona con Carlomagno y con los amores y luchas de moros y cristianos.

Cerca del puente se hallaron no hace mucho tres lápidas romanas que se guardan en las Ventas de Alconétar, y son como siguen. (Sanguino: *Revista de Extremadura*, t. VIII, 1906, p. 470.)

inscripciones

puente de Salamanca

9. IMP. CAESAR D. NERVAE FILIUS
NERVA TRAIANUS AUG.
GERM. P. M. TRIB. POT.
COS II RESTITUIT
M. P. II

10. IMP. CAESAR D. TRAIANI PAR
TICI F. D. NERVAE NEPOS
ADRIANUS. AUG. PONT. MAX
TRIB. POT. V. COS III
RESTITUIT CXLIX

11. Inscripción citada por Madoz, no recogida por Hübner:

HOC SACELLUM
IN XII TRIBUNA
TO TIBERIFILS
DIVIAUG. CONS
TR. FUIT

12. Inscripción citada por Madoz y Ceán Bermúdez, no recogida por Hübner:

ESAR
GUSTI. P
ONTIF. MAX
T. XXVII

puente de Alconétar

13. NEPO. CLAUDIUS CAESAR AUG. GER. PONT.
MAX. TRIB. POT. V. COS III IMP. IV PPCLXIX

14. Columna miliaria que estaba junto al puente y luego en una ermita (Mérida):

TI. CAESAR
DIVI. AUGUSTUS F
AUGUSTUS. PONTIF. MAX
TRIB. POTEST. XXVII

Hübner 4651

15. Junto al puente en el portal de la casa de los barqueros, del duque de Frías en un pedazo cilíndrico de cantería basta se lee: (Mérida).

IMP. CRO
MARCO
P' INVIC
TO' DUCI

Hübner 6204

16. Inscripción, puente Vadillo:

L. TROBA
NO. RUFO
AN. XXIV
LABEO. A.
UNCULUS

lápida de mármol en la que está grabada la inscripción. (Ceán Bermúdez, p. 403.)

DIBUJOS

[23] Vista del Puente de Albarregas, del «Voyage pittoresque de l'Espagne», por Alexandre de Laborde (año 1805). Grabado de 27,30×18,30. Liger delinéavit. Baugeau aqua forti. Dequevauviller sculpsit. Leyenda en español, francés e inglés.

[24] Plano geométral del Puente de Albarregas, de la misma obra que el anterior. Forma parte superior del grabado, que tiene además plano del acueducto de Mérida. Grabado de 24,60×8,50. Moulínier delinéavit. Dormier sculpsit.

[25] Salamanca. Grabado en color de 30,4×20,3. Rydo. Mr. Bradford, de T. J. Clark sculp. London. Published by J. Booth Duke Street-Rortland Place April 14, 1869.

[26] Salamanca-From above the River Zurguen. Grabado en color 14,0×9,20. Colección David Roberts. Drawn by David Roberts, from a sketch by Richard Ford, Esq. Engraved by J. T. Willmore. London. Published Oct. 28, 1837 by Robert Jennings & Co. 62 Cheapside.

[27] Salamanca-Puente romano. Dibujo de Gustavo Doré para ilustración del libro «Viaje por España del Barón Davillier», 1862.

[28] Dibujos del Puente Mayor sobre el río Tormes en Salamanca, de la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia. Vista general 1:200. Secciones por E-F por a-b y por C-D. Escala 1:60.

[29] Vista de Alconétar, de la misma obra de Laborde. Grabado 29,30×13,90. Liger del. De Saula aqua forti. Gossard sculp. Leyenda en español, francés e inglés.

[30] Ruinas del Puente de Alconétar, de la misma obra que los anteriores. Grabado 29,30×12,00, con las mismas firmas que el anterior.