

# PUENTES DE ORIGEN ROMANO EN TORNO A LA CIUDAD DE *CAPER*A: EL PUENTE DE CÁPARRA Y EL PONTÓN DEL GUIJO

## *Bridges of Roman origin around Capera town: the Cáparra bridge and the Guijo Pontoon*

Jesús ACERO PÉREZ

*Becario de postgrado I3P. Instituto de Arqueología de Mérida (CSIC-Consorcio Mérida-Junta de Extremadura)*

Fecha de aceptación de la versión definitiva: 01-10-04

BIBLID [0514-7336 (2005) 58; 285-299]

RESUMEN: El objetivo de este trabajo es realizar un breve análisis y aportar nuevas informaciones y materiales al estudio de dos puentes tradicionalmente atribuidos a época romana y levantados en las proximidades de la antigua ciudad de *Capera* o Cáparra. Ambos puentes se situarían en un ramal secundario que se desviaría de la "Vía de la Plata" a la altura de *Capera* para conectar transversalmente con la vía que ponía en comunicación *Caurium* con *Mirobriga*. En cuanto a su cronología, un repaso al panorama general de *Capera* permite relacionar la construcción del puente con el acceso de la ciudad al estatus de *municipium flavium*.

*Palabras clave:* Puentes romanos. Cáparra. Vía de la Plata.

ABSTRACT: The point of this work is to carry out a brief analysis and to provide new information and materials for the study of two bridges traditionally attributed to Roman times and erected around the ancient *Capera* or Cáparra. Both bridges would be in a secondary Roman road which would branch off towards the "Vía de la Plata" as far up as *Capera* in order to link up across with the Roman road which connected *Caurium* and *Mirobriga*. As for the chronology of the two bridges, a review of the general outlook of *Capera* allows us to relate the building of these bridges with the access of the town to the status of *municipium flavium*.

*Key words:* Roman bridges. Cáparra. Vía de la Plata.

### 1. Introducción

Dentro del ámbito de estudio de la arqueología romana merece un puesto destacado el tratamiento de las vías de comunicación y los elementos conexos. Sin embargo, mientras que en cuanto al entramado viario de la región extremeña en época romana contamos con una bibliografía más o menos nutrida, no sucede lo mismo con los puentes y las obras de fábrica, a pesar de encontrar en esta región algunos de los mejores

ejemplares de Hispania e incluso del mundo romano en general. Es cierto que contamos con importantes monografías y artículos sobre los puentes romanos de Alcántara (Liz Guiral, 1988) y Mérida (Álvarez Martínez, 1983), pero el resto de ejemplares apenas han sido tratados, como el puente de Cáparra, que sólo cuenta con algunos estudios muy parciales. A ello se une, además, el hecho de que, al lado de los grandes puentes de indudable origen romano, contemos con una pléyade de puentes de menor importancia, considerados

también como romanos por algunos estudiosos, pero cuya adscripción a dicha época aún está por confirmar, como es el caso del Pontón del Guijo.

El objetivo de este trabajo es realizar un breve análisis y aportar nuevas informaciones y materiales al estudio de dos puentes tradicionalmente atribuidos a época romana y situados en las proximidades de la antigua ciudad de *Capera* o *Capara*, una población que pasó de ciudad estipendiaria a convertirse en *municipium* con el edicto de Vespasiano del 74 d.C., y que aparece mencionada repetidas veces en las fuentes antiguas, siendo citada por el Itinerario de Antonino como *mansio* del *Iter ab Emerita Caesaraugustam* (camino conocido con el nombre de “Vía de la Plata” en el tramo que unía Mérida con Astorga), y cuyos restos arqueológicos, que se han conservado con el nombre de Ventas de Cáparra, se localizan en lo que hoy es la dehesa de Casablanca, dentro de los términos municipales de Oliva de Plasencia y Guijo de Granadilla, en la provincia de Cáceres.

## 2. La vía del puente de Cáparra y del Pontón del Guijo

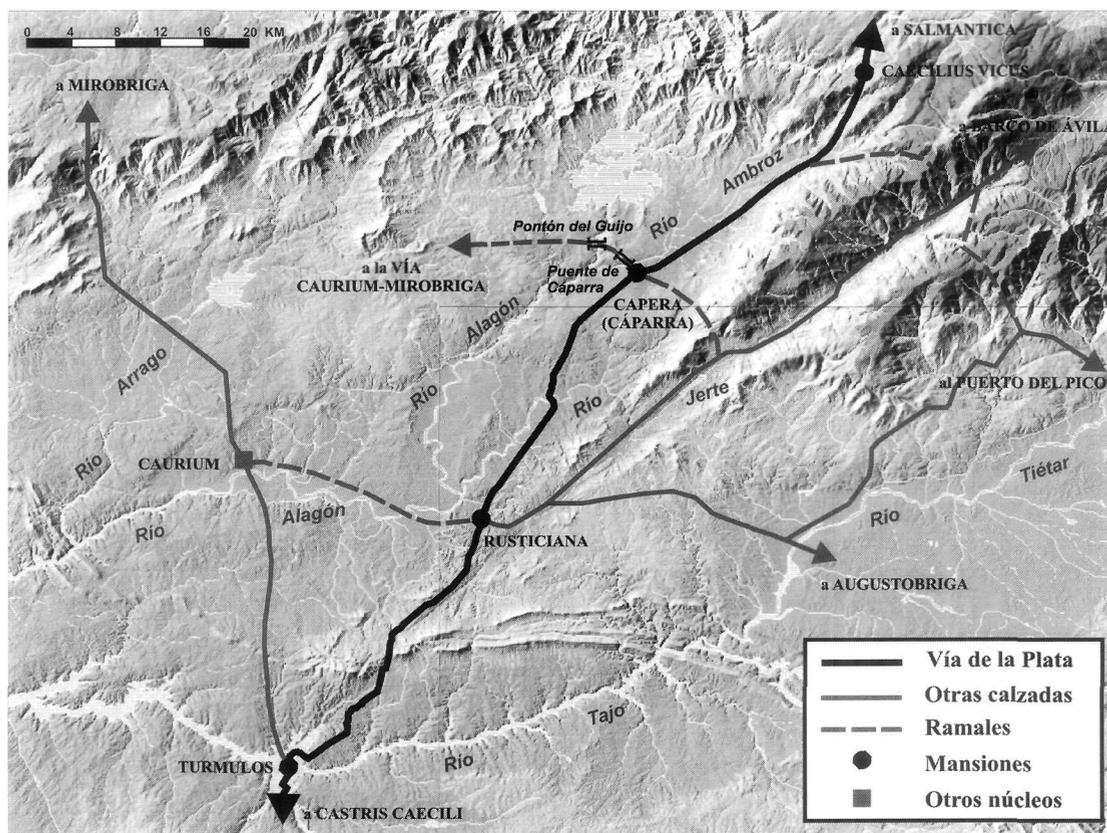
No parece ofrecer dudas la relación entre estos dos puentes vecinos que aquí tratamos, puesto que ambos deben pertenecer a una misma vía de comunicación subsidiaria de la “Vía de la Plata” que se desgajaría de esta última a la altura de la ciudad de *Capera* (Haba Quirós y Rodrigo López, 1990: 251-252; Castillo Castillo *et al.*, 1991: 1065). Sin embargo, ningún investigador hasta el momento ha puesto de manifiesto el trayecto seguido por la vía a la que servían ambos puentes, bien porque no se han conservado los restos de la calzada o camino, o bien porque nadie ha sabido identificarlos hasta el momento.

Es evidente que el punto de inicio debe encontrarse en la ciudad de Cáparra, pero nada se sabe de su destino final. El Pontón del Guijo fue relacionado por Mérida (1924: 165) con una calzada que marchaba a Coria por Calzadilla, y esta misma opinión es recogida después por Blázquez (1966: 38) y otros autores (Andrés Ordax, 1986: 317-319), sin que tengamos ninguna noticia más sobre dicho camino. Podría pensarse,

entonces, que se trataría de un ramal secundario que uniría las ciudades de *Capera* y *Caurium* (Coria). En este sentido, Rodríguez Pulgar (1992: 21) menciona una vía secundaria que, desprendiéndose de la “Vía de la Plata”, pasaría por Casas de Millán, puente romano de Riobobos (hoy desaparecido), Cáparra y Coria, para marchar desde allí a Ciudad Rodrigo (*Mirobriga*), en la actual provincia de Salamanca. A este respecto debemos indicar que la relación entre *Caurium* y *Mirobriga* parece estar efectivamente comprobada a través de una vía sur-norte (la cual recibirá en época medieval el nombre de “Calzada Dalmacia”), pero el resto del trazado propuesto por la citada autora no resulta demasiado coherente, ya que, si atendemos a este criterio, el camino debe dirigirse al norte, hacia *Capera*, para volver a descender al suroeste hasta llegar a *Caurium*. Con esto, nosotros no negamos una relación entre *Capera* y *Caurium*, los dos núcleos romanos más importantes en el norte de la provincia de Cáceres, pero sí nos parece ilógico hacer partir una vía en los alrededores de Casas de Millán para llegar hasta Coria teniendo que desviarse tantos kilómetros hacia el norte por Cáparra. Mucho más probable nos resulta el nexo de unión de Coria con la “Vía de la Plata” a través de la *mansio Turmulos*, junto al vado de Alconétar, en el río Tajo, tal y como han puesto de manifiesto Mérida (1924: 63), Roldán Hervás (1971: 157) y Fernández Corrales (1987: 85-86). Este último autor, además, propone otro enlace de *Caurium* con la “Vía de la Plata” a través de *Rusticiana* (Fernández Corrales, 1987: 86), una *mansio* que parece configurarse como punto de unión en las comunicaciones este-oeste de la provincia, poniendo en contacto las fosas sedimentarias del Tiétar y del Alagón, además de servir como punto de partida hacia la vía que discurre por el valle del Jerte (*vid.* Lám. 1).

Pero volviendo a la vía de los puentes que aquí tratamos, Haba Quirós y Rodrigo López (1990: 251-252) los incluyen en un ramal que partiría desde *Capera* en dirección a la Sierra de Gata y Las Hurdes, sin aportar más información al respecto, aunque se deduce que no pasaría por *Caurium*, que queda desplazada al sur.

En conclusión, las variantes al trazado de la vía que aquí hemos presentado indican que el



LAM. 1. Vias romanas al norte de la provincia de Cáceres.

camino se dirigiría en sentido transversal desde *Capera* hacia el oeste para unirse con la calzada que en dirección sur-norte conectaba las ciudades de *Caurium* y *Mirobriga*. La unión de este ramal transversal se produciría bien en la misma *Caurium*, o en Calzadilla, o bien algo más al norte, en la Sierra de Gata.

### 3. El puente de Cáparra

#### 3.1. Bibliografía

Por su situación en las cercanías de lo que fue la ciudad romana de *Capera*, el puente de Cáparra ha sido citado en numerosas ocasiones por cronistas, eruditos y viajeros, aunque hasta el momento su fábrica carece de un estudio en profundidad. Ya en 1608 el puente es considerado “obra de romanos” por Fray Francisco de

Coria, cuyo texto manuscrito será citado a mediados del siglo XVIII en la *España Sagrada* del Padre Flórez (1758: 54). Tiempo después se refieren al puente de Cáparra con mayor o menor detalle Ponz (1784: 31), Ceán Bermúdez (1832: 404), Madoz (1849b: 243), Paredes Guillén (1886: 84) y Mérida (1924: 97). El ingeniero Fernández Casado (1980) es el primero que se ocupa del puente con algo más de detenimiento, y tras él aparece citado por Gazzola (1963: 139) y nuevamente estudiado por Blázquez (1965: 22-23, 1966: 38) y por Roldán Hervás (1971: 117-118). Más recientemente ha vuelto a ser mencionado por Rfo Miranda-Alcón (1981: 18-21) y Rodrigo López (1986), apareciendo también incluido dentro de la recopilación de monumentos artísticos de Extremadura dirigida por Andrés Ordax (1986: 317-319). Con posterioridad, vuelve a ser mencionado por los autores de un artículo acerca de los puentes

romanos en el valle del río Ambroz (Castillo Castillo *et al.*, 1991: 1062-1063), así como por Rodríguez Pulgar (1992: 21) y por O'Connor (1993: 111) que, en su catálogo de puentes romanos del Imperio, sigue las consideraciones que habían aportado Fernández Casado y Gazzola. Asimismo viene recogido en la recopilación de Galliazzo (1994: 362-363). Finalmente, el último y mejor estudio realizado sobre el puente se lo debemos al ingeniero Durán Fuentes (1996).

Hemos de señalar, por último, que en 1931 el puente fue declarado, junto con el famoso arco tetrápilo y la ciudad de Cáparra, Monumento Histórico-Artístico Nacional.

### 3.2. Ubicación

Este puente se levanta sobre el río Ambroz, que discurre a unos 150 metros al norte de la muralla que rodeaba la ciudad romana y que es conocido como río Cáparra en este tramo que circula frente a la ciudad hasta su confluencia con el Alagón, a escasos kilómetros más al sur.

El río Ambroz, que recibe los aportes de la vertiente oeste de la Sierra de Tormantos, discurre por su valle con escasa pendiente, contrariamente a lo que sucede con sus afluentes (regueros, arroyos y gargantas), que destacan por su

fuerte pendiente y torrencialidad, aunque su caudal es notable, pues alcanza los 13,47 l/s/km<sup>2</sup> (García González, 1994: 56). Su cauce no es excesivamente ancho, lo cual permitió poder superarlo con facilidad mediante puentes de un solo arco, como sucede con el puente de La Doncella, una construcción posiblemente de origen romano y levantada para que la "Vía de la Plata" atravesara el río Ambroz (Castillo Castillo *et al.*, 1991: 1058; Acero Pérez, e. p.). Sin embargo, el cauce del río se ensancha a su paso por las proximidades de Cáparra, lo cual requirió la edificación de un puente de más entidad y mayor número de arcos, como veremos a continuación.

### 3.3. Descripción

Todos los autores que dan noticia de él señalan que es un puente de cuatro arcos romanos, si bien en realidad habría que considerar que son dos arcos principales, con toda seguridad romanos, y otros dos menores, en los estribos laterales, de peor traza y que responden a una construcción o reconstrucción de época posterior. Además, el primer arco de la izquierda, por sus dimensiones (2,40 m de luz) y separación del resto, podríamos considerarlo incluso como un arquillo para aliviarlo en caso de grandes avenidas.



LÁM. 2. Puente de Cáparra. Vista aguas arriba.

Debemos señalar, por otra parte, que en 1956 el puente sufrió una ampliación de su ancho para adaptarlo a la carretera que comunica la carretera N-630 con el pantano de Gabriel y Galán. En esa ampliación se trasladó el paramento de aguas abajo, dejando en su sitio el de aguas arriba, que fue restaurado, completando el pretil y haciendo un rejuntado de toda la fábrica con cemento. De este modo, el puente perdió definitivamente gran parte de su carácter original, perdiendo incluso el ligero lomo de asno que debió tener su plataforma superior en época romana, como podemos comprobar si comparamos su estado actual (*vid.* Lám. 2) con la situación en que se encontraba a principios de siglo XX, gracias a la fotografía hallada por el Prof. Cerrillo Martín de Cáceres en el Archivo Municipal de Cáceres, legado Paredes (*vid.* Lám. 3), y a quien agradecemos su cesión. El ancho primitivo era de 5,00 m, alcanzando en la actualidad los 7,30 m. En cualquier caso, en el intradós de las bóvedas ha quedado marcada de forma clara la parte correspondiente al ensanche.

Existen discrepancias en cuanto a algunas de las medidas del puente, puesto que Fernández Casado (1980) y Roldán Hervás (1971: 117) expresan que las luces de los dos arcos principales son de 8,70 y 9,20 metros, separados por una pila de 3,60 m de anchura, mientras que



LÁM. 3. El puente de Cáparra a principios del siglo XX.

Blázquez nos aporta la medida de 8,85 y 8,95 para los arcos principales y 3,78 para el pilar central (*vid.* Lám. 4), y Durán Fuentes (1996) habla de 8,68 y 8,87 m de luz para dichos arcos y 3,80 para el pilar. Las mediciones más seguras parecen ser las de este último autor, puesto que fueron realizadas con modernos aparatos de topografía. A pesar de las ligeras variaciones en cuanto a las medidas, los datos proporcionados por los diferentes autores nos revelan una relación de vano a macizo de aproximadamente 2,5, lo cual implica bastante esbeltez para el puente de Cáparra. En cualquier caso, el arco principal de la margen derecha ha debido deformar su directriz con el transcurso del tiempo, pues ha perdido su condición de medio punto, quedando desplazado ligeramente hacia su derecha (*vid.* Lám. 5).

Comenta Fernández Casado acerca de este puente que “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” (Fernández Casado, 1980). En efecto, por las mediciones de Durán (1996) conocemos que el espesor de las boquillas se mantiene rondando los 0,60 m en el tramo entre la clave y los riñones, mientras que pasa a ser de 1,00-1,10 m entre esta zona y los salmeres. Sin embargo, debemos considerar que el ensanche de estas dovelas inferiores es un artificio técnico cuyo fin es el ahorro de cimbras durante la construcción del arco, puesto que, según explica Liz Guiral (1985: 29), con este tipo de engarce se logra desplazar el centro de gravedad de algunas dovelas hacia el trasdós del arco, elevando la cota crítica del empleo de la cimbra (*vid.* Lám. 6). La única complicación que presenta esta técnica es la necesidad de una construcción sincrónica del arranque de los arcos con los muros con los que deben conectar. Un artificio similar es empleado también en el puente de Calamocha (Liz Guiral, 1985: 56), en el de Puebla de Trives (Fernández Casado, 1980), en el de El Kantara, en Biskra (Argelia) (Gazzola, 1966: 172), y en el puente sobre el Uadi Zivana, en Tolemaide (Libia) (Gazzola, 1966: 183-184).

Donde mejor se conserva la fábrica romana de sillares graníticos es en el arco mayor de la

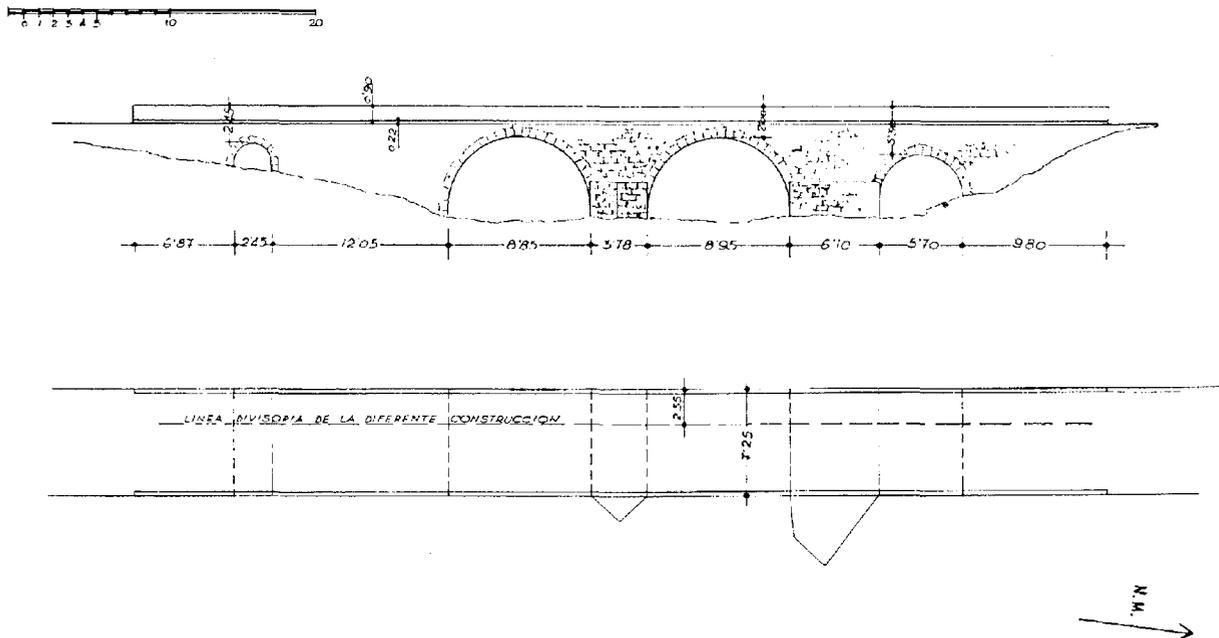
margen izquierda y en las primeras hiladas del pilar central. Esta pila tiene el paramento de aguas abajo siguiendo el mismo plano que bóvedas y tímpanos, mientras que aguas arriba está dotada de un tajamar de planta triangular que se corona horizontalmente a mitad de la flecha de los arcos. Tanto Fernández Casado (1980) como Roldán Hervás (1971: 117-118) consideran que este tajamar debe ser posterior a la primitiva obra, o al menos debe haber sido rehecho, pues así como las hiladas por debajo del arranque de los arcos son continuadas en todo el contorno, las otras presentan discordancia en altura y tipo de sillar con las bóvedas. Una hilada en saledizo trapecial marca netamente la separación entre arranque de bóveda y plano de pilar.

También parece de época posterior el tajamar de domeñada traza, colocado aguas arriba del pilar derecho y caracterizado por tener una planta que tiende a la forma trapezoidal, aunque totalmente irregular (*vid.* Lám. 7). Sus hiladas también son diferentes en altura y en tipo de sillar respecto a los de las bóvedas y tímpanos.

Alcanza aproximadamente la misma altura que el tajamar del pilar derecho, aunque en este caso ha perdido su remate superior.

Hoy día el puente está rematado por un pretil moderno que está separado del tímpano por una hilada a voladizo que le sirve de cornisa, dejando, además, otra normal sobre las boquillas de los arcos, pero ambas hiladas pertenecen a la reconstrucción moderna.

Por otra parte, a excepción de la citada ampliación de 1956, no hemos encontrado ningún testimonio documental que acredite la realización de otras reformas antiguas practicadas en el puente, aunque al menos conocemos por Cadiñanos Bardeci (2002: 126-127) que, a finales del siglo XVIII, el arquitecto Ignacio Tomás y otros arquitectos anteriores, reconocieron e informaron sobre algunos puentes de la comarca, como el de Granadilla, el de Abadía, el Pontón del Guijo y el de Cáparra, todos ellos necesitados de reparos. Indica Cadiñanos Bardeci que el conjunto de todas estas obras las tasó Tomás en 541.838 reales, pero no especifica si estas reformas llegaron a



LÁM. 4. Puente de Cáparra. Planta alzado (Blázquez, 1966: 40).

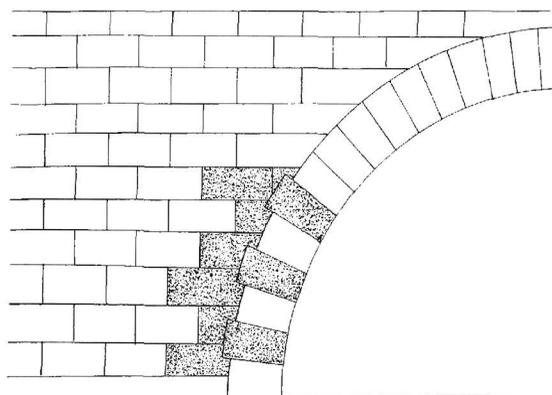


LÁM. 5. *Puente de Cáparra. Arcos y pilares centrales. Vista aguas arriba.*

hacerse efectivas en el puente de Cáparra o en el Pontón del Guijo, tal como sí sucedió con el puente medieval de la localidad de Granadilla.

### 3.4. *Cronología*

Dadas las modificaciones a las que se ha visto sometida su fábrica, la datación de este puente no resulta fácil. Rodríguez Pulgar (1992: 21) contempla la posibilidad de que se levantase en el siglo II, momento en el que sabemos que se concede mayor dedicación a la “Vía de la Plata”. Blázquez (1965: 23) es más concreto y lo sitúa en época trajanea, por la semejanza en el sistema de construcción al Ponte Apollosa, cerca de Benavente, sobre la Vía Appia Trajana (Gazzola, 1963: 87-88). También Roldán Hervás (1971: 118) admite la posibilidad de que el puente fuera levantado durante la época de Trajano, pero considera que debió ser objeto de una restauración posterior, en una fecha indeterminada del Bajo Imperio. En la búsqueda de otros ejemplares



LÁM. 6. *Ejemplo de enjarje de las dovelas en los tímpanos (Liz Guiral, 1985: 31).*

paralelos al puente de Cáparra, este último autor encuentra gran semejanza con el Ponte di Traiano en Fossombrone (Pesaro) (Gazzola, 1963: 130-131), datado en el 115, y con el puente sobre el Afrin en Aleppo (Siria) (Gazzola, 1963: 175), una obra del siglo IV d.C. Finalmente



LAM. 7. Puente de Cáparra. Detalle del tajamar derecho.

Galliazzo (1994: 363) plantea para su construcción una horquilla cronológica entre el siglo I d.C. y los inicios del siglo II.

Por su parte, en un trabajo sobre el puente del río Aljucén, Álvarez Martínez y Díaz Pintado (1985: 99-100) incluyen al de Cáparra dentro de un grupo de puentes que conformarían lo que ellos denominan el “tipo emeritense”, caracterizado por unos rasgos comunes a todos ellos: la forma achaparrada y larga, una imposta corrida que sirve de coronamiento de las pilas y como lugar de establecimiento de las cimbras, los sillares dispuestos en hiladas casi isodómicas con poca preocupación por la alternancia de sogá y tizón, el almohadillado tosco y pronunciado, tajamares (aunque no en todos los casos), y la presencia de aliviaderos (incorporados a las propias pilas o sobre los tímpanos). El modelo de este “tipo emeritense” habría que buscarlo en Italia y situarlo en torno a inicios del siglo I d.C. Ambos autores consideran al puente de Mérida sobre el Guadiana como cabeza de la serie que, además de los otros dos puentes enclavados en la ciudad de Mérida (sobre el río Albarregas y el conocido como “Alcantarilla romana”) (Álvarez Martínez, 1983: 75-82), englobaría al puente de Aljucén, al de Cáparra, al de Salamanca (Fernández Casado, 1980), al de Alter do Chao (Pinto,

1998: 162-165), y algún otro más fuera del área lusitana, como el de Villa del Río (Fernández Casado, 1980).

Resulta evidente la influencia que ejerce el gran puente del Guadiana sobre el resto de puentes tendidos en torno a Mérida, pero no conviene abusar en este tipo de comparaciones, ya que las influencias técnicas disminuyen cuando intentamos relacionar los puentes de la capital emeritense con los de Cáparra y Salamanca, por ejemplo. Es cierto que el modelo compositivo es similar en todos ellos, pero no debemos pensar sólo en una influencia ejercida por los

puentes de Mérida sobre los del entorno más o menos próximo, sino más bien en las características semejantes de los cursos de agua que salvaban. De hecho, un condicionante fundamental que determina en buena medida la estructura final de un puente es, sin duda, el cauce y la morfología de la corriente de agua a salvar (Acero Pérez, 2002: 279-281). En efecto, todos los puentes mencionados anteriormente corresponden al tipo de puentes tendidos sobre ríos con cauce ancho, de ahí su mayor número de arcos en relación a otro tipo de puentes y la escasa altura que alcanzan sus pilas y arcos. Es esta misma circunstancia la que explica incluso que la estructura del puente de Cáparra sea más parecida a la del puente del Albarregas que a la del Guadiana, ya que los dos se asemejan más en cuanto a su número de arcos (3 en el caso de Cáparra y 4 en el caso del Albarregas), además de contar ambos con arquillos de aligeramiento en uno de sus extremos.

Pero a falta de recursos fiables hasta el presente para dotar de una cronología *per se* al puente de Cáparra, y dada su estrecha vinculación con la ciudad de Capera, sería factible recurrir a otro tipo de evidencias, como es el panorama general de la ciudad y su conversión en *municipium flavium* tras el edicto de Vespasiano

del 74 d.C. En este sentido, la presencia de ciertas inscripciones relativas a edificios importantes de la ciudad, como son el *tetrapylum*, la dedicación de uno de los templos del foro a Júpiter, o la inscripción del *Aqua Augusta*, permiten asignar una cronología a un buen número de los edificios más importantes de *Capera*, que habría que situar a caballo entre el s. I y el II d.C., justo en la etapa de mayor auge de la ciudad (Cerrillo, 2000: 155-164), durante el gobierno de los emperadores flavios y los primeros antoninos. Se podría relacionar, por tanto, la construcción del puente de Cáparra con el acceso de la ciudad al nuevo estatuto municipal, momento en que es dotada de todos los elementos tanto de carácter funcional como simbólico propios del estatus que acaba de lograr, y momento también que debió suponer una intensificación en las funciones que *Capera* desarrolla como núcleo de control jurídico-administrativo y centro de intercambio económico, con el consiguiente papel que desempeñan las vías de comunicación en el establecimiento de todos estos tipos de relaciones, como luego veremos.

#### 4. El Pontón del Guijo

##### 4.1. Bibliografía

Menos numerosa es la nómina de viajeros y eruditos que se refieren a este puente, no sólo debido a su menor monumentalidad en comparación con el puente de Cáparra, sino, principalmente, porque quedaba alejado de los principales itinerarios y circuitos habituales seguidos en la región. Dentro de los primeros autores que dan noticia de este puente se encuentra nuevamente Fray Francisco de Coria, quien en 1608 lo menciona como un “muy principal Puente de Cantería”, aunque en este caso no alude a él como una construcción de época romana (*Apud*. Flórez, 1758).

Más interesante nos parece la descripción que a mediados del siglo XIX hace de él Pascual Madoz, quien a la hora de enumerar los puentes existentes sobre el río Alagón comenta:

(...) el sexto, cerca del Guijo, se llama el Pontón, por cuanto es de un solo arco que se

arroja atrevidamente de una margen a otra del río; sus cimientos están formados por terribles peñascos que hacen su aspecto más imponente; se cree obra del emperador Trajano (Madoz, 1849a: 183).

Entre los autores del siglo XX es primeramente descrito por Mélida (1924: 163) que, como ya hemos visto, lo sitúa en la calzada que por Calzadilla iba a Coria. Pero el mejor estudio, de carácter más técnico, realizado sobre este puente hasta el momento se lo debemos a Fernández Casado (1980). Muy poco después vuelve a ser tratado por Gazzola (1963: 189-190) y Blázquez (1966: 38-39 y 41). Ninguno de ellos duda en considerarlo romano, admitiendo que el puente habría sufrido ligeras transformaciones posteriores. Desde entonces, el Pontón del Guijo viene mencionado en el trabajo de Río Miranda-Alcón (1981: 18-21), en la recopilación dirigida por Andrés Ordax (1986: 319-320), en el citado artículo dedicado a los puentes romanos del valle del Ambroz (Castillo Castillo *et al.*, 1991: 1063-1065), en el trabajo de Rodríguez Pulgar (1992: 21), y en las recopilaciones de O'Connor (1993: 111) y de Galliazzo (1994-363). En todos estos trabajos el Pontón del Guijo es considerado una construcción de época romana. Más recientemente ha sido incluido en la obra de Cadiñanos Bardeci sobre los puentes de Extremadura (2002: 126-127), aunque la atención del autor se centra en la documentación existente sobre los proyectos de reconstrucción del puente en el siglo XVIII, sin aludir a la cronología primitiva de la obra.

##### 4.2. Ubicación

Este puente salvaba el Alagón en un estrechamiento dentro del barranco que había producido el mismo río, poco antes de la desembocadura en este río del Ambroz, y a unos 5 km de la ciudad de Cáparra. En época reciente servía de paso al camino de Villar de Plasencia a Casar de Palomero. No obstante, en la actualidad se conserva fuera de su lugar de origen, puesto que tras la construcción de la represa del Salto del Guijo el puente tuvo que ser desmantelado. Ahora se conservan en el nuevo emplazamiento

únicamente los dos paramentos exteriores del puente, colocados en la orilla del nuevo pantano, a unos 4 km de la localidad cacereña de Guijo de Granadilla (*vid.* Lám. 8).

#### 4.3. Descripción

Corresponde al tipo de puente de vano único, solución frecuentemente empleada en ríos de curso encajado, como en el caso que nos ocupa. Se levantaba directamente sobre los potentes bloques de piedra granítica cortados por las aguas del río Alagón. Visto desde aguas arriba el arco arrancaba a muy diferente nivel, causado por la gran altura del gran bloque de la margen derecha donde se asentaba, pero aguas abajo este arranque descendía a su debido nivel ya que superaba al bloque causante de la asimetría.

Considerando los arranques que correspondían al contorno de aguas abajo, resultaba un medio punto completo, aunque ligeramente agudo. A este respecto, tanto Gazzola (1963: 189-190) como Blázquez (1966: 39) consideran que el arco originalmente no sería tan abierto. Por otro lado, existe discrepancia en cuanto a la

luz que alcanzaba el vano, ya que Blázquez ofrece el dato de 20,50 m (*vid.* Lám. 9), mientras que Fernández Casado (1980) nos da la cifra de 19,10 m (*vid.* Lám. 10).

Este último autor nos informa, además, que el aparejo de la bóveda era muy cuidado, a pesar de que había sido rejuntado en época moderna. El trasdós del arco no se marcaba netamente por tener las dovelas distinta anchura de boquilla, apareciendo un contorno dentellado, cuyo enjarje con los sillares de los tímpanos carecía de regularidad alguna (Fernández Casado, 1980).

La sillería de los tímpanos era menos perfecta que la de la bóveda, pero las hiladas se conservaban horizontales, variando entre los 0,30 y 0,50 m en su altura. Blázquez (1966: 39) advierte una modificación del puente en el siglo XX, bien perceptible en los bloques de granito de menor tamaño y con superficie aún sin desgastar, aunque para entonces los grandes bloques de factura romana y con superficie más desgastada ya habían sido también cogidos con cemento. En cualquier caso, las fotografías que del puente incluye Blázquez en su trabajo no permiten apreciar esta reforma con nitidez. Por su parte, Fernández Casado (1980) aparentemente no nos



LÁM. 8. *El Pontón del Guijo en su ubicación actual.*

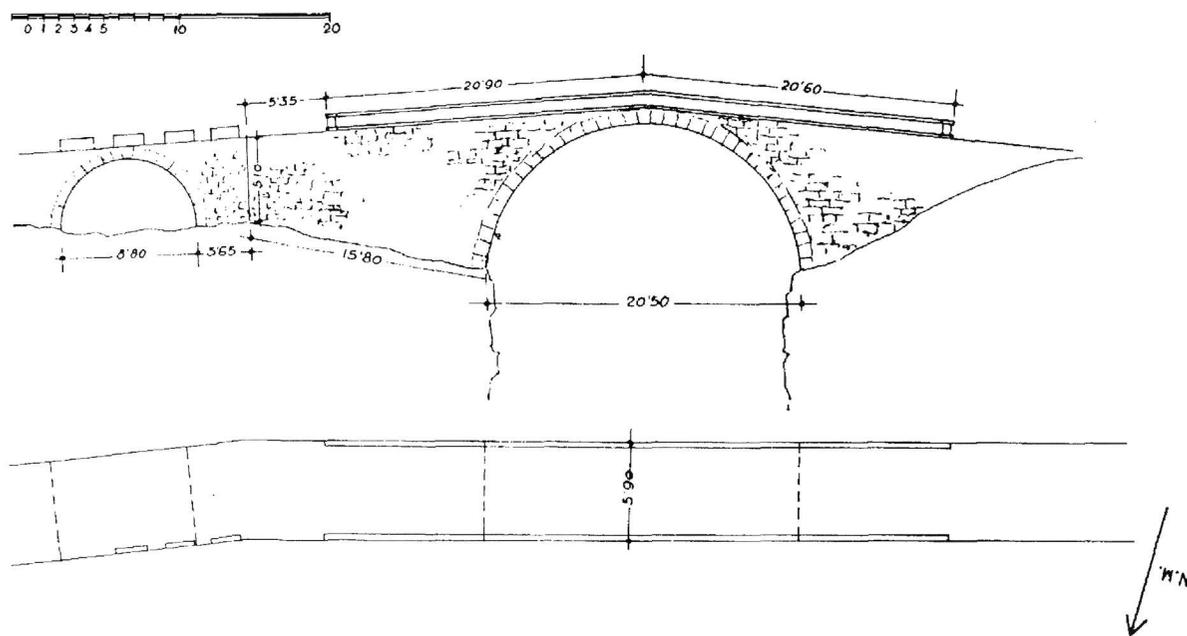
informa de estas reformas ni de la gran diferencia entre los sillares originales romanos y los modernos, aunque creemos que dicha refacción debe corresponder al recrecimiento de los tímpanos (con una fábrica menos cuidada) que ya hemos visto que menciona este autor, efectuada con el fin de suavizar las pendientes de los accesos del puente.

En su aspecto original el tablero del puente se debía caracterizar por tener una doble pendiente de gran inclinación, dada la gran luz que alcanzaba el arco. Sin embargo, al estar la margen derecha del río más alta que la opuesta, se producía una asimetría, ya que el muro triangular que cerraba tímpanos entre rasante y terreno era más corto.

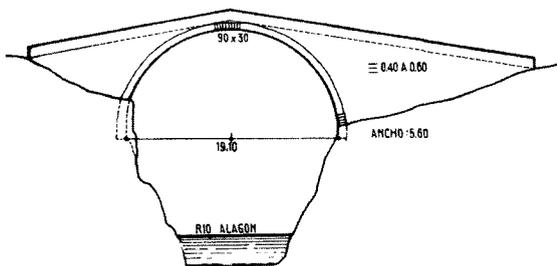
Por otro lado, hay que señalar en la margen izquierda la adición de un nuevo arco en época moderna, posiblemente perteneciente a la misma etapa constructiva que motivó el recrecimiento de los tímpanos, en el siglo XX, aunque ningún autor ofrece este dato y nosotros tampoco hemos encontrado ninguna información al respecto.

Finalmente, a pesar de la amplia luz del arco principal y su disposición sobre el río, los daños

que le infringiría el Alagón a este puente debieron ser muchos a lo largo del tiempo, lo cual debió motivar la acometida de remodelaciones y arreglos en su fábrica, enmascarando así su aspecto original. Algunos intentos de reparación que quedaron sin realizar a finales del siglo XVIII son documentados por Cadiñanos Bardeci (2002: 126-127). Así, por ejemplo, en 1786 se solicita a la Real Academia de San Fernando el reparo del Pontón del Guijo y del puente de Granadilla, según proyecto del arquitecto Juan Vicente, quien los había tasado en 73.900 reales, pero la idea es rechazada. Otro proyecto de Nicolás de Morales pretendía reparar el puente de Guijo con un coste de 13.000 reales, pero también fue reprobado. También hacia 1788 el Pontón del Guijo, junto con otros puentes de la zona, entra en un nuevo proyecto de reparación (elaborado por el arquitecto Ignacio Tomás, como ya dijimos cuando nos referimos al puente de Cáparra), pero no parece que esta reforma llegara a hacerse efectiva, puesto que tan sólo unos pocos años después, en 1792, hemos comprobado que aparecen recogidas en el Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura las quejas de los



LÁM. 9. Pontón del Guijo. Alzado y planta (Blazquez, 1966: 41).



LÁM. 10. Pontón del Guijo. Alzado  
(Fernández Casado, 1980).

vecinos de Guijo de Granadilla acerca de los perjuicios que por esa época traía consigo la ruina del puente:

Pero tenemos la desgracia que la referida puente que esta sobre el Rio de Alagon, a causa de las grandes abenidas de aguas que han venido le han puesto a una total ruyna y de ejecutarse no podra transitar el vezindario al otro lado, a donde tienen sus labores y ganados, de donde depende su manutencion, ni los caminantes de tierra de Castilla y Sierra de Gata y demas pueblos de esta circunferencia sin siguiirseles notable perjuicio (Rodríguez Cancho y Barrientos Alfageme, 1994: 251).

#### 4.4. Cronología

Actualmente resulta muy complicado realizar un intento de atribución cronológica dadas las circunstancias que acompañan a los restos del puente: sólo se conservan los paramentos exteriores, trasladados y ubicados en medio del embalse, sin posibilidad de acercarse para tomar medidas. Por tanto, no podemos aquí más que comentar las consideraciones que han hecho otros autores al respecto. De este modo, en primer lugar, ya hemos visto que Madoz (1849: 183) lo atribuye a Trajano, sin dar más explicaciones.

Por su parte, Blázquez (1966: 39) menciona varios puentes con un solo ojo del tipo del de Guijo, como el Ponticello di Isernia (Campobasso) (Gazzola, 1963: 37), de época republicana, y el Ponte della Scutella en Ascoli (Piceno) (Gazzola, 1963: 67-68), aunque la estructura constructiva

del Pontón del Guijo, tan diferente de la de estos dos ejemplares, lleva a este autor a considerar como probable fecha de construcción para el caso del puente extremeño el siglo II d.C.

Por nuestra parte, entendemos que son muchos los problemas de adscripción crono-cultural cuando hablamos de puentes de un solo arco, como es el caso que nos ocupa. Existen multitud de arcos de medio punto con perfiles casi idénticos que lo mismo pueden pertenecer a época romana, medieval o moderna; son construcciones que aportan muy poca información al investigador, por lo que para poder distinguir unas de otras debemos buscar pequeñas variaciones en el aparejo y la labra de los sillares, la perfección en el ajuste de las dovelas, el contorno del intradós y trasdós de las boquillas, etc., unas consideraciones técnicas que nosotros ya no podemos valorar en el Pontón del Guijo dadas las circunstancias tan particulares en las que se conserva en la actualidad.

#### 5. Consideraciones finales: cronología y tipología

Hemos visto en las páginas anteriores las dificultades de datación que presentan los dos puentes aquí tratados. El primero de ellos, el puente de Cáparra, no parece ofrecer dudas en cuanto a su factura romana, al menos en una parte de su fábrica, sin que por el momento podamos precisar una época más o menos concreta para su construcción ni para sus reformas. En cuanto al segundo, el Pontón del Guijo, su adscripción a época romana ofrece muchas dudas. No obstante, las reflexiones vertidas en este apartado aludirán a ambas obras de modo conjunto.

Ante la ausencia de datos seguros para su correcta datación, podríamos realizar una aproximación a la cronología de estas construcciones atendiendo a la evolución de la ciudad de Capera y, de modo aún más concreto, contemplando la historia del propio camino que arranca de esta ciudad y al que ambos puentes sirven de paso. Debemos partir de la base de que si existe un puente existe también un camino, pero ¿cuándo se gestaría el camino?, o dicho de otro modo,

¿cuándo se produciría la necesidad de unir Cáparra con los territorios del oeste a los que este camino parece dirigirse? Por supuesto, la respuesta no resulta fácil, no pudiendo más que lanzar hipótesis de tipo histórico al respecto.

Aunque Cáparra fue siempre una ciudad de pequeño tamaño, cumplió un importante papel dentro de un espacio de la Lusitania central que estaba escasamente urbanizado. De hecho, su área de influencia debió ser inmensa, funcionando como auténtica “capital” de un amplio territorio y estableciendo con los asentamientos dependientes de ella no sólo relaciones jurídico-administrativas, sino también económicas, demográficas, culturales, etc. (Rodrigo López, 1986; Fernández Corrales, 1988: 179-183). Es en el desarrollo de estas relaciones donde hay que plantearse la importante función que juegan las vías de comunicación. De entre todas las calzadas romanas de la región la principal y más antigua es la “Vía de la Plata”, inicialmente estructurada por Augusto (Roldán Hervás, 1971). La relación de este camino con *Capera* es tal que no sólo la ciudad romana se convierte en *mansio* del *Iter ab Emerita Caesaraugustam*, sino que, además, como ha observado Cerrillo (2000: 156), esta vía constituyó el eje generador de toda la construcción urbana caparense. En realidad, a un nivel macroespacial, la “Vía de la Plata” se configura como auténtica espina dorsal de Lusitania y eje articulador del territorio, pero en este sistema de interrelaciones que la calzada crea en el espacio se requiere, asimismo, la existencia de un conjunto de vías subsidiarias y ramales que converjan a la vía principal o partan de ella, desplegando así diferentes radios de acción jerarquizados en un área concreta. Una de estas vías subsidiarias es la que partía de Cáparra a través de su puente romano y comunicaba tanto a la ciudad romana como a la “Vía de la Plata” con los territorios del oeste. Es lógico pensar que la construcción de estos caminos se establezca en un momento posterior al de configuración de la propia vía principal, según las necesidades que van surgiendo progresivamente para conectar unos territorios con otros. En este sentido, para el caso de Cáparra, las necesidades de comunicación de la ciudad aumentarían posiblemente tras la obtención de la categoría de *municipium* a

partir del 74 d.C., momento en el que debió intensificar su papel en el control jurídico-administrativo del territorio, además de potenciarse como centro de intercambio y de difusión de la cultura romana. Este nuevo estatus de la ciudad explica, como ya dijimos a la hora de referirnos al puente de Cáparra, que la mayoría de las modificaciones monumentales de la ciudad se realizasen entre finales del siglo I d.C. y principios del II d.C., durante la etapa de mayor desarrollo de *Capera* (Cerrillo, 2000: 155-164), entre la época flavia y los primeros emperadores de la dinastía antonina.

Ésta es, por tanto, la época que consideramos más adecuada para ubicar cronológicamente la construcción del puente de Cáparra, en virtud del contexto general de la ciudad romana de *Capera* y su evolución. En cuanto al Pontón del Guijo, de tratarse efectivamente de una obra de origen romano, es lógico pensar que su edificación tuviera lugar, cuanto menos, con un leve retraso respecto a la del puente de Cáparra, ya que este último constituye el arranque de la vía de comunicación a la que ambos puentes servirían de paso.

La horquilla cronológica que proponemos para estas construcciones podría entrar en contradicción con el hecho de no encontrarse en la “Vía de la Plata” ningún miliario perteneciente a emperadores flavios, mientras que sí se detecta una activa etapa constructiva y restauradora con Trajano y Adriano, como demuestran sus numerosos miliarios, muchos de ellos hallados en torno a Cáparra (Roldán Hervás, 1971). Sin embargo, es conocida la gran atención de la familia flavia a las provincias del Imperio, y el hecho de la municipalización de *Capera* con Vespasiano y su consecuente monumentalización documentada arqueológicamente, así lo atestiguan. De ahí que se pueda pensar que la ausencia de miliarios en estos emperadores se deba, o bien a la sustitución de sus miliarios por otros posteriores, o bien a la solidez de las obras que previamente había efectuado Nerón, de quien se conocen cuatro miliarios entre Cáparra y Salamanca (Roldán Hervás, 1971; Acero Pérez, e. p.).

Por otra parte, a la luz de los datos expuestos en las descripciones de ambos puentes, y atendiendo fundamentalmente al número de

arcos, su tamaño y el perfil del tablero superior, resulta evidente que tanto el puente del Guijo como el de Cáparra responden a dos tipologías de puentes claramente diferenciadas. El primero de ellos corresponde al modelo de puente de vano único, en este caso con gran luz (en torno a los 20 metros), y con doble pendiente. En cambio, el de Cáparra es representativo de los puentes de escasa altura, con pilas bajas y número de arcos mayor de dos, los cuales tienen luces pequeñas, manteniendo además el tablero superior con una ligera doble pendiente (Acero Pérez, 2002: 276).

Hemos de pensar que la estructura o disposición de un puente romano no suele ser caprichosa. De hecho, existen multitud de condicionantes que determinan la disposición final de un puente (intereses políticos, medios económicos, modas estéticas y constructivas, disponibilidad y calidad de materiales de construcción, localismos arraigados...), pero en nuestra opinión un factor fundamental lo constituye, sin lugar a dudas, la morfología del cauce y las características de la corriente de agua a salvar (las peculiaridades del terreno, la forma topográfica de las orillas, el caudal de agua, etc.). Es por eso que las dos modalidades de puentes las que hemos establecido pueden ser explicadas, en su mayor parte, en función de la adaptación al cauce y caudal del río que cruzan. De este modo, los puentes de vano único suelen levantarse sobre ríos o arroyos con valles estrechos, donde un solo arco es suficiente para conectar ambas orillas; en cambio, el segundo tipo de puente responde a ejemplares tendidos sobre ríos con cauce ancho y caudal más o menos escaso, de ahí la mayor longitud de su fábrica y la corta altura que alcanzan sus pilas y arcos.

En definitiva, consideramos que es posible apreciar el cumplimiento de ciertas regularidades en la construcción de puentes según la variedad de ríos y arroyos. Sin embargo, dado que el cauce de los ríos también es alterado por otros factores geográficos y geológicos, es posible encontrar más de una modalidad de puente sobre un mismo río, adaptándose a la problemática que plantee cada lugar en concreto. De este modo, por ejemplo, en un río como el Ambros y sus gargantas afluentes, donde predominan los

puentes de un solo arco, es también posible encontrar el puente de Cáparra, construido en una zona donde el cauce del río se ensancha, lo cual requirió la construcción de tres arcos y un aliviadero.

Podría pensarse también que la fisonomía final de un puente deriva asimismo de la importancia de la vía a la que pertenece. Por supuesto, no es lo mismo erigir un puente en un vía principal, que construirlo sobre un camino secundario o un ramal de enlace. Sin embargo, esta influencia que podríamos denominar “viaria” en la estructura final de un puente, no la hemos podido detectar ni tan siquiera en una calzada tan importante como es la “Vía de la Plata”, que tanto goza de la atención de los emperadores romanos (Acero Pérez, e. p.). Hemos de pensar por tanto que cada puente es una construcción única, que debe resolver el problema de franquear una corriente de agua en un punto concreto, por lo que, aparte de la influencia más o menos directa que en su construcción pueda tener el tipo de camino en que se ubica, los intereses políticos, las posibilidades económicas, los criterios estéticos de cada época, los materiales de construcción disponibles y un largo etcétera, sin duda, es la morfología de la corriente de agua a salvar la que resuelve en última instancia el modelo final de puente a construir, principalmente en lo que se refiere al número y luz de los arcos, al tamaño de las pilas y a la rasante de la plataforma, dando como resultado una solución distinta para cada caso.

## Bibliografía

- ACERO PÉREZ, J. (2002): *Puentes romanos en la provincia de Cáceres. Estudio arqueológico y análisis espacial*. Trabajo de investigación inédito. Cáceres: Área de Arqueología, Universidad de Extremadura.
- (e. p.): “Los puentes de la Vía de la Plata en el tramo Mérida-Baños de Montemayor. Consideraciones acerca de su tipología y cronología”. En *XXVII Congreso Nacional de Arqueología (Huesca, 2003)*.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.<sup>a</sup> (1983): “El puente romano de Mérida”, *Monografías emeritenses*, 1. Badajoz.

- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.<sup>a</sup> y DÍAZ PINTIADO, J. A. (1985): "El puente romano de Aljucén". En *Homenaje a Canovas Pesini*. Badajoz: Excma. Diputación Provincial de Badajoz, pp. 95-100.
- ANDRÉS ORDAX, S. (dir.) (1986): *Monumentos artísticos de Extremadura*. Mérida: Editora Regional de Extremadura.
- BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J. M.<sup>a</sup> (1965): "Cáparra", *Excavaciones Arqueológicas en España*, 34. Madrid.
- (1966): "Cáparra II", *Excavaciones Arqueológicas en España*, 54. Madrid.
- CADIÑANOS BARDECI, I. (2002): *Puentes de Extremadura*. Colección CEEEX, n.º 3 (2ª época). Badajoz: Centro de Estudios Extremeños, Excma. Diputación de Badajoz.
- CASTILLO CASTILLO, J.; GARCÍA-HOZ ROSALES, M.<sup>a</sup> C.; MOLANO BRÍAS, J. y HERNÁNDEZ LÓPEZ, M. (1995): "Puentes romanos del valle del Ambroz". En *XXI Congreso Nacional de Arqueología (Teruel, 1991)*, vol. 3. Zaragoza: Excma. Diputación Provincial de Zaragoza, pp. 1057-1066.
- CEÁN BERMÚDEZ, J. A. (1832): *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*. Madrid.
- CERRILLO MARTÍN DE CÁCERES, E. (2000): "Cáparra, municipio romano". En *Sociedad y cultura en Lusitania romana. IV Mesa Redonda Internacional (Mérida, 2000)*. Mérida: Junta de Extremadura, pp. 155-164.
- DURÁN FUENTES, M. (1996): "Puentes romanos peninsulares: Tipología y construcción". En *Actas del I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Madrid: Instituto Juan de Herrera, pp. 167-178.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1980): *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Madrid, sin paginación. (Recopilación de artículos publicados periódicamente por el autor a mediados del siglo XX en la revista del Instituto Eduardo Torroja, *Informes de la Construcción*).
- FERNÁNDEZ CORRALES, J. M.<sup>a</sup> (1987): *El trazado de las vías romanas en Extremadura*. Cáceres: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura.
- (1988): *El asentamiento romano en Extremadura y su análisis espacial*. Cáceres: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura.
- FLÓREZ, H. (1758): *España Sagrada*, t. XIV. Madrid.
- GALLIAZZO, V. (1994): *I ponti romani, vol. II. Catalogo Generale*. Treviso: Edizioni Canova.
- GARCÍA GONZÁLEZ, L. (1994): *Los ríos extremeños. Introducción a su régimen*. Badajoz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura.
- GAZZOLA, P. (1963): *Ponti romani*. Firenze: Leo S. Olschki.
- HABA QUIRÓS, S. y RODRIGO LÓPEZ, V. (1990): "La vía de la plata entre las mansiones *Rusticiana* y *Caecilius Vicus*: la calzada en relación con el asentamiento". En *Simposio La Red Viaria en la Hispania Romana (Tarazona, 1987)*. Zaragoza: Institución "Fernando el Católico", pp. 241-252.
- LIZ GUIRAL, J. (1985): *Puentes romanos en el Convento Jurídico Caesaraugustano*. Zaragoza: Institución "Fernando el Católico", Excma. Diputación Provincial de Zaragoza.
- (1988): *El puente de Alcántara: arqueología e historia*. Madrid: Cehopu-Fundación San Benito de Alcántara.
- MADOZ, P. (1849a): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo I. Madrid.
- (1849b): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo II. Madrid.
- MÉLIDA, J. R. (1924): *Catálogo Monumental de España. Provincia de Cáceres (1914-1916)*. Madrid.
- O'CONNOR, C. (1993): *Roman Bridges*. Cambridge: Cambridge University Press.
- PARDES GUILLÉN, V. (1886): *Origen del nombre de Extremadura*. Plasencia.
- PINTO, P. M. (dir.) (1998): *Pontes romanas de Portugal*. Lisboa: Associação Juventude e Património.
- PONZ, A. (1784): *Viage de España*, tomo VIII. Madrid.
- RÍO MIRANDA-ALCÓN, J. (1981): "Yacimiento 'Las Berrozanas'", *Boletín Informativo del Grupo Cultural de Valdeobispo*, 3, pp. 14-21.
- RODRIGO LÓPEZ, V. (1986): *Cáparra y su organización territorial*. Memoria de Licenciatura inédita. Cáceres.
- RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G. (eds.) (1994): *Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura. Extremadura a finales de los tiempos modernos. Partido de Coria*. Badajoz: Asamblea de Extremadura.
- RODRÍGUEZ PULGAR, M.<sup>a</sup> del C. (1992): *El puente romano de Alcántara: reconstrucción en el siglo XIX*. Salamanca: Institución Cultural "El Brocense", Excma. Diputación Provincial de Cáceres.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1971): *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*. Salamanca: Universidad de Salamanca.