

LA VÍA DE LA PLATA, UN CAMINO VERTEBRADOR DE LA HISPANIA ROMANA

THE VÍA DE LA PLATA, A BACKBONE PATH OF THE ROMAN HISPANIA

José María Álvarez Martínez
Museo Nacional de Arte Romano
Mérida
josemaria.alvarez@mcu.es

RESUMEN

En los caminos de la Hispania romana, tres pueden ser considerados como los más señalados: la Via Heraclea, luego denominada Via Augusta, que comunicaba los Pirineos con el confín occidental de las tierras (ad Oceanum); la que partiendo de la costa mediterránea llegaba a alcanzar la meseta, y la que, a partir del Renacimiento, fue denominada "Vía de la Plata", con su tramo principal, el iter ab Emerita Asturicam y sus prolongaciones y derivados. La Vía de la Plata tuvo un origen prerromano y su trazado fue el utilizado por ese mosaico de pueblos que poblaron las tierras por las que discurre. Serían los romanos los que convertirían esos caminos naturales en calzadas, como la que nos ocupa, a la hora de la organización del territorio de acuerdo con los planteamientos expresados por Roma, "una civilización de ciudades unidas por firmes calzadas". Las acciones sobre la "Vía de la Plata", para su mejora y acondicionamiento, se contemplaron a lo largo de los siglos, con momentos de claro auge como el representado por el Imperio de Trajano, etapa a la que corresponde un amplio programa de realizaciones en cuanto a reparaciones y obras de fábrica necesarias para salvar los imponderables topográficos del camino.

ABSTRACT

Three routes are considered to be the most important in the Roman Hispania: the Via Heraclea, after named Via Augusta, which communicated the Pyrenees with the Atlantic Ocean; one which started in the Mediterranean coast and reached the meseta, and the after-Renaissance-called "Vía de la Plata" with its main stretch *iter ab Emerita Asturicam* and its extensions and diversions. The Vía de la Plata had a pre-Roman origin and its layout is based on the distribution of the towns of those lands where the Via de la Plata passed through. The Romans turned those natural routes into roads in order to organise the territory according to the planning dictated by Rome, "a civilisation of cities connected by firm roads". Measures were taken to improve and refurbish the Vía de la Plata over the centuries. There were peak times, as in times of the Trajan Empire: an extensive programme of reparations and works to overcome the difficulties of the orography.

XIV JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
 LA VÍA DE LA PLATA y otros estudios sobre EXTREMADURA
 Asociación Cultural Lucerna / Sociedad Extremeña de Historia, 2013
 Pgs.: 13-39
 ISBN: 978-84-616-9938-4

I. INTRODUCCIÓN



De los caminos de la Hispania romana, tres pueden ser considerados como los más significativos: la Vía Heraclea, luego *Via Augusta*, que permitía el enlace de los Pirineos, por la calzada que llegaba desde la Península Itálica a través de la Galia, con el confín occidental de las tierras (*ad Oceanum*, referirán algunos miliarios de tan señalada ruta); la que partiendo de la costa mediterránea llegaba, siguiendo el Valle del Ebro, a alcanzar las tierras de la Meseta Norte y que tanto utilizaron los ejércitos republicanos desde el primer momento de su presencia hispana¹ y la que, a partir del Renacimiento, fue denominada "Vía de la Plata", con su tramo más significativo, el *iter ab Emerita Asturicam*, con sus derivados y prolongaciones².

Estas calzadas no fueron otra cosa que la perduración de las tradicionales vías de comunicación que distintas civilizaciones recorrieron dejando bien marcada la impronta de su paso. Por ella, por la Vía de la Plata, transitaron ejércitos, ganados trashumantes, mercancías y nuevas formas de vida que pusieron al día el tradicional vivir de los pueblos asentados de antiguo en las zonas extremeñas, castellanas y leonesas. La "alta cultura mediterránea", como refiere Martín Almagro, autor de una esclarecedora síntesis de lo que fue nuestra Vía antes de la llegada de los romanos³, llegó desde el Sur, por esa ruta hasta el dominio de las poblaciones célticas; por ahí, igualmente, se produjeron las correrías de los púnicos para el control de sus intereses en la Meseta. Todos estos movimientos provocaron los correspondientes cambios culturales que llegaron a definir en sus líneas fundamentales el rico mosaico de pueblos que contemplamos en amplias zonas del cuadrante occidental de la Península.

¹ HERZIG, H.E. "Probleme des römischen Strassenwessens: Untersuchungen zur Geschichte und Recht", *A.N.R.W.*, nº 1, Berlín, 1974, pp. 593 y ss. Sobre construcción de calzadas y su financiación durante la República, pp. 593-602

² Sobre la Vía de la Plata se realizó en 2008 una Exposición, en cuyo catálogo se contemplan aspectos interesantes sobre el Camino: CERRILLO MARTÍN DE CÁCERES, E. y MONTALVO FRÍAS, A. *La Vía de la Plata. Una calzada y mil caminos*, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2008.

³ ALMAGRO, M. "La Vía de la Plata en la Prehistoria", *Anas*, 18, 2005, pp. 29-43.

El recorrido comenzaba, en verdad, desde *Gades* y, a través del *sinus Ligustinus*, llegaba a *Hispalis* para seguir por el valle del *Baetis* y Sierra Morena y alcanzar Medellín, lugar clave, punto vertebrador de la comunicación. Desde aquí, por Montánchez o el Puerto de Santa Cruz, se llegaba a los vados del Tajo, de los que, probablemente, el de Alconétar fue el más utilizado, para seguir por Béjar, Salamanca, *Arbucala*, los páramos leoneses y para, por Somiedo y Pajares, concluir en Gijón. Con posterioridad, tras la fundación de *Augusta Emerita*, la ruta sufrirá cambios notables al transitar por la zona Sur de la actual provincia de Badajoz.

Los romanos en su pragmatismo y con conocimientos suficientes del medio no hicieron, pues, otra cosa, en *Hispania* y en otras regiones del Imperio, que convertir en firmes calzadas los viejos caminos vigentes desde la Prehistoria.

Y esa vía de comunicación, que permitía la relación entre el Sur y el Noroeste peninsular con recursos naturales vitales para el erario público romano, fue utilizada por los ejércitos itálicos en sus penetraciones al corazón de la tierra lusitana y hacia el Noroeste ya desde la segunda mitad del siglo II a.C., con episodios notables en sus alrededores como muestra la conocida *Tabula alcantarensis*⁴. Pero la presencia sistemática se produce a propósito de las luchas contra Sertorio, cuando los ejércitos de la oficialidad romana, al mando de Metelo, hicieron del territorio comprendido entre el Tajo y el Guadiana el teatro de sus operaciones contra el carismático general⁵. La fundación de *Metellinum*, sobre un importante núcleo prerromano y el establecimiento de sus campamentos en la zona de Cáceres (*Castra Caecilia*) en los años 80-79 a. C. fueron consolidando la ruta.

Ese camino es el que César siguió desde *Corduba*, a través de *Metellinum* y Cáceres, cuando tuvo que enfrentarse a los lusitanos⁶.

⁴ LÓPEZ MELERO, R., SÁNCHEZ ABAL, J. L. y GARCÍA JIMÉNEZ, S. "El bronce de Alcántara. Una *deditio* del 104 a.C.", *Gerion*, 2, 1984, pp. 265-323.

⁵ BLANCO FREIJEIRO, A. *El Puente de Alcántara en su contexto histórico*, Madrid, 1977, pp. 12 y ss.

⁶ GIL MONTES, J. y ÁLVAREZ ROJAS, A. "Aproximación al estudio de las vías de comunicación en el primer milenio a. C. en Extremadura", *T.P.*, 45, 1988, p. 315, fig. 5.

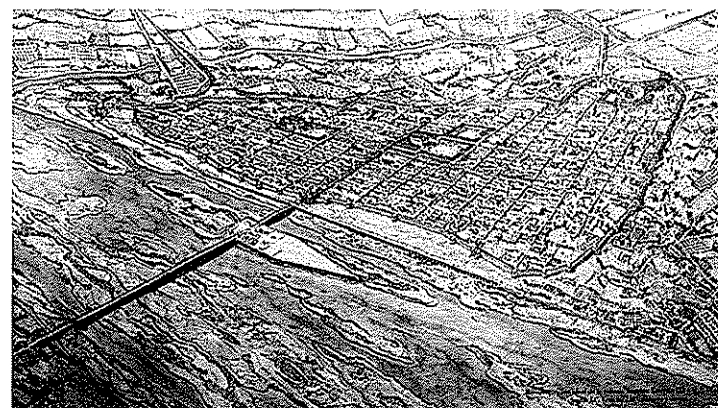


Fig. 1: Vista general de la colonia *Augusta Emerita*. Dibujo de Golvin

Pero la fundación de la *colonia Augusta Emerita* (fig. 1) trastocó la situación y la jerarquía de las rutas, un cambio basado en criterios políticos, estratégicos y económicos, que llevó a la nueva colonia a convertirse en un verdadero "carrefour" (fig. 2) de las vías del occidente peninsular,- hasta nueve calzadas de los itinerarios oficiales llegaron a confluír en ella- y de control, sobre todo, del paso del Sur hacia el Noroeste, hacia los territorios ricos en metales⁷.

⁷ Sobre la fundación de *Augusta Emerita*, véanse entre otros: ÁLVAREZ SÁENZ DE BURUAGA, J. "La fundación de Mérida", *Augusta Emerita. Actas del Simposio del Bimilenario de Mérida*, Madrid, 1976, pp. 19 y ss.; CANTO, A. "Colonia Iulia Augusta Emerita. Consideraciones acerca de su fundación y de su territorio", *Gerion*, 7, 1988, pp. 149 y ss.; *Ídem*, "Las tres fundaciones de Augusta Emerita", *Stadt-bild und Ideologie. Die Monumentalisierung hispanischer Städte zwischen Republik und Kaiserzeit*, München, 1990, pp. 289-297; SAQUETE CHAMIZO, J.C. *Las élites sociales de Augusta Emerita*, Cuadernos Emeritenses, nº 13, Mérida, 1997, pp. 23 y ss.; MARQUES DE FARIA, A. "Algumas questões em torno da fundação de *Augusta Emerita*", *Revista Portuguesa de Arqueologia*, 1, 1, 1998, pp. 161-167.

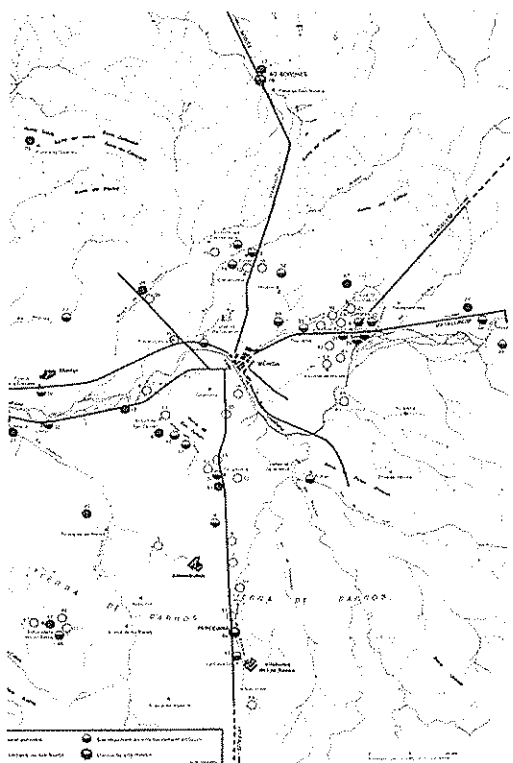


Fig. 2: Plano de situación de las calzadas que conflúan de Augusta Emerita, según Gorges, J.G.

En realidad, la parte principal del camino al que hacemos referencia sería, como bien puso de manifiesto en su día el Prof. Roldán Hervás, el *iter ab Emerita Asturicam* del Itinerario de Antonino⁸ y confirmado por el Anónimo de Ravenna, es decir, el que unía la capital de una nueva provincia, la colonia *Augusta Emerita*, con la sede del *conventus asturum*, *Asturica Augusta* (fig. 3), desde donde se controlaba la explotación del yacimiento aurífero de “Las Médulas”.

⁸ ROLDÁN HERVÁS, J.M. *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*, Salamanca, 1971; *Ídem*. “El Camino de la Plata: Estado de la cuestión”, *Anas*, 18, 2005, pp. 11-27; ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. *El Puente romano de Mérida*, Badajoz, 1983, *passim*; CERRILLO MARTÍN DE CÁCERES, E. “La Vía de la Plata en Extremadura. Observaciones históricas y arqueológicas”, en GORGES, J.G., CERRILLO, E. y NOGALES, T. (eds.). *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania romana: Las comunicaciones*, Madrid, 2004, pp. 177 y ss.; ÁLVAREZ, J. M. y NOGALES, T. “Calzadas de Lusitania: programación e ideología imperial”, pp. 255 y ss.

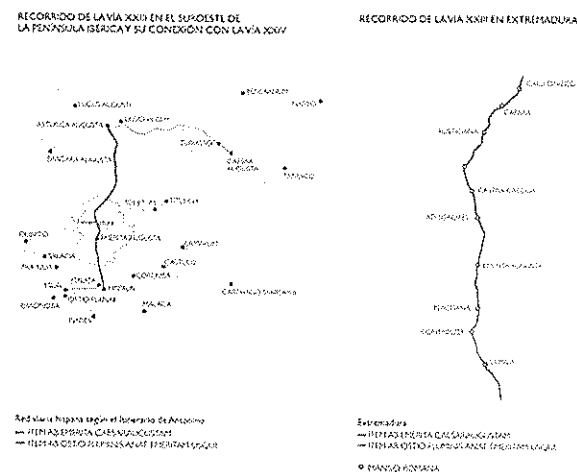


Fig. 3.- Trazado de la Vía de la Plata. Catálogo de la Exposición La Vía de la Plata. Una calzada y mil caminos, Madrid, 2008

Se puede decir que este itinerario estaba perfectamente definido, pero no es menos cierto que la parte del trazado más significativa, la que contempló numerosas obras para salvar imponderables topográficos, era la que unía *Emerita* con *Salmantica*; desde aquí la calzada continuaba hasta el Norte, hasta *Ocelo Duri*, *mansio* estratégica desde donde era posible tomar otra hasta *Caesaraugusta*. Luego, a su vez, desde *Asturica* el viajero podía dirigirse hacia el Norte y Noroeste, al igual que desde *Emerita* al Sur por el que conducía hasta la desembocadura del Ana (*iter ab ostio fluminis Anaе Emeritam*), aunque, a fuer de sinceros, el tramo del Sur de Extremadura no tuvo la consistencia, la firmeza del trazado septentrional, al menos en sus inicios, como señala Sillières al observar por medio de la fotografía aérea ese cambio donde él sitúa, pensamos que acertadamente, el límite de la Lusitania y el inicio de la demarcación de la Bética⁹, en las inmediaciones de Los Santos de Maimona. Con todo, echamos en falta un estudio riguroso de ese tramo meridional al que nos referimos.

⁹ SILLIÈRES, P. “Centuriation et voie romaine au Sud de Mérida: contribution a la délimitation de la Bétique et de la Lusitanie”, *Melanges de la Casa de Velázquez*, XVIII, 1982, pp. 437 y ss.

De la importancia de la referida calzada dan cuenta, además de su perfecto trazado, bien visible, como ya puso de manifiesto Roldán, con un firme bien realizado de tierra y piedras pequeñas (fig. 4), enfatizado en su encuentro con las ciudades por la disposición como *summa crusta* de baldosas, por la anchura del camino, que alcanzaba hasta los seis metros por lo que era posible el cruce de dos carros, con andenes en los laterales, *mansiones* bien ubicadas y obras de fábrica bien notables: *substructiones*, obras en vados, diques, puentes.

La obra de los distintos emperadores, a raíz de la sistematización del camino en época de Augusto, se puede seguir perfectamente gracias a que se han conservado numerosos miliarios, que fueron reunidos en un estudio de conjunto por Carmen Puertas¹⁰, y por las obras de fábrica conservadas (fig. 5).



Fig. 4: Cimentación de la calzada Archivo MNAR

El análisis de los miliarios nos lleva a considerar al período julio-claudio como de gran actividad, sobre todo la etapa de Nerón, aunque se realizaron otras obras de cierta importancia con Tiberio. Extraña la ausencia de testimonios de la época flavia, sobre todo de los años de Domiciano, muy en-

¹⁰ PUERTAS TORRES, C. *Los miliarios de la Vía de la Plata*, Tesis Doctoral Inédita, Madrid, 1995.

tregado a las obras públicas y no nos extraña la proliferación de los mismos en el principado de Trajano, en cuyos inicios se acometieron grandes trabajos en la Vía y en sus alledaños como muestra el palmario ejemplo de los puentes de Alconétar, Alcántara y Segura. Adriano, el período severiano y la Tetrarquía fueron otros momentos en los que se sucedieron mejoras en la Vía de la Plata y que continuaron, al menos, hasta el siglo V y quizá el período árabe.



Fig. 5: Amontonamientos de miliarios. Cortesía de Alba Plata

Labor importante llevada a cabo por diversos investigadores ha sido la de identificación de las mansiones de la calzada que son referidas en los itinerarios oficiales: *Ad Sorores*, *Castra Caecilia*, *Norba*, *Turmulos*, *Rusticiana*, *Capara*, *Caelionico*, *Ad Lippos*, *Sentice*, *Salmantica*, *Sabaria*, *Ocelo Duri*, *Vico Aquario*, *Brigeco*, *Bedunia* y las del comienzo y el final del camino, *Augusta Emerita* y *Asturica Augusta*. Se trata de topónimos cuyos nombres están en íntima relación bien con los caracteres del lugar, con otros de origen prerromano o simplemente romanos derivados de su relación con el camino, como bien explica Sánchez Salor¹¹.

¹¹ SÁNCHEZ SALOR, E. "Toponimia de la Vía de la Plata", *Anas*, 18, 2005, pp. 45-63; CERRILLO MARTÍN DE CÁCERES, E. "Las mansiones en el tramo extremeño de la Vía de la Plata", *Anas*, 18, 2005, pp. 103-121.

Numerosas obras tuvieron que realizarse para salvar los imponderables que presentaba el trazado del camino: paso por quebradas, zonas de montaña, cursos de agua, etc. En esta materia los romanos demostraron ser unos auténticos virtuosos y las obras en los pasos montañosos avalan esta afirmación.

Resultan ser conocidos los tramos de la Sierra de Béjar, donde recientemente se han restituido, de una manera un tanto artificial y poco acorde con la realidad, algunos de ellos y donde suponemos el establecimiento de grandes subestructuras; se observan igualmente en diversos tramos refuerzos del camino.

En cuanto al paso de los ríos y arroyos, se utilizaron fundamentalmente los vados, ya que la construcción de un puente siempre resultaba costosa, pero cuando era necesario se realizaba, sin más. Se contempló igualmente la construcción de badenes, expediente a caballo entre el vado y el puente (fig. 6).

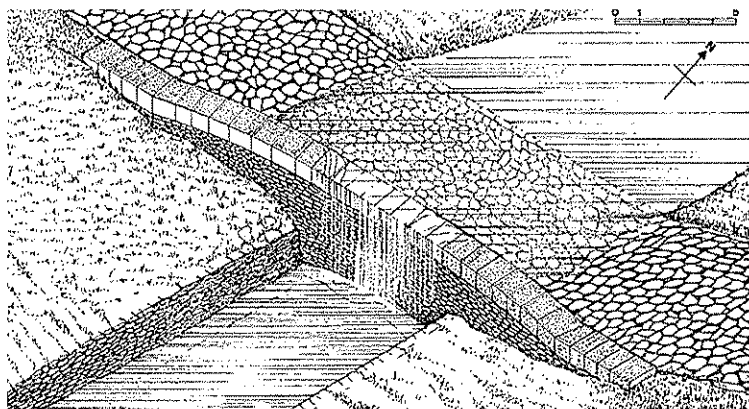


Fig. 6: Esquema de un vado romano, según Galiazzo

Los puentes de la Vía de la Plata fueron obras muy bien concebidas y muchos de ellos con un carácter ciertamente monumental, ya que se constituyeron en símbolos de la *Pax Augusta*. En ellos, ciertamente, además de su carácter mera-

mente utilitario, se contempló la posibilidad de ofrecer a los ojos de todos las excelencias de la nueva situación creada¹².

Augusta Emerita, parte central del Camino de la Plata, contaba con una posición estratégica de primer orden como enlace entre las explotaciones mineras de Riotinto, Salamanca y Las Médulas y en el vado del *Ana* (fig. 7), razón de ser de su emplazamiento, se apearon las pilas de un largo Puente, de clara facies tardorrepública que se proyectó en ocasión de la fundación de la colonia, en el momento de la organización del territorio bajo la nueva égida.

Este nudo de comunicaciones, este "carrefour" de la antigüedad hispana, contemplaba, como referíamos con anterioridad el paso de hasta nueve calzadas reflejadas en los itinerarios oficiales, a las que habría que sumar otras que unían los diversos puntos del extenso *territorium emeritense*¹³.

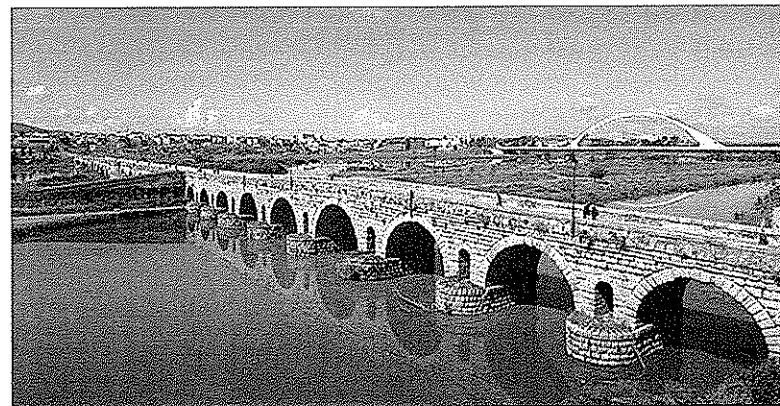


Fig. 7: El puente sobre el Guadiana. Vista General. Archivo MNAR

De más de 800 metros de longitud, lo que le convierte en uno de los más largos del Imperio, ofrece características formales bien definidas que lo encuadran en los planteamientos de la arquitectura tardorrepública y a lo sumo en la de los

¹² ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. "Puentes de la "Vía de la Plata" y sus inmediaciones", *Anas*, 18, 2005, pp. 123-152.

¹³ *Ibidem*, pp. 19 y ss.

primeros momentos del Imperio, con paralelos claros en el área itálica, de donde procedían las maestranzas encargadas de su diseño y ejecución.

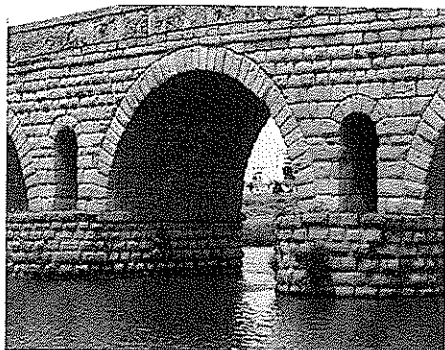


Fig. 8: Caracteres formales de la fábrica emeritense. Archivo MNAR

La tipología que ofrece el Puente de Mérida (fig. 8) comprende las particularidades antes enunciadas: pilas robustas, provistas de tajamares redondeados y arquillos de aligeramiento para propiciar el discurrir de la corriente en las grandes avenidas, arcos de medio punto, bien trasdosados y con la clave bien marcada, que se voltean sobre impostas salientes, en voladizo, que marcan la coronación de las referidas pilas. La isodomía preside con regularidad arcos y tímpanos, de suerte que las dovelas que forman los arcos enlazan perfectamente con las hiladas de los tímpanos. Un almohadillado de tipo rústico matiza con sus efectos de claroscuro la monotonía de las hiladas¹⁴.

Algo singular en el Puente de Mérida fue la existencia, a partir del décimo arco, de un macizo o malecón que unía los dos tramos de *arcuaciones* en los que se estructuraba la fábrica (fig. 9). Dicho malecón se protegía por un poderoso tajamar, a manera de "proa de galera", como lo denominara el historiador local Bernabé Moreno de Vargas. La razón de su existencia podría explicarse, por un lado, y de manera principal, por la falta de cimentación en la zona, un terreno quebradizo que no propiciaba la firmeza de las pilas, y por la posibilidad de acercar la corriente del agua a las murallas de la ciudad, por donde desaguan las cloacas. En todo caso, la parte ocupada

¹⁴ *Ibíd.*, pp. 59 y ss.

por el tajamar pudo ser aprovechada, por medio de un relleno artificial que situaba el espacio a la altura del tablero de la calzada, para transacciones comerciales, a la manera de un *forum pecuarium*, como parece sugerir la tradición que se ha mantenido en ese lugar durante siglos y el nombre de "nundinas" con el que se designó al espacio al menos hasta la década de los cincuenta del pasado siglo¹⁵

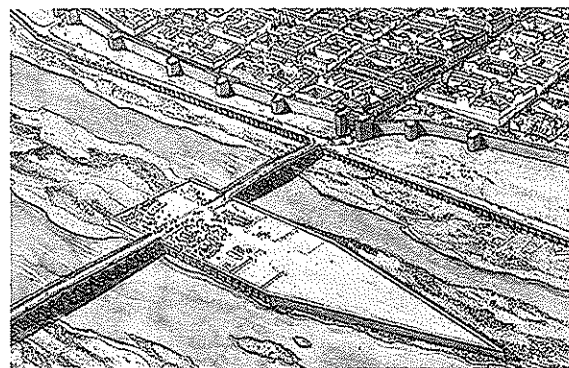


Fig. 9: El tajamar del puente de Mérida.

Dibujo Golvin

El tajamar, en franco y progresivo deterioro, fue prácticamente destruido en el curso de una gran avenida del río acaecida en el mes de diciembre de 1603. Tras el análisis de los estragos producidos por la corriente, el ayuntamiento de la ciudad tomó el acuerdo de construir cinco nuevos arcos, por lo que, como referirá el citado cronista emeritense, "las puentes quedaron hechas una"¹⁶. La obra de los cinco nuevos arcos responde a las características del período y supuso no pocos problemas para el consistorio emeritense, que tuvo que reforzarla con la disposición de una gran "losa" de cimentación, cuya construcción representó una pesada carga económica, y es que los problemas de cimentación seguían vigentes¹⁷. La

¹⁵ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. "Un *forum pequarium* en Augusta Emerita?", en DOMÍNGUEZ MONEDERO, A y MORA RODRÍGUEZ, G. (eds.) *Doctrina a magistro discipulis tradita. Estudios en homenaje al profesor Dr. Luis García Iglesias*, Madrid, 2010, pp. 181-200.

¹⁶ MORENO DE VARGAS, B. *Historia de la Ciudad de Mérida*, Madrid, 1633 (reed. Mérida, 1974, p. 64).

¹⁷ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. "El Puente romano de Mérida", en *1er Seminario Internacional Puente de Alcántara. Cuadernos de San Benito*, 1, Madrid, 1989, pp. 80-81.

disposición del tajar del Puente de Mérida es algo similar en su aspecto al ejemplo que ofrece la Isola Tiberina.

Este puente, se constituyó en un símbolo de la bondad de los nuevos tiempos y, en la reorganización augustea del territorio, asumió el papel de aglutinador de todas las calzadas de la región entonces determinadas; fue el comunicador entre las zonas del Sur, Centro y Noroeste, tan vitales para la economía romana, y el vigía constante de la presencia romana en estas tierras. Acaso en un arco, que pudo existir a la entrada por la orilla opuesta a la ciudad, pudo estar ubicada una inscripción relacionada con el emperador.

Los caracteres de su arquitectura primaron grandemente en la construcción de otros puentes del lugar como los emeritenses tendidos sobre el río Albarregas (*Barraeca*)¹⁸, y el que se dispone sobre otro arroyo en el camino de *Olisipo*, el puerto de la colonia, conocido tradicionalmente como la "Alcantarilla romana".

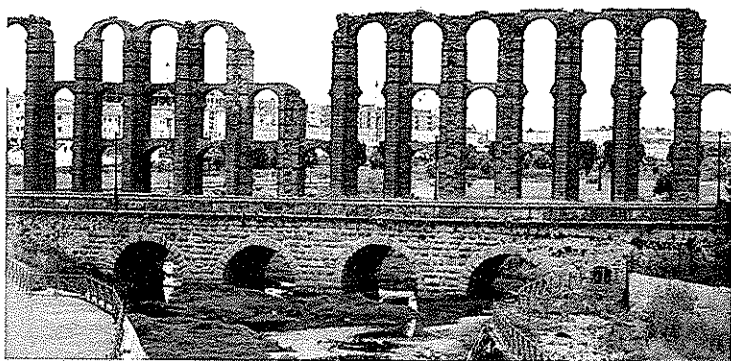


Fig. 10: El puente sobre el Barraeca (Albarregas). Archivo MNAR

El puente sobre el Albarregas (*Barraeca*) (fig. 10) es un ejemplar notable de cuatro arcos, pero con pilas desprovistas de tajamares y de arquillos de aligeramiento, lo que se explica por la poca entidad del curso de agua a salvar. Como en el caso del Ponte di Aurelio¹⁹, cuenta con aliviaderos en los ex-

¹⁸ GALLIAZZO, V. *I ponti romani*, Treviso, 1994, II, n.º 747, pp. 347-348.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 8-10.

tremos²⁰. No obstante, se trata de una construcción algo posterior a la fábrica del Guadiana, probablemente de fines del siglo I d. C, que ha contemplado diversas reparaciones que no llegaron a adulterar en demasía su primitivo aspecto, como se puede apreciar en un dibujo del maestro de obras emeritense de fines del siglo XVIII, Fernando Rodríguez²¹ y en un grabado de Alejandro de Laborde²². Las luces de sus arcos son semejantes a las del puente de Vila Formosa²³.

Son los mismos caracteres que apreciamos en otros puentes como el de Aljucén, en el iter ab Emerita Asturicam, a unos 15 kilómetros de Mérida, lamentablemente destruido (fig. 11) y al que dedicamos nuestra atención, afortunadamente sin demasiados errores, en nuestro primer ensayo de reconstrucción²⁴, en el que nos referimos a su posible estructura, a sus pilas con tajamares y a la presencia de cornisas en talón o leve cyma reversa, por lo que pudimos apreciar posteriormente, cuando se produjo el afortunado momento en el que se dieron a conocer los dibujos de Fernando Rodríguez conservados en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando²⁵ (fig. 12), maestro de obras emeritense quien nos legó planta y dos alzados del puente: el acorde con su estado y el correspondiente a su ensayo de restauración, con los seis arcos decrecientes del centro a las orillas. Por su aspecto, era muy cercano al de Albarregas, aunque los cuatro arcos de este último no ofrecían excesivas diferencias en cuanto a su luz²⁶.

El puente, con una longitud cercana a los 100 m.s.n.m.

²⁰ En el caso del Puente de Albarregas se sitúan en sólo uno de los extremos.

²¹ ARBAIZA BLANCO-SOLER, S. y HERAS CASAS, C. "Fernando Rodríguez y su estudio arqueológico de las ruinas romanas de Mérida y sus alrededores (1794-1797) (Exposición 23 de junio-19 de octubre 1998), *Academia. Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, n.º 87, Segundo semestre de 1998, n.º 52 (A-5969), pp. 345-346, lám. 41.

²² DE LABORDE, A. *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, Paris, 1806.

²³ DURÁN, M. *La construcción de puentes romanos en Hispania*, Santiago de Compostela, 2004, pp.177-180.

²⁴ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. y DÍAZ PINTIADO, J.A. "El puente romano de Aljucén", *Homenaje a Cánovas Pessini*, Badajoz, 1985, pp. 95 y ss.

²⁵ ARBAIZA BLANCO SOLER, S. y HERAS CASAS, C., "Fernando Rodríguez y su estudio...", n.º 49 y 50 (A-5966 y A-5967), p. 344-345, láms. 38 y 39.

²⁶ DURÁN, M. *La construcción de puentes romanos...*, pp. 180-181.

(95,11 m exactamente), contaba con sendas espaldas, una de ellas reconocible en la orilla izquierda, en tanto que la de la derecha lo es menos, pero existió como puede observarse en el dibujo de Fernando Rodríguez. La mayor altura, al tratarse de un terreno en declive, de la orilla derecha es la causa de que no se aprecie. En estos aspectos la fábrica encuentra su cercanía con otros puentes, entre ellos el tendido sobre el río Albarregas en Mérida con el que guarda, según nuestra opinión y la de otros autores, algunas semejanzas, aunque también ciertas diferencias²⁷.

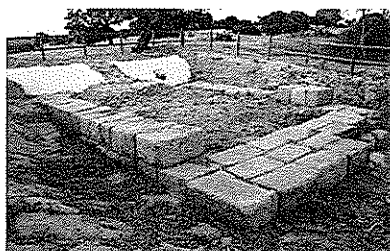


Fig. 11: Estado actual del puente de Aljucén. Cortesía de Alba Plata

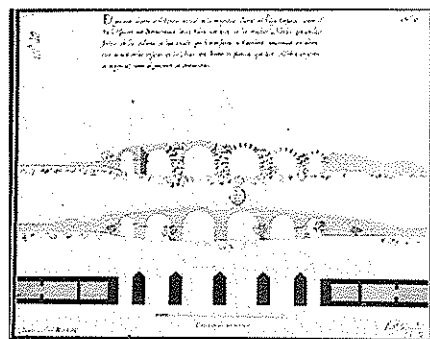


Fig. 12: Planta y alzado del puente de Aljucén, según Fernando Rodríguez. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

En cuanto a las pilas, en nuestro primer estudio nos fue posible analizar tres, las que, en verdad, pudimos apreciar y no las cinco existentes que figuran en el dibujo de Rodríguez. La duda sobre la existencia de tajamares, aunque abogábamos por ella²⁸, queda resuelta por lo que dibuja Rodríguez, quien los sitúa en las cinco pilas del puente en forma de quilla. No contaba, como sucede en los puentes emeritenses, con espo-

²⁷ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. "De nuevo sobre el Puente de Aljucén en la Vía de la Plata", en *A Aquitania in Hispaniam. Mélanges d'histoire et d'archéologie offerts à Pierre Sillières*, Pallas, 82, 2010, pp. 371-384.

²⁸ A pesar de que Alejandro de Laborde dibuja tajamares en el puente sobre el Albarregas, estos no existieron, porque no eran necesarios debido al carácter de la corriente del pequeño río. Sin embargo, el Aljucén es de mayor caudal y en este caso estaría más justificado.

lones ni estribos aguas abajo, de manera que los paramentos de las pilas enrasaban con los de los tímpanos.

Si, por el estado de conservación y por lo que pudimos apreciar, nos resultó difícil determinar el número y las características de las pilas, más problemático fue el intento de fijar el número de arcos del puente. Por nuestras observaciones de entonces, aventuramos la cifra de cuatro como máximo, pero no fue así como aclara el dibujo de Rodríguez. Fueron seis: dos pequeños en los extremos, como grandes aliviaderos y cuatro en el centro de la fábrica, de mayores luces. Los arcos, como sucede en el caso de los emeritenses, aparecen bien trasdosados con sus dovelas regularmente dispuestas y con la clave bien marcada. Arrancaban, aspecto también apreciable en las referidas fábricas, de una fila de sillares situada en la parte media de las pilas, a manera de cornisa corrida en talón, en voladizo, ideal para situar los elementos de la cimbra en el momento de su construcción.

La cronología del puente sobre el río Aljucén, a falta de datos completos que nos pudieran ofrecer mejor información, habría que situarla, probablemente, como se ha dicho y en contra de lo que sugerimos en su día²⁹, en un período avanzado del siglo I d. C. y más que en el período neroniano en el que, como adelantábamos, se detecta una cierta actividad en la mejora del camino, quizá ya a comienzos de la época trajanea, pues, como también referíamos, durante los años 98 y 105 d. C. se desarrollaron grandes proyectos en la "Vía de la Plata"³⁰.

A este período corresponden obras tan significativas como el puente de Alconétar (fig. 13), hoy trasladado desde su primitivo emplazamiento a consecuencia de la construcción del embalse de Alcántara³¹. Debido a esta circunstancia,

²⁹ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. y DÍAZ PINTIADO, J.A., "El puente romano de Aljucén...", pp. 95-100.

³⁰ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. "Puentes de la Vía de la Plata y sus inmediaciones", *Anas*, 18, 2005, pp. 133-137.

³¹ ROLDÁN HERVÁS, J.M. *Iter ab Emerita Asturicam...*, pp. 115 y ss.; FERNÁNDEZ CASADO, C. *Historia del Puente en España*; GALLIAZZO, V. *I ponti...*, II, n° 755, pp. 358-360. Un acercamiento a su análisis fotogramétrico ha sido recientemente realizado: ACERO PÉREZ, J., CORTÉS RUIZ, T. y GARCÍA LEÓN, J. "La aplicación de la

aunque el traslado se realizó con garantías, y a sus múltiples restauraciones, cuyas vicisitudes no conocemos bien, el ejemplar de Alconétar ofrece muchas dudas y bien merece un detenido estudio, que no se realiza desde que Fernández Casado nos ofreció el suyo, fundamentado en sus atinadas observaciones y en una bibliografía anterior escasa, si exceptuamos el trabajo de Prieto Vives³².

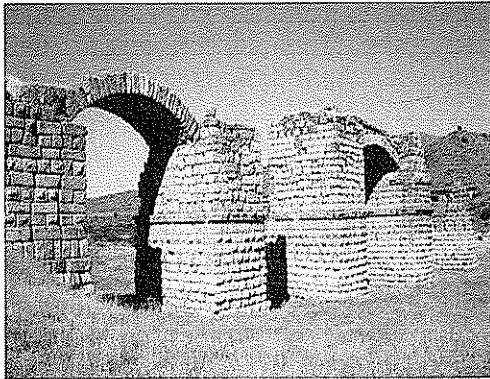


Fig. 13: Puente de Alconétar. Estado actual. Archivo MNAR

A falta de ese estudio, contando con las observaciones de los que últimamente se han ocupado de la fábrica y con las ilustraciones de Fernando Rodríguez (fig. 14)³³ y de Laborde, que reproducen el estado del puente, prácticamente como ha sido conocido en el pasado siglo, podemos apuntar que en él se dan unas características bien notables como son la presencia de una cornisa en *cyma recta*, muy similar a la que aparece en los pilares del acueducto de "Los Milagros" de Mérida, que debe corresponder al mismo período, y unos arcos rebajados, escarzanos, muy característicos, que parecen antiguos³⁴ y que nos llevarían a ejemplares conocidos ya a principios del

fotogrametría al estudio de los puentes romanos: el puente de Alconétar", en GORGES, J.G., CERRILLO, E. y NOGALES, T. (eds.). *V Mesa Redonda Internacional sobre...*, pp. 499 y ss.

³² PRIETO VIVES, A. "El puente romano de Alconétar", *Archivo Español de Arte y Arqueología*, I, 1925, pp. 147 y ss.

³³ Resultan ciertamente ilustrativos los dibujos de Fernando Rodríguez, tanto el referido al estado en que contempló la fábrica como al de su reconstrucción: ARBAIZA BLANCO-SOLER S. y HERAS CASAS, C. "Fernando Rodríguez y su estudio...", n.º 59, 60 y 61 (A-3638, A-3639 y A-3640), pp. 350-351, láms. 46 y 47.

³⁴ Algunos piensan que fueron dispuestos en una restauración moderna.

período imperial, pero también, como apuntó Prieto Vives, a otros ejemplos del tiempo de Trajano como el propio puente de Apolodoro de Damasco sobre el Danubio, cuya estructura, en este caso lígnea, pudo alimentar el modelo de Alconétar.

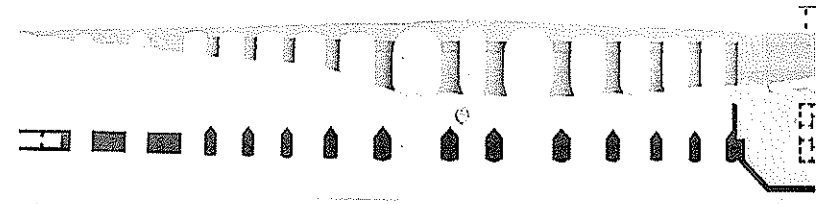


Fig. 14: Puente de Alconétar, según Fernando Rodríguez. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

Por su parte, el puente de Cáparra sufrió un proceso tan señalado a la hora de la construcción de la carretera que conduce desde la Nacional 630 hasta Guijo de Granadilla, que resulta complicado apreciar en él su primitiva forma³⁵, mejor conservada en los dos arcos centrales, que, como señaló Durán³⁶, podrían haber sido los dos únicos arcos primitivos de la fábrica a los que se añadirían con posterioridad los de los extremos. Más complicado resulta pronunciarse por su cronología, que acaso pudiera corresponder al período trajaneo tanto por los documentos epigráficos relacionados con la Vía como por el auge de la vecina *Capera* a partir de época flavia.

En nuestra monografía sobre el Puente de Mérida, al referirnos al tendido sobre el Tormes en Salamanca (fig. 15), nos decantábamos por una fecha augustea para este interesante ejemplar de la Vía de la Plata, a pesar de que su fisonomía, por el proceso de restauraciones que sufrió, nada tenga que ver en buena parte con la primitiva. Es verdad que el puente cuenta con una cornisa corrida sobre la que se voltean los arcos, como sucede en el ejemplar emeritense, pero, también, con

³⁵ FERNÁNDEZ CASADO, C. *Historia del Puente en España...*; BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J.M. *Excavaciones Arqueológicas en España*, Madrid, 1965, p. 22; GALLIAZZO, V. *I ponti...*, II, n.º 762, pp. 362-363.

³⁶ DURÁN, M. *La construcción de puentes romanos...*, pp. 187-190.

estribos en sus pilas, como observamos en el de Alcántara³⁷.

Las referidas obras de fábrica serían una muestra bien evidente del esfuerzo llevado a cabo por mejorar esta señalada arteria de comunicación peninsular.

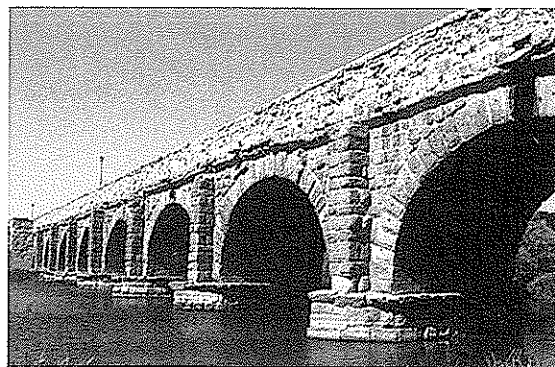


Fig. 15: Puente sobre el río Tormes, Salamanca. Durán Fuentes, M.

Al mismo tiempo, la Vía se vio engrandecida merced a iniciativas particulares, entre las que no podemos olvidar la de *Marcus Fidius Macer*, notable *caperensis*, quien, todavía en época flavia, dedicó un tetrápylon en recuerdo de miembros de su familia, sobre la calzada a su paso por el centro de la población³⁸ (fig. 16).

Por otro lado, los alrededores de la Vía fueron también tratados en este período de cierto esplendor. Tal fue el caso, igualmente significativo, de la calzada que desde Emerita, a través de *Norba Caesarina*, conducía a la región metalífera de la Beira. Este camino, que tuvo gran predicamento en época prerromana y republicana como hemos ya referido, fue tenido muy en cuenta por la administración romana que a la hora de la organización del territorio ya se hizo presente, como denota la acción de un probable funcionario emeritense, de nombre *Quintus Sextus Iallius*, quien regaló un reloj de sol (*orarium donavit*) a los igaeditani, habitantes principales de la región, en un acto en apariencia de amable evergetismo, pero con unas

³⁷ ROLDÁN HERVAS, J.M. *Iter ab Emerita Asturicam...*, pp. 120-122; FERNÁNDEZ CASADO, C. *Historia del Puente en España...*; GALLIAZZO, V. *I ponti...*, II, nº 703, pp. 336-337; DURÁN, M. *La construcción de puentes romanos...*, pp. 190-194.

³⁸ NÜNNERICH-ASMUS, A. *El arco cuadrifronte de Cáparra (Cáceres). Un estudio sobre la arquitectura flavia en la Península Ibérica*, Madrid, 1996.

connotaciones bien claras en cuanto a la puesta en hora del territorio bajo una nueva guía³⁹. El interés continuó en las décadas siguientes y se hizo bien presente en época de Trajano.



Fig. 16: El Arco de Cáparra, según Alejandro Laborde

La obra más relevante en esta zona fue el célebre Puente de Alcántara, uno de los más claros exponentes de lo que fue la obra utilitaria romana impregnada de carácter propagandístico⁴⁰ (fig. 17). Ubicado en una zona donde no existía una gran ciudad, pero fundamental para los intereses de Roma, se construyó con toda magnificencia en un tajo, como vigía permanente de la oficialidad romana en un lugar que había que controlar estrechamente. Sus altas pilas, sobre las que se voltean sus arosos arcos de medio punto, se vieron provistas de estribos que realzaban su verticalidad⁴¹. Varias veces, al igual que la fábrica emeritense, se vio el Puente en problemas, sobre todo merced a acontecimientos bélicos. Una restauración

³⁹ MANTAS, V. "Orarium donavit Igaeditanis: epigrafía e funções urbanas numa capital regional lusitana", en *Actas del Ier. Congreso Peninsular de Historia Antigua*, Santiago de Compostela, 1988, pp. 428 y ss.; ETIENNE, R. "L'horloge de la civitas igaeditanorum et la création de la province de Lusitanie", *R.E.A.*, 94, 3, 4, 1992, pp. 355 y ss.

⁴⁰ LIZ GUIRAL, J. *El Puente de Alcántara. Arqueología e Historia*. Madrid, 1988; DURÁN, M. *La construcción de puentes romanos...*, pp. 194-200.

⁴¹ También su planta, alzado y sección fueron dibujadas por el emeritense Fernando Rodríguez: ARBAIZA BLANCO-SOLER, S. y HERAS CASAS, C. "Fernando Rodríguez y su estudio...", nº 55, 56 y 57 (A- 5972, A- 5973 y A-5974), pp. 348-349, láms.44 y 45.

llevada a cabo con suma competencia en época de Isabel II le dio el aspecto que actualmente ofrece⁴².

Pero lo más importante para entender su carácter y significado fueron las inscripciones que se fijaron, a lo que parece, tanto en el ático del arco como en los pilones del mismo (fig. 18). Dichos epígrafes fueron puestos en tela de juicio en cuanto a su autenticidad por algunos; otros, en cambio como el Profesor García Iglesias se decantaron por ella. En todo caso, hubiera sido muy difícil para un falsario llegar a conocer algunas de las entidades de población que figuran en los pilones, ya que sus nombres no han sido conocidos hasta épocas recientes⁴³.

La inscripción del ático del arco, dedicada a Trajano, en una clara intención propagandística, fecharía la construcción en el año 105 d. C. A ella, como refieren los epígrafes de los pies derechos del arco, contribuyó un buen número de municipios lusitanos, los especificados en los epígrafes, que se beneficiaron con la obra.



Fig. 17.- El puente de Alcántara. Vista aérea, Liz Guiral, J.

⁴² GALLIAZZO, V. *I ponti...*, II, nº 754, pp. 353-358.

⁴³ Sobre el problema de la autenticidad de los epígrafes alcantarinos, existe una amplia bibliografía que resumimos en dos títulos bien significativos: GARCÍA IGLESIAS, L. "Autenticidad de la inscripción de Municipios que sufragaron el puente de Alcántara", *Revista de Estudios Extremeños*, 32, 1976, pp. 263 y ss.; y GIMENO PASCUAL, H. "La inscripción del dintel del templo de Alcántara (CIL II, 761): una perspectiva diferente", *Epigraphica*, LVII, 1995, pp. 87 y ss.

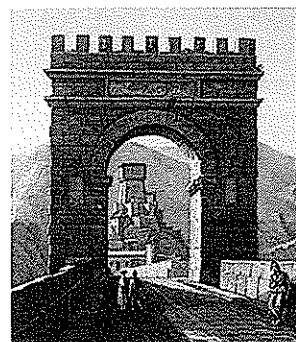


Fig. 18.- Arco del Puente de Alcántara e inscripciones, según Alejandro Laborde

En el lado de Alcántara se levantó un altar dedicado por el autor de la fábrica, *Caius Iulius Lacer*, a Trajano y a sus antecesores. El texto de la inscripción allí conservada ha ofrecido dudas, quizá justas en este caso, y por ello ha sido puesta en tela de juicio por algunos especialistas⁴⁴, entre ellos nuestro maestro el profesor Blanco Freijeiro⁴⁵.

Las líneas esenciales de la obra alcantarina⁴⁶ influyeron decisivamente en otros proyectos tales como el referido de Salamanca o el de Segura⁴⁷, muy similar al arquetipo, pero que igualmente contempló en el devenir de los siglos importantes refacciones⁴⁸ (fig. 19).

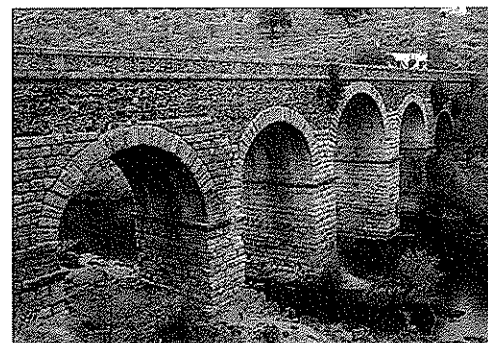


Fig. 19: El puente del río Segura. Archivo MNAR

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ BLANCO FREIJEIRO, A. *El Puente de Alcántara...*, pp. 37 y ss.

⁴⁶ LIZ GUIRAL, J. *El Puente de Alcántara...*, pp. 65 y ss.

⁴⁷ MÉLIDA, J.R. *Catálogo Monumental de España. Provincia de Cáceres*, I, pp. 198 y ss.; GALLIAZZO, V. *I ponti...*, II, pp. 315-318; DURÁN, M. *La construcción de puentes romanos...*, pp. 201-206.

⁴⁸ GIMENO PASCUAL, H. "Obras de reedificación del Puente de Segura sobre el río Eljas en el siglo XVI", *Conimbriga*, 36, 1977, pp. 191 y ss

Tras lo expuesto, resulta evidente que la gran tarea de la sistematización de las calzadas hispanas se debió a Augusto, y más que probablemente fue obra de Agripa. Lógicamente, y como es de sobra conocido, tanto en la Península como en otros lugares, su acción fue completada por los emperadores de su dinastía, sobre todo, en el caso de Hispania, por Tiberio, Claudio y, quizá, sobre todo Nerón, pues no hay que olvidar que en el período comprendido entre los años 59-69 ocupó el cargo de *legatus pro praetore Lusitaniae Marcus Salvius Otho*, quien llegaría a alcanzar, bien que brevemente, el solio imperial y al que se alude, entre otros, por el propio Tácito, como el gran revitalizador de la provincia. También los flavios realizaron algunas reformas y, en su afán emulador del primer emperador, vincularon sus acciones a la del gran organizador, tal y como muestra el conocido ejemplo de la Vía Augusta, en la que Domiciano llegaría hasta a reutilizar los propios miliarios de Augusto.

Una de las reformas y mejoras más significativas del sistema viario hispano se debe al período trajaneo. Fue, efectivamente, el *Optimus Princeps* uno de los más grandes dinamizadores de la red hispana. Sus acciones se observan con claridad en diversos puntos, pero es en la denominada "Vía de la Plata" donde alcanzaron mayor relieve, no sólo ya por lo que expresan sus miliarios⁴⁹, sino por las acciones emprendidas que tienen su expresión en las numerosas obras de fábrica, varias de ellas felizmente conservadas⁵⁰.

Es sabido que Trajano puso especial empeño en potenciar las *viae publicae* del Imperio, a través de sus *curatores viarum*, incluso, como se ha señalado, proporcionando medios de *sua pecunia*, en una acción muy similar a la que en su día realizó Augusto a propósito del establecimiento de colonos⁵¹. Muchas de las existentes se mejoraron con la construcción de numerosas obras de fábrica.

⁴⁹ ROLDÁN HERVÁS, J.M. *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*. Salamanca, 1971, pp. 47 y ss.

⁵⁰ ACERO, J. "Los puentes de la Vía de la Plata en el tramo Mérida-Baños de Montemayor. Consideraciones acerca de su tipología y cronología", *Bolskan*, 20, 2002, pp. 105 y ss.

⁵¹ ARBORE-POPESCU, G. "Le strade di Traiano", *Traiano ai confini dell'Impero*, Milán, 1998, pp. 188-89.

Volviendo al caso que nos ocupa, la gran actividad de Trajano en la "Vía de la Plata", hay que situarla entre los momentos inmediatos de su ascensión al poder y el año 105, fecha en la que están atestiguadas otras acciones relevantes en nuestra zona como una remodelación del teatro emeritense, que comprendió la construcción de un *sacrarium* destinado al culto imperial⁵².

Aunque contamos con algunos datos acerca de reformas y sistematizaciones de calzadas en el ámbito que nos ocupa, estas no revistieron la importancia de las anteriormente comentadas, si exceptuamos algunas acciones emprendidas por los Severos.

Vuelve la actividad en época tetrárquica y constantiniana, con testimonios abundantes proporcionados por los miliarios, que, como expresó en su día P. Salama⁵³, son la expresión de todas las iniciativas entonces acometidas desde una simple labor de mantenimiento a otros proyectos más enjundiosos, con un carácter perfectamente definido por Chevallier⁵⁴.

Como una prolongación hacia el Sur del *iter* antes referido y de especial importancia, a pesar de las observaciones de Pierre Sillières, debemos considerar la calzada que unía *Augusta Emerita* con el Sur peninsular, en este caso el *iter ab ostio fluminis Anae Emeritam*, que conducía a este punto vital desde donde partía esta ruta hasta la capital de la provincia lusitana, pensamos que bien transitada por la imposibilidad de navegar a través del *Ana*, lo que sólo era posible desde *Myrtilis*, actual Mértola y teniendo en cuenta la existencia, bien significativa, de las minas de Riotinto, pues el eje metalífero Riotinto-Médulas era vital para la economía romana.

La denominación de esta importante ruta como Vía de la Plata está ya presente en textos desde el Renacimiento y son numerosos los autores que la refieren a partir de entonces,

⁵² TRILLMICH, W. "Un *sacrarium* de culto imperial en el teatro de Mérida", *Anas*, 2-3, 1989-1990, pp. 87 y ss.

⁵³ SALAMA, P. "L'apport des inscriptions routières a l'histoire politique de l'Afrique romaine", *L'Africa romana. Atti del III Convegno di Studio*, Sassari, 13-15 dicembre, 1985.

⁵⁴ CHEVALLIER, R. *Les voies romaines*, Paris, 1972, pp. 36 y ss.

desde Ambrosio de Morales hasta nuestros días y sobre el significado de su nombre se han ofrecido diversas explicaciones.

Una de las más aceptadas es la que ve su origen en el nombre latino de *Vía lata* o *Via platea*, en el sentido de “vía ancha”, en clara referencia a su buen trazado y que repiten topónimos populares de ciertos tramos del camino en las provincias de Badajoz, Cáceres y Salamanca. Otra versión, siempre teniendo en cuenta el origen latino del nombre, sería su derivado de *Via delapidata*, “vía empedrada”, de donde *lapidata*, *platea*, *balata*. En ese sentido también se ha considerado su posible nombre árabe, *al-balath*, “camino”, una referencia a esos topónimos latinos, que los árabes convertirían en *balata*.

Otras, menos plausibles, ven su relación con el trasiego de mercancías y riquezas a lo largo del camino.

Sea como fuere, el nombre hizo fortuna y así se ha conocido siempre el *iter ab Emerita Asturicam*, con sus prolongaciones hacia el Sur, hasta Cádiz y hacia el Norte, hasta Gijón.

Este tradicional e histórico camino de la *Hispania* romana y en tiempos sucesivos de España siempre fue valorado como una de las arterias principales de comunicación entre el Sur y el Norte. Por él se desarrollaron acciones bélicas importantes de nuestro pasado: invasiones árabes, Reconquista cristiana y sus diferentes tramos contemplaron el nacimiento de ciudades y poblaciones del mayor interés, de acuerdo con la vida del camino y haciendo bueno el aserto: “una ciudad puede establecerse en cualquier lugar, pero es el camino el que la mantiene viva”. Y es así, cuando la Vía perdió su importancia primordial en diversos momentos de nuestra historia, algunas de las ciudades se vieron sumidas en la decadencia.

Fruto de las numerosas civilizaciones y culturas que recorrieron la Vía es un conjunto de edificios del mayor interés, civiles y religiosos, que hoy son visitados por numerosos viajeros y peregrinos que siguen el denominado “Camino Mozárabe” o “Vía de la Plata” hasta Santiago de Compostela y que encuentran el apoyo de las Asociaciones de Amigos del Camino de la Vía de la Plata, con el establecimiento de informaciones fundamentales para seguir el recorrido con precisión y

el ofrecimiento de albergues para los que realizan la referida peregrinación.

Percatadas de su importancia como uno de los referentes de la cultura del occidente europeo, las instituciones han potenciado tanto los estudios sobre la “Vía de la Plata” como la puesta en valor de sus tramos y de sus obras de fábrica más notables con programas de ámbito europeo como el “Proyecto Alba Plata”, alentado y llevado a cabo por la Junta de Extremadura que tuvo como objetivo un mejor conocimiento del camino, de sus vicisitudes y de su rico y variado patrimonio cultural.

Pensamos que la importancia de tan extraordinario camino bien merecería su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial. Esperamos que, si se solucionan ciertos imponderables, pueda ser posible.