

UN PROYECTO DE RESTAURACION DEL PUENTE ROMANO DE ALCONETAR EN EL SIGLO XVIII

Por Maria Cruz VILLALON

Del puente romano de Alconétar, una de las obras relevantes en su género, hoy sólo conocemos una pequeña parte que reposa solitaria en el cauce seco del arroyo Guadancil, cerca de su primer emplazamiento sobre el río Tajo. Allí, de tarde en tarde, cuando los niveles del embalse de Alcántara que borró para siempre el cauce del Tajo en Alconétar, son altos, el agua se aproxima o llega a tocar la base del puente. Sólo entonces este resto simbólico puede evocar su función y traer a la memoria el interés que despertó a lo largo de la historia, cuando estuvo completo, porque fue paso fundamental y su esencia estratégica fue ambicionada por los distintos grupos en lucha, y cuando estuvo roto, porque la incomunicación que produjo su falta fue repetidamente sentida. Son varios los intentos conocidos por restablecer esta fábrica, caída para quedar inútil ya en el siglo XIV, y otros tantos debieron ser los que no se documentan, como el que se traduce en los malformados añadidos aún subsistentes, que además de no tener capacidad funcional, desvirtuaron el arte romano original. El documento que presentamos es una referencia más en el conjunto de proyectos sobre Alconétar, y como todos ellos, ya lo adelantamos, fallido.

Data el plano del siglo XVIII, 176 (?), el informe que consta al pie está firmado por Joseph Garzia Galiano, y se trata de un proyecto hallado entre documentos del Ejército.

En principio es inmediato pensar que este plano afectara a intereses militares, en el propósito de reconstruir un paso que desde sus orígenes había tenido un alto valor estratégico. En las relativamente cercanas luchas de la Guerra de Sucesión, de principios de siglo, el vecino puente de Alcántara junto a la frontera, había sido escenario de encuentros contra los aliados, llegando su fábrica a sufrir daños por parte de la acción portuguesa, y el hecho de que en 1730 ya se intentase un arreglo previo al que presentamos del puente de Alconétar, quizá estuviera en relación con estos hechos y la previsión primordialmente militar de mantener un paso seguro en el río Tajo. En este sentido, al leer a Ponz, es llamativa la precisión que hace a su paso por el puente, cuando comenta que para alcanzar este punto, a veces tomaba la vía militar y otras veces la abandonaba, apartándose hacia la derecha o hacia la izquierda de la misma¹. Sin embargo, la magnitud que adquirieron las obras públicas bajo la

¹ A. PONZ, *Viage de España*, t. VIII, Madrid, 1784.

dinastía borbónica desde principios de siglo, y el valor que en todos los órdenes tuvo la vía que enlazaba el puente de Alconétar, llevan a considerar este proyecto más oportunamente dentro del contexto civil. La atención prestada a las vías y caminos como requisito necesario para el fomento del comercio fue uno de los aspectos de las nuevas directrices de la política real. La mejora de la red viaria tuvo sobre todo su momento cumbre durante el reinado de Carlos III, al crearse a nivel nacional una red de vías capaces de servicio en función del progreso. Si bien este plan quedó en principio reducido al conjunto de arterias radiales que dieran comunicación a Madrid con las distintas provincias, en detrimento de las redes regionales, en 1761 el proyecto, de manera más ambiciosa, se ampliaba a una red más amplia que facilitara la comunicación entre provincias y pueblos. El acondicionamiento de las nuevas vías, construidas sólidamente en piedra, requirió para su continuidad de la elevación de puentes, y aunque sólo parte de esta reforma viaria se llevara a cabo, se han contado hasta 700 puentes realizados como parte de este proyecto en la segunda mitad del siglo XVIII².

Es más en relación con estos planteamientos que en el contexto militar, donde debe situarse el proyecto de reestructuración del puente de Alconétar, en una vía que había constituido una arteria fundamental en la Antigüedad y en la Edad Media y que, rota seguramente ex profeso para marcar la incomunicación entre el norte cristiano y el sur islámico en la frontera del Tajo, daría lugar a un notable retroceso, casi a un final del tránsito en el eje Norte-Sur del Oeste peninsular, sólo restablecido en nuestros días.

La vía romana de la Plata siguió la ruta más antigua de los comerciantes del estaño, luego fue campo de penetración de la invasión musulmana, y en sentido inverso, vía también de la Reconquista, y en este momento de avance cristiano, desde el siglo XI, cuando la línea del Tajo se puso en juego, con un paso alternativo al norte y al sur del mismo de las fuerzas oponentes, y hasta el siglo XIII, cuando Cáceres fue definitivamente reconquistada, debió producirse el corte, o los cortes del puente³. Nada hay claro sobre el tema. Barrantes recoge un documento que alude ya en el siglo XIII al paso de barcas en Alconétar⁴; sin embargo, suele situarse la primera alusión a las barcas en el siglo XIV, porque en el siglo XIII los freires del Temple, a cuya custodia había quedado el puente desde principios del siglo XII, gozaban todavía del derecho de portazgo⁵. Es posible que éstos hubieran llevado a cabo alguna reconstrucción⁶.

El paso mediante barcas perjudicó la fluidez de tránsito, y la Vía de la Plata en esta zona acabaría convirtiéndose en un camino secundario, vía de la trashumancia de la Mesta, que poco beneficiaría a la región colindante. Cruzar el río mediante barcas,

² S. MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, vol. I, Madrid, 1984, F. TERAN, «Política de obras públicas», *Carlos III y la Ilustración*, Ministerio de Cultura, 1988, pp. 173 y ss.

³ A. PRIETO VIVES, «El puente romano de Alconétar», *Archivo Español de Arte y Arqueología*, t. I, 1925, p. 155.

⁴ V. BARRANTES, *Aparato bibliográfico para la historia de Extremadura*, t. I, p. 86.

⁵ E. ESCOBAR PRIETO, «Alconétar y Garrovillas», *Revista de Extremadura*, t. VIII, 1906, pp. 245 y ss.

⁶ A. PRIETO VIVES, *op. cit.*, p. 157; L. CABALLERO ZOREDA, *Alconétar en la vía romana de la plata, Garrovillas (Cáceres)*, Excavaciones Arqueológicas en España, 70, Madrid, 1970, p. 7.

constituía un peligro, con riesgos de naufragio, como se nos documenta en algún acontecimiento de resonancia. Cuarenta personas perecieron ahogadas cuando el rey Juan II atravesaba el Tajo por este sistema⁷. Con humor grotesco, sin embargo, recoge Francesillo de Zúñiga la realidad de este peligro en el paso de la Corte por el lugar, camino de Portugal (1525), en un día de tempestad, cuando el río venía crecido y llevaba materiales de arrastre⁸.

A pesar de todo, el paso de Alconétar seguiría siendo obligado, y su importancia se refleja en la existencia de distintos proyectos que trataron de dar de nuevo vida al puente y a las vías que en él confluían.

En tiempos de Felipe II, con el interés fundamental de asegurar el paso de los rebaños de la Mesta, que cruzaban el Tajo en barcas por la denominada Luria, estrechamiento que se producía aguas abajo poco más allá de Alconétar⁹, hubo un intento de rehacer el puente, juntamente con el puentecillo vecino que cruzaba el río Almonte. Se planteó reconstruir sus fábricas en piedra, y mientras la obra se realizara se harían dos puentes de madera que salvaran provisionalmente el paso. La madera llegó a Alconétar, pero nada se sabe del resultado final, cuyos intentos iniciados en 1569 se prolongaron hasta 1580¹⁰. Quizá los principios de este proyecto haya que remontarlos a una etapa previa, en relación a lo que fueron las obras de restauración también, llevadas a cabo por iniciativa de Carlos V en el puente próximo de Alcántara, que prosiguieron en una segunda fase hasta 1577. Sobre el puente de Alconétar se sabe que Covarrubias estuvo relacionado con su reconstrucción, para la que requirió la colaboración de Hernán Ruiz III en 1556¹¹, y tal vez ésta fuera la base de los trabajos que se programaron posteriormente, en pleno reinado de Felipe II.

El siglo XVIII proporciona más noticias sobre el puente, además de documentos gráficos que lo muestran ya como una ruina, en la que apenas subsistían algunos arcos y pilas.

Madoz menciona un nuevo intento sobre Alconétar en 1730, que efectivamente debió iniciarse porque, según dice, después de muchos gastos, el proyecto no tuvo éxito¹². Anteriormente comentamos cómo el puente de Alcántara había sufrido daños en la Guerra de Sucesión, y posiblemente, el peligro de que éste, siendo el único paso sobre el Tajo en el Oeste de Extremadura pudiera estar impedido, hiciera ver con más justificación, dentro de los planes generales de reestructuración viaria del momento, la conveniencia de actuar sobre el puente de Alconétar ya desde 1730. En relación a esta idea, parece que ambos puentes entraron años después dentro de un mismo proyecto reconstructivo. Coincidentemente, la maqueta que se hizo en la segunda mitad del siglo

⁷ E. ESCOBAR PRIETO, *op. cit.*, p. 248.

⁸ FRANCISILLO DE ZUÑIGA, *Crónica burlesca del Emperador Carlos V*, ed. Crítica, Barcelona, 1981, pp. 113 y ss.

⁹ PRIETO VIVES, *op. cit.*, p. 158.

¹⁰ C. FERNANDEZ CASADO, *Historia del puente en España*. El puente romano, Madrid, 1980, vid. Puente de Alcántara, F. SANCHEZ LOMBA, «Observaciones sobre reparos en el puente romano de Alcántara», *Revista Norba-Arte*, 4, Cáceres, 1984.

¹¹ R. CAMACHO MARTINEZ, «Aportaciones al estudio de Hernán Ruiz III», *Apotheca*, Universidad de Córdoba, 6, 1986, p. 84.

¹² P. MADOZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, t. I, 1845, p. 465.

XVIII del puente de Alcántara, representando todavía en esta fecha el estado de deterioro que le había producido la guerra a principios de siglo, está firmado por Joseph García Galiano, que firma también el plano que estudiamos.

No hemos podido identificar la personalidad de José García Galiano. Fernández Casado rastreó sin resultados su identidad al documentar la maqueta del puente de Alcántara, donde firma como arquitecto¹³. Escobar Prieto dice que el arquitecto que inició las obras de Alconétar en 1761 era salmantino¹⁴. Nada hemos podido saber del mismo, sin embargo, ni entre los arquitectos ni entre los ingenieros militares del momento.

El deterioro del plano no permite leer con claridad la fecha exacta de su realización, 176(?), pero en 1761 se estaban haciendo obras en el puente de Alconétar, habiéndose propuesto años atrás que se financiaran a cargo del vecindario de los pueblos de la provincia, a excepción del estamento eclesiástico¹⁵, además de recibir los sobrantes de propios de todo el país, dado el interés no sólo local de reconstruir este paso del Tajo¹⁶. Así consta para la ciudad de Coria en las contribuciones que aportó para este fin en 1761, y en los años inmediatamente anteriores¹⁷. Debemos poner en relación, por tanto, el plano de García Galiano con estas obras, que una vez más se iniciaron para no obtener resultados. En la leyenda del plano consta el acopio de madera que se había hecho en Alconétar para realizar la obra.

El puente de Alconétar nunca llegó a reconstruirse. En el estado en que se hallaba ya en el siglo XVIII, tal como se nos presenta, cualquier intento de rehabilitarlo hubiera supuesto más propiamente una nueva construcción que una restauración, en una fábrica además de envergadura. Así las barcas de Alconétar, como único sistema de cruce, siguieron funcionando incomprensiblemente hasta 1928.

A partir de entonces, una sucesión rápida de obras parece que hubiera venido de golpe a saldar una deuda tan notoria y prolongada con el paso de Alconétar. Ya en 1880 se había tendido un puente de hierro para el ferrocarril, proyectado por Gustavo Eiffel y Cia., pero hasta 1928 no se hizo el primer puente en hormigón y piedra para el tráfico rodado, y poco después (1933), resultando inconsistente el primer puente de hierro, se elevaría un tercero, también para el ferrocarril.

Todos se situaron en las proximidades del puente romano de Alconétar y tuvieron una vida corta, porque en 1969, cuando se hizo el embalse de Alcántara, acabaron desapareciendo bajo el agua, a excepción del viejo puente romano, que en consideración a su categoría fue trasladado en su parte más significativa. Actualmente, otros dos modernos puentes de hormigón que soportan simultáneamente el paso de la carretera y del ferrocarril, en nuevos enclaves sobre los ríos Tajo y Almonte, han resuelto la continuidad de la carretera de Cáceres a Salamanca, que en gran parte sigue el mismo trazado de la Vía romana de la Plata¹⁸.

¹³ C. FERNANDEZ CASADO, *loc. cit.*

¹⁴ ESCOBAR PRIETO, *op. cit.*, p. 250.

¹⁵ ESCOBAR, *loc. cit.*

¹⁶ MADRAZO, *op. cit.*, p. 291.

¹⁷ A. NAVAREÑO MATEOS, *Arquitectura y urbanismo de Coria: siglos XVI-XIX*, Cáceres, 1982, p. 54.

¹⁸ M. M. LOZANO BARTOLOZZI, V. PLASENCIA PLASENCIA, «Los puentes del Tajo en

ANALISIS DEL PLANO

Se representan en el plano la planta y el alzado del puente de Alconétar y del pequeño puente vecino que, haciendo ángulo, se tendía sobre el Almonte, con lo que restaba de la obra romana y la reconstrucción que se preveía a partir de estos restos.

En principio, la leyenda no es del todo explícita para aclarar de modo satisfactorio qué era lo que aún perduraba de la obra romana, o ya modificada, de la totalidad del puente.

La parte que ha llegado hasta nuestros días en su alzado hasta la estructura de las bóvedas es la que efectivamente se señala como obra primitiva en el plano (Y, Z), a excepción del último arco, que también recogió De Laborde en su grabado poco más tarde y hoy no existe, y con el error de señalar como roto el quinto arco (J), en lugar del cuarto. Y más allá de este tramo, el cauce del río era salvado por cuatro grandes pilas sobre las que se elevarían cuatro arcos escarzanos de gran luz, más otro cuarto arco, de proporción reducida casi a la mitad de los anteriores, que ligaría con la última pila romana, de mayor proporción también que las anteriores. Respecto a la luz de los arcos, de unos 30 m., comenta García Galiano que parece «temeraria», aunque confiaba en su experiencia: «... ahundemaiores de esta Espezie no me confunde».

Las pilas, que triplicaban el grosor de las pilas romanas iniciales, se proyectaban con un cuerpo semicircular aguas abajo que actuaría como entibo, y un gran tajamar. En el presupuesto detallado al final, se da el coste de los cimientos de las cuatro pilas, por lo que debe considerarse que estos fundamentos eran nuevos. También, al definir N se dice: «Quadratura de los socolos de los nuevos sustentantes». Sin embargo, García Galiano al referirse al tajamar de estas pilas mayores (M), dice: «yes roto», de manera que es posible que alguna de estas pilas aprovechara parte de la estructura de otra más antigua. Por otra parte, es significativo que en las plantas de estas cuatro grandes pilas, el interior esté estructurado con este curioso sistema de encadenamiento de sillares que crearon compartimentos para rellenar con hormigón, que se ha podido comprobar con menos complejidad en la construcción romana de las pilas menores que perviven¹⁹. No se conoce el grosor de las pilas antiguas, salvo las existentes en la margen derecha que son las que hoy perviven (entre 4,25 y 4,80 m.), y las que finalizaban en el otro extremo del puente (4,80 m.)²⁰. Pero nos faltan referencias para las pilas centrales, que pudieron ser mayores, y alguna, como planteamos, quizá reutilizada en el proyecto de García Galiano, aunque no necesariamente tuviera que tener el mismo grosor, sino que forrándola con varias hiladas de sillares, pudiera llegar a tener las dimensiones de las del proyecto. Este parece el caso de la quinta pila desde la margen derecha, que aún existe, que parece coincidir con el asentamiento de la primera gran pila de García Galiano. Ya llamó la atención a Prieto Vives esta quinta pila, llamada «mesa del obispo», por su desfase de medidas respecto al resto de la obra romana y por su sillería lisa, no almohadillada como la

Alconétar», *Los caminos y el Arte*, Actas del VI Congreso Español de Historia del Arte, Santiago de Compostela, 1989, pp. 97 y ss.

¹⁹ PRIETO, *op. cit.*, p. 152.

²⁰ PRIETO, *op. cit.*, p. 150.

otra parte, y con algún sillar romano reutilizado. Prieto la consideró medieval, incluso con carácter defensivo, como asiento de una torre²¹, y teniendo en cuenta la coincidencia aludida con la planta ideada por García Galiano, bien pudo proyectar su reutilización, o incluso pudo ser obra de este momento.

En lo que se refiere al puente romano, restos de pilas y acumulaciones de las pilas y las bóvedas caídas han dado lugar a diversos estudiosos a interpretar cómo pudo ser su composición. Prieto Vives, a principios de siglo, describió estos restos y las distancias entre ellos, concluyendo que el puente romano se componía de 16 arcos, más los dos iniciales de la margen derecha, que actuaban como aliviaderos del macizo inicial²². Mélida supuso sólo 13 arcos, siguiendo seguramente las afirmaciones de Madoz y de Viu²³, y Fernández Casado, de acuerdo con el estudio de Prieto, mantiene la idea de que fueron 16²⁴. En un análisis con estereoscopio sobre una fotografía aérea de la zona (fig. 1), hemos podido contar desde la margen izquierda hasta los restos que subsisten ocho obstáculos, que añadidos a los cuatro arcos iniciales sumarían 13, aparte de los dos iniciales de la margen derecha. Pero éstos tienen distancias irregulares entre sí y conformación diversa, de manera que no pueden ser considerados de manera uniforme como pilares. En la actualidad, no podemos comprobar ya la exactitud de estos datos *in situ*, y ni siquiera las fotos sobre el emplazamiento original²⁵ pueden aclararnos mucho al respecto. Las luces de los arcos, según Prieto, pudieron crecer desde 7,30 m. que tiene el arco inicial sobre pilas de la margen derecha hasta 15 m. hacia el punto central, para volver a descender hasta 9,10 m. en la margen izquierda, pudiendo disminuir estas dimensiones en relación al grosor de las pilas, desconocido para la mayoría de ellas²⁶. Varias de estas distancias las dio Prieto hipotéticamente, salvando los espacios vacíos de restos.

Desde estos supuestos, la estructura de ambos puentes sería esencialmente diferente, pero la traza de García Galiano nos sugiere alguna reflexión sobre el antiguo puente romano.

Si el puente de Alconétar se ha definido como una de las fábricas más complejas por su estructura entre los puentes romanos, sólo a través de la parte menor que resta, considerándose de fecha tardía respecto a otras obras de su género, entre el final del siglo I y el siglo II, y probablemente posterior al puente de Alcántara, cabría esperar que no se resolviese con una estructura tan maciza como se ha propuesto hasta ahora. El puente de Alcántara, tan próximo temporal y espacialmente, pudo ser en el mismo río fundamento o en todo caso compendio de un puente de Alconétar, que más lógicamente podemos suponer bajo estas coordenadas con una resolución de mayor envergadura. La capacidad que la ingeniería romana había adquirido en el momento en el que se supone que se hizo Alconétar había posibilitado la traza de arcos de gran

²¹ PRIETO, *op. cit.*, p. 151.

²² PRIETO, *op. cit.*, pp. 154, 155.

²³ J. R. MELIDA, *Catálogo monumental de España, Provincia de Cáceres*, Madrid, 1924, p. 140; MADDOZ, *op. cit.*, p. 465; J. VIU, *Extremadura. Colección de inscripciones y monumentos*, 1852, p. 87.

²⁴ FERNANDEZ CASADO, *op. cit.*, *vid.* Puente de Alconétar.

²⁵ Agradezco a Enrique Cerrillo y a Luis Caballero Zoreda la cesión de algunas de las fotos que publicamos.

²⁶ PRIETO, *op. cit.*, p. 154.

luz, que ahorrasen la multiplicación de pilas en el cauce de los ríos, como lo demuestra Alcántara de modo magistral, si bien hay que tener presente también que la problemática que presentaba el Tajo en Alconétar no era la misma que en Alcántara.

En el recuento de elementos que hizo Prieto Vives, después de las cuatro pilas iniciales, no volvió a encontrar otro elemento, al que alude indefinidamente como «argamasón», hasta 67 m., estando en medio la citada «mesa del obispo», que claramente no se trata de una pila romana. Y lo restante hasta la otra orilla, después de una pila de gran tamaño, con distancia de 20 m. respecto a la anterior midiendo desde sus ejes, era algo confuso, excepto las cuatro últimas pilas y el estribo sobre el que descansaba el último arco, particularmente las dos pilas del extremo, que conservaban cierta altura. Estas últimas venían a coincidir en proporción con la cuarta del otro extremo, que es ligeramente mayor que las pilas iniciales²⁷.

El puente romano se inició en la margen de la derecha, como puede verse todavía, con un macizo con dos arcos como aliviaderos y cuatro arcos de bóvedas escarzanas —las que quedan en pie son malas reconstrucciones—, con luces crecientes progresivamente, desde 7 m. hasta 10,15 m. Esta parte, de sólida construcción, dada la relativamente escasa apertura de los vanos y el hecho de haber estado ubicada en la playa que aquí formaba el Tajo a la que ocasionalmente llegaría el agua, ha pervivido sin problemas. Se ve que la rasante del puente iría en ascenso hasta la última bóveda conservada de este tramo para coger altura, seguramente con más inclinación que la que presenta García Galiano, y propiciar el desarrollo de los siguientes arcos, ya dentro del agua, sin duda de mayores proporciones, aunque no necesariamente muy elevados, dado que en la zona, las crecidas del río se extenderían sobre la margen tendida de la derecha. Así lo testimonia ya la cuarta pila, con mayor grosor, desde la cual se pudo voltear un arco mayor, como aparece en el plano de García Galiano, y como de hecho se pudo trazar hasta la «mesa del obispo», que sin ser pila romana no sería improbable que se enclavara sobre alguna pila antigua, porque entre ella y la inmediata anterior no había indicios de ninguna otra más. La elevación de la «mesa del obispo» en el momento en que se hiciese, implicó con sus 8,10 m. de grosor, casi el doble de las pilas romanas que restan, el apoyo de arcos de consideración. La pila central del puente de Alcántara, de 8,30 m. de grosor, soporta dos arcos de 27,40 m. y 28,80 m., respectivamente. Sin necesidad de llegar a estas proporciones, cabe suponer en Alconétar un crecimiento de los arcos hacia la parte central del puente quizá mayor del que se ha supuesto, sabiendo que en el otro extremo, en el de la margen izquierda, los arcos disminuían de nuevo, según las distancias existentes entre las cuatro últimas pilas, a las que nos hemos referido ya.

El gran número de pilas que contó Prieto Vives, a veces sin una definición clara como tales, también pudieron ser amontonamientos de las bóvedas caídas, e incluso hay que pensar en lo que fueron los sucesivos proyectos de rehabilitación. Si el puente de Alconétar nunca llegó a reconstruirse, probablemente se debiera a la complejidad de la fábrica, y si en un momento determinado se trató de simplificar el problema de su paso con un enlace de madera entre las pilas, como parece que se documenta en el proyecto de Felipe II comentado al inicio, se trataría de acortar las distancias con

²⁷ PRIETO, *op. cit.*, pp. 149 y ss.

la elevación de nuevas pilas, si es que efectivamente los arcos romanos tuvieron más apertura como planteamos de modo hipotético.

Por otra parte, hay que considerar también que si el puente puede fecharse en el siglo II, quizá no fuese el único, sino que pudo tener en este paso un antecedente romano más primitivo. La vía romana de la Plata, que tuvo fases sucesivas de construcción, en un primer momento debió llegar hasta Alconétar, en cuyas proximidades se recogió un miliario de la época de Augusto²⁸. Y desde este momento hasta la construcción del puente, no sería improbable que se hubiera previsto otro paso, aunque fuera provisional. Es decir, que desde el principio y a lo largo de la historia, en este paso vital de Alconétar, en cualquier momento pudieron elevarse otros elementos que no se correspondieran con los que pudo tener la parte que complementara al tramo romano que hoy conocemos.

En lo que se refiere al pequeño puente del Garro sobre el río Almonte, los restos que llegaron a la actualidad se limitaban al estribo de la margen derecha y a un trozo de la plataforma con la que se iniciaba el puente en la margen izquierda del río. Ambos elementos estaban ubicados casi en la desembocadura del río Almonte en el Tajo². Estos datos son coincidentes con los de nuestro plano, de modo que también aquí pudo basarse la obra del siglo XVIII sobre algún elemento perviviente de la antigüedad, si bien advertimos que el sillar del citado estribo era liso, como se ve en algunas fotos, diferente al sillar almohadillado de Alconétar, por lo que quizá no fuera obra romana sino posterior. En el grabado primero de De Laborde, aparte del estribo citado, también se documenta otro elemento en la orilla izquierda del Almonte, como base de una pila.

El puente considerado romano del Almonte, por la relación de altura que alcanzaba el viejo camino que en él confluía respecto al estribo aludido, parece que no llegaría a tener bóvedas³⁰. En el siglo XVIII, sobre una topografía semejante a la del Tajo, con una orilla tendida de deposición de elementos, y la otra escarpada, se pretendía resolver de manera semejante al gran puente compañero, al disponerse un macizo con pequeños arcos y con rasante en ascenso, y con una progresión en las luces de los arcos hasta el cauce del río, de manera que sólo una pila quedaría permanentemente dentro del agua.

Los puentes proyectados por García Galiano, con sus arcos escarzanos, las pilas con sus grandes tajamares y estructuradas internamente en compartimentos, cuando menos, tomaron referencias constructivas de la obra primitiva, si bien las bóvedas rebajadas, con ciertas ventajas técnicas, de nuevo se impusieron en la traza de puentes del siglo XVIII.

La calzada de ambos puentes, según el proyecto, carecía de acerados y ocupaba la totalidad de la anchura, teniendo sobre los ensanches de las pilas espacios donde se pudieran apartar los carruajes en previsión de cualquier encuentro (E). En este sentido, el tráfico estaba organizado, y curiosamente de manera inversa, pues la entrada

²⁸ J. N. ROLDAN HERVAS, *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca, 1971, p. 174.

²⁹ FERNANDEZ CASADO, *op. cit.*, vid. Puente del Garro, y ROLDAN, *op. cit.*, figs. 37 y 38.

³⁰ FERNANDEZ CASADO, *loc. cit.*

de ambos puentes se señala por la izquierda (O). La vía era de empedrado distribuido en cajas de cantería y tenía sus desagües como pequeños agujeros abiertos en la base del pretil (H). Este debía ser macizo y con adornos de piedra situados rítmicamente, como se aprecia en el alzado (G). Proseguía además por la calzada que unía ambos puentes, igualmente con sus desagües. En el ángulo de esta calzada, y delante de la torre de Floripes, que se representa algo diferente a como es, la casa que se construyó para los obreros (T) es la que existía en el lugar antes de la desaparición de todo este conjunto (fig. 2).

La obra, como se dice en la leyenda, era un «arreglo crecido», y se había presentado como una de las posibles soluciones para resolver el paso del Tajo en la zona. Otra solución fue la de hacer otro puente aguas abajo en el lugar de la Luria, donde la estrechez del río facilitaría la elevación de un puente más simple. Pero todos los caminos confluían en Alconétar, mientras que llevar el puente a la Luria supondría hacer caminos hasta aquel punto. Aunque ésta no estaba muy lejos de Alconétar³¹, García Galiano insistía en la conveniencia de reconstruir los puentes romanos, pese a la magnitud de la obra, que, sin embargo, la consideraba menor que el problema de abrir nuevos caminos. Esta parece que llegó a iniciarse, como ya comentamos, incluso se hizo la casa para los obreros (T), pero finalmente prevalecería el proyecto del puente de la Luria, porque cuando Ponz visita el lugar en 1776, comenta: «En el presente reinado se ha tratado de su reedificación, pero parece haber prevalecido el dictamen de fabricar otro nuevo puente algo más abaxo de estas ruinas con un arco solo, donde se estrecha el río»³². De este último puente, sin embargo, tampoco se sabe nada. Cuando Richard Ford pasa por Alconétar en 1832, vuelve a aludir a los cinco arcos romanos que ya documentó De Laborde y a los basamentos del puente del Almonte. Sin avances positivos en el paso del Tajo, pese a todos los proyectos, el viajero tuvo que valerse una vez más de las barcas junto al puente romano para pasar el río³³.

TRANSCRIPCION DE LA LEYENDA

Plano, perfil y alzado con planta alta del puente llamado de Alconétar sobre el río Tajo y la del Río Monte inmediato a dho Tajo.

- A. Escala opitipie para medir y arreglar y cotexar esta obra.
- B. Plano perfil de lo antiguo y por hazer en Tajo y Rio Monte.
- C. Alzado de lo biexo que existe y hay que hazer en los dos Ríos.
- D. Huella o passo, o pisso, o planta Alta, o usso de la Puente.
- E. Retiros para el carruage, librarse de encuentros a el passo.
- F. Guisena o empedrado y caxas de cantería en el pisso.
- G. Cubiertas con remates de hambas puentes.
- H. Dehesaguaderos de las lluvias que sobre si percive.

³¹ Plano en M. M. LOZANO BARTOLOZZI, *op. cit.*, p. 103.

³² A. PONZ, *loc. cit.*

³³ M. D. MAESTRE, *Doce viajes por Extremadura (en los libros de viajeros ingleses desde 1760 a 1843)*, Plasencia, 1990, pp. 401, 403.

- Y. Es hasta donde llega lo antiguo que existe; hasta el marxén.
- J. Arco que empuntas dize haver sido Puerta levadiza, y estarroto.
- L. Zircuito Semii yes estibanti, vnido el sustentante.
- M. Angulo Adiametro, opuesto, yes roto, llamanle Tajamar.
- N. Quadratura de los socolos, de los nuevos sustentantes.
- O. Entrada por hambos Estremos en las dos Puentes.
- P. Salida de ellos de hambas.
- Q. Sardineles de las Salidas y entradas de hambas.
- R. Camino que dista por delante de la Cassa de vna aotra Puente.
- S. Camino que va (y es Herradura) abarios Pueblos.
- T. Cassa obrada nuevamente para el abrigo de los obrantes.
- V. Roca que por vajo de ella divide ael Tajo de con el Río Monte.
- X. Otra, que sigue y desde su espalda sube asta el castillo.
- Y. Altera que dibide de el Rio Monte del Arroio Villaluengo.
- Z. Estadenota los zimientos y terreno de la obra que existe antigua.
- 6. Elevación que en el Ottoño Regularmente lleba de Agua.
- 5. Elcolor que esta fuera de la tinta es el que (dado) dice es el Agua.
- 4. La introducion de ellos en el Tajo, del Riomonte.
- 3. Denota la corda de los tres arcos escarzanos que parece Temieraria.
- 2. Esta lassagita y las dimensiones detodo la Escala lo dize.

Notta

Que la zitada corda de los Escarzanos quando no seatanta es poca menos cuya duda se padece por razon de los estorbos y vagos que la tirantez o hilo con que se mide se considera en su flevedad pero ahudemaiores de esta Espezie no me confunde. Y tambien que hasta el Peralte de la Canteria va metido vajo el orn... crudo de la excala opitipie para que cuando esta se estime por mas util (que será ... puedase con ella hazer verdadero Escuctrinio... su cumplimiento, Cazeres y septiembre 18 de 176 (9) (?).

Joseph Garzia Galiano

Haviendo visto, Paseado y medido el sitio antiguo donde estava colocado el Puente llamado Alconetar, sobre el Riotajo y la de el Rio Monte, im mediata aquel y tambien el de la Luria (mas avajo) Digo: Que es mas Combeniente rehedificar el tal Alconetar que el Confruhir nuevamente otro en la Luria, pues ahun que el segundo prometa menos costo en su Execucion, sube mas cassi de su principalidad, el de la Composición de Caminos, es pecialmente para confruhir los carretiles carruageros, y estos siempre ha de ser por su naturaleza Espuestos amuchos reparos. Assi por lo escabroso de las Montañas como por la rrapidez de los muchos Arroios que en sus cercos se pasean indispensable de ser cruzados, los que son Perniziosos en el entonzes, que el Puente en dha. Luria sea favorable.

Decuyo Conzepto se hevidencia que cuando el Riotajo va metido en su madre mas quenta le trahera a los transitantes pasar la Barca de Alconetar que padezer el destravio. Y penalidad que se les siguiera de yr por la Luria y mas a los Carruajes para los cuales a no ser aun excesivo costo de notable consideracion, no se les puede facilitar passo y siendo assi que la estavelidad que eternizada ofrece el sitio de la Luria para parar los extremos del arco en rroca nativa no tiene menos estavelidad alzitado antiguo Puente llamado de Alconetar, pues goza de el extremo (parte del Sur) de roca nativa y que el que mira del norte, es identico por la naturaleza de la obra y Efectos de el Arte, siendo todo lo que el rio cruza y sobre ella piedra nativa, sobre la que fixados suş sustentantes, y maxime siendo de la espesura que esta planperfir

manifiesta, cuyas circunstancias la abonan a ser extable y eterna como la de la Luria, y claramente se deja conozer que si se fabricara en dha. Luria el Puente no por eso se descansava de la penalidad del crezido desembolso a los Transsitantes puestendran amas favorable el pagar la varca por no padecer semejante destravio siendo de la misma calidad la vna que la otra, para la imposición de portazgo que el Real Supremo Consejo (ental caso) tenga por vien de imponer el que juntamente con el de las merinas seran pagados con mas gusto de los transitantes en la de Alconetar, que en la citada Luria, por las tan conocidas comodidades en que se diferencian ambos sitios. Y de lo Expuesto tanberidico se conoze ser siempre demenos costo la de Alconetar pues aunque esta, en su construccion cueste cerca de un Millon mas, se halla en los carriles y caminos de herradura corrientes y usuales, los que ael otro sitio de la Luria le faltan; los que ademas de sus continuados reparos suben a mas de el exceso que hay de uno a otro Puente.

Lamadera que hai Existente ahun se alla en estado de aprovecharse, si prompto se determina travajarla para lo que combenga pues de pasar un imbierno sobre ella cassi quedara inutil y como para la construccion de semejantes obras se hace preciso que con antelacion de año y medio esten preparadas las cales, pues de ello resulta su mas prompta Petrificacion devajo de el agua.

Y assimismo la prevencion de canterias labradas, carpinteria arreglada y fierro travaxado, y las demas ahinas y pertrechos para su maniobra que es un arreglo crecido, como tambien la corta, labra y conduzion de la maderanezaria para las cimbras, todo lo cual le obliga del constructor pre benirse para que nada le falte del Tpo. de cortar el Rio Monte aunque es dificil de hazer semejantes Calculos arrimado a la bastante practica e informado de los costos de los materiales, cada uno de porssi hago, y formo la qta. sigte.

| | |
|--------------------------------------------------------|-----------|
| Socolos ozimientos de los quatro sustentantes | 305.367 |
| Ymportan los pies cubicus de Canteria conduzion y saca | 315.867 |
| Su labor y asiento la misma cantidad | 315.867 |
| Mamposterias y asiento lavor de cornisas | 205.367 |
| El enrrase para obrar lo de arriva | 180.500 |
| Empedrarla y agregar la guiseña o guijarro | 12.400 |
| Los materiales de mamposteria | 15.000 |
| Cal | 60.000 |
| Maderas para las Cimbras | 100.800 |
| Andamios | 93.000 |
| De hacer las Cimbras | 100.800 |
| Fierro y Trabajo | 108.000 |
| Reparos en los arcos viejos | 20.720 |
| Lo añadido o que se ha de añadir | 44.500 |
| | <hr/> |
| | 1.838.288 |
| <i>Suma</i> | <hr/> |
| | 1.838.288 |
| | <hr/> |
| Arrazife por la entrada de el Sur | 34.360 |
| Romper la pesquera | 34.360 |
| Repararla | 30.500 |
| Carretones para la Canteria, parihuelas y Cubos, etc. | 105.000 |

| | |
|-----------------------------------------------------------|------------------|
| Salarios de Peones | 36.200 |
| Salarios Extra hordinarios de Ayudantes | 30.000 |
| Ael puente del Rio Monte | <u>840.000</u> |
| Esto es sin lo perteneziente a lo que merezca el Director | <u>2.994.648</u> |

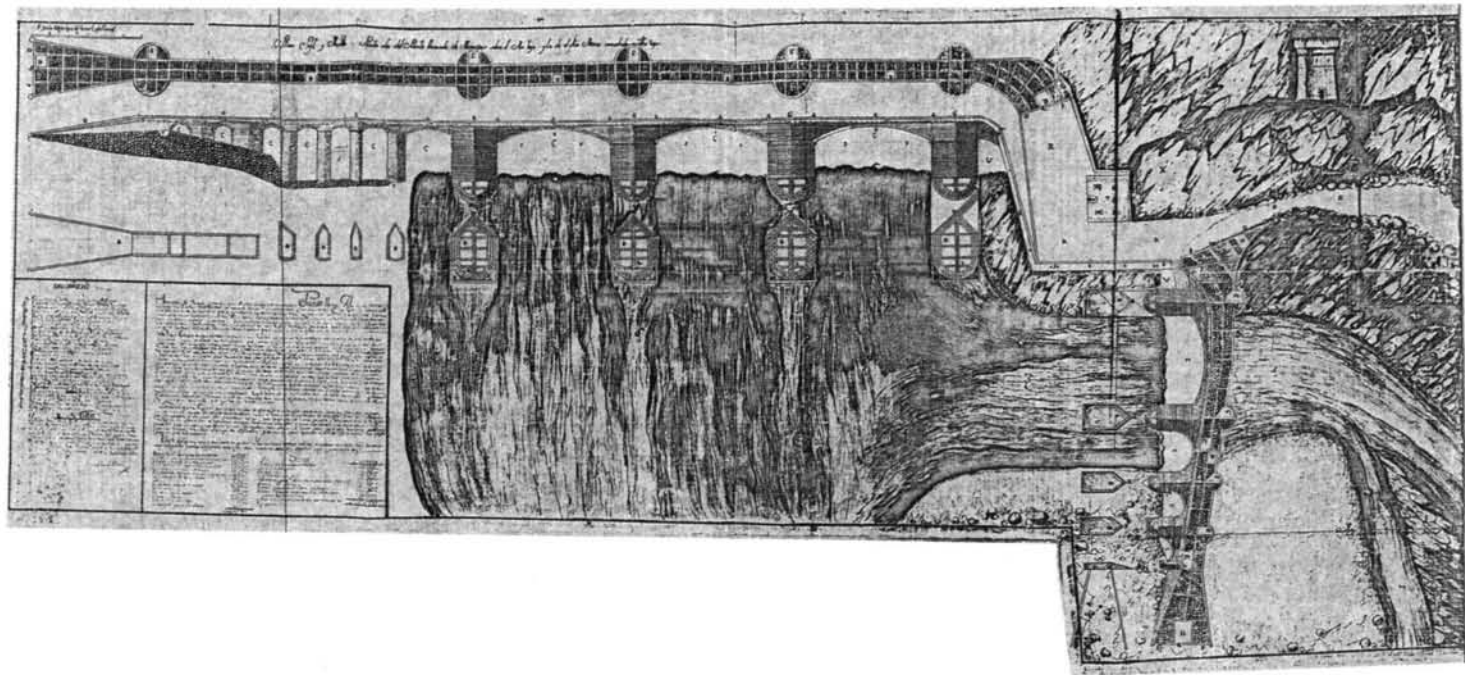


Figura 1. Planta y alzado del puente de Alconétar y puente de Almonte, según el proyecto de Joseph Garzia Galiano (176?). Servicio Geográfico del Ejército.

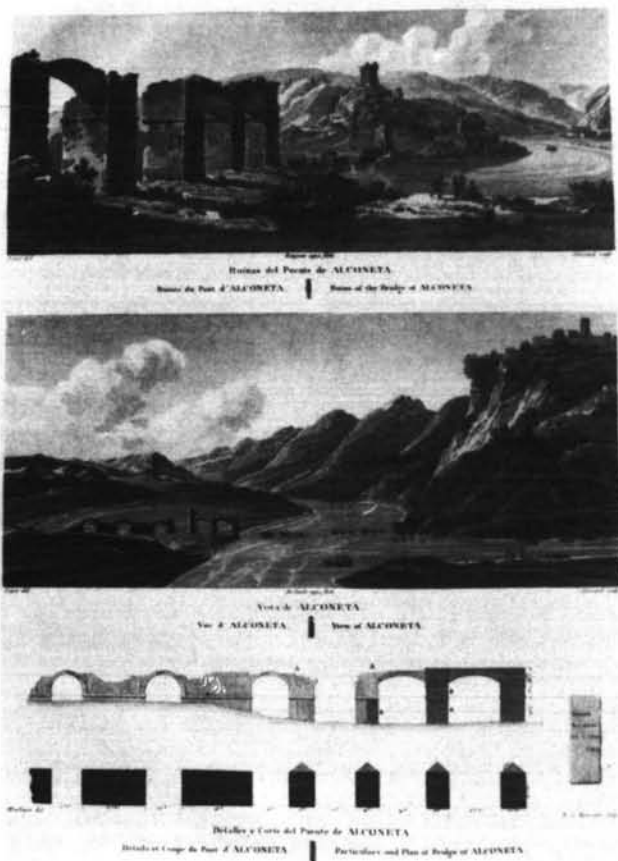


Figura 2. Puente de Alconétar, según De Laborde, 1806.



Figura 3. Fotografía aérea del río Tago en Alconétar, con los restos del puente romano, el puente de 1928, y el del ferrocarril de 1933.



Figura 4. El puente de Alconétar en su emplazamiento original, junto a la torre de Floripes y la casa entre el Tajo y el Almonte (foto de M. Fernández Miranda).



Figura 5. El puente de Alconétar en su emplazamiento actual.