

EL PUENTE ROMANO DE SALAMANCA EN LAS CRÓNICAS, LAS FUENTES HISTÓRICAS Y LA HISTORIOGRAFÍA

MANUEL C. JIMÉNEZ*, LUIS R. MENÉNDEZ Y MARGARITA PRIETO

RESUMEN: El *Puente Mayor* de Salamanca ha generado a lo largo de su dilatada historia multitud de escritos de diversa índole, tanto cronísticos, de viajes, científicos, como meramente literarios. Nos ocupamos de llevar a cabo una recopilación y un estudio de aquéllos que hemos considerado más interesantes, desde los primeros testimonios de los que se tiene noticia, hasta los últimos ensayos especializados, referidos a trazado, estructura, reparaciones, rupturas, reconstrucciones, etc, casi siempre en relación directa o indirecta con las avenidas que ha sufrido el monumento en sus, aproximadamente, dos mil años de existencia. Nos ocupamos, finalmente, de su problemática cronológica, tema ampliamente tratado pero aún no suficientemente resuelto.

SUMMARY: The *Puente Mayor* of Salamanca has generated, during its prolonged history, writings of various kinds: chronicles, travel, scientific and also literary sorts of works. We have dealt with the task of collecting and studying those which we have considered most interesting, from the first evidences of which we know, up to the specialized papers, referring to: line, structure, repairments, crackings, reconstructions... etc. Most of these are nearly always directly related to floods which the monument has suffered during its two thousand years of existence. We have taken measures concerning its problematic chronology; an issue which has been widely dealt with, but not yet solved.

PALABRAS CLAVE: Crónicas / Historiografía / Salamanca / Puente romano.

*mc.jimenez@teleline.es

El Puente Romano de Salamanca sobre el río Tormes (o *Puente Mayor*) ha generado un buen número de referencias en la literatura, tanto cronística como de viajes y, también, científica. Pese a ello, lo que conocemos sobre este monumento es más bien escaso, pues una buena parte de esas noticias son de reducido o nulo interés, y en no pocas ocasiones confusas y contradictorias en los datos aportados.

A continuación trataremos de realizar un breve acercamiento a la evolución histórica de la propia construcción desde un punto de vista historiográfico para intentar comprender mejor cómo ha ido integrándose en la dinámica de su uso continuado durante dos mil años.

La historia del monumento ha de desglosarse necesariamente, como el propio puente, en dos partes, la referente a la mitad romana y la de la mitad moderna.

Durante su larga vida, este monumento ha pasado por numerosísimas intervenciones, arreglos de mayor o menor importancia e, incluso, reconstrucciones totales o parciales de su fábrica, no siempre documentadas con suficiente claridad.

Su estructura actual es de veintiséis arcos, de los que únicamente son de fábrica romana los quince primeros, contando desde la salida de la ciudad (Norte), en la margen derecha, es decir, hasta el *Castillejo* o *Castillete* central, y se encuentra realizado en granito. Su estructura y medidas, así como sus principales características han sido objeto de estudio por diversos autores modernos, entre los que también se encuentran diferencias importantes (Gazzola, 1963; Fernández Casado, 1980; Galliazzo, 1995; Durán Fuentes, 1996), en lo referido a la parte antigua, y en menor medida para la moderna (Aramburu-Zabala, 1992).

Resumiendo sus características, Galliazzo, en su intento de clasificación de todos los puentes del Imperio, lo incluye en su Tipo 28, al que denomina «*a più arcate di luce analoga simmetricamente ripetute*» (Galliazzo, 1995, I, 564).

En lo que se refiere a la fábrica nueva, es completamente diferente de la romana, pues pese al uso de granitos en las dovelas de los arcos, existe constancia de que se ordenó sacar del río la piedra del puente arruinado con el fin de utilizarla para edificios públicos (Aramburu-Zabala, 1992, 167). El material utilizado ahora es la arenisca, piedra más accesible, barata y fácil de trabajar (Jiménez Fuentes y Martín de Jesús, 1992). Otra diferencia importante es que ahora se emplea argamasa, lo que por el momento no se ha detectado en la parte antigua más que en reparaciones modernas (Galliazzo, 1995, II, 337).

Existen discrepancias entre diversos investigadores en el tema de si en la reconstrucción se siguió el modelo de la parte romana. Para María Nieves Rupérez, sí existió un intento de imitar la parte antigua, aunque con una evidente tosquedad (Rupérez Almajano, 1992, 47); en esta misma línea, J. de Vargas apunta que el hecho de que la luz de los nuevos arcos sea igual a la de los antiguos romanos es un indicio de que en su levantamiento usaron los cimientos de los destruidos (de Vargas y Aguirre, 1995, 56). Por su parte, Miguel Aramburu-Zabala opina que existe una concepción muy diferente entre la obra romana y la de la Edad Moderna, contrastando el carácter masivo romano con el perfil hidrodinámico de la obra moderna. Se trata de la sustitución de la masa por la técnica, no existiendo, por

consiguiente, influencia romana, tanto en el caso del puente salmantino como en el de otros puentes de los siglos XVI y XVII (Aramburu-Zabala, 1992, 49, 167).

1. EL PUENTE MAYOR: NOTICIAS Y FUENTES HISTÓRICAS

Pese a que hoy en día sea quizás uno de los atractivos turísticos menos valorados de Salamanca¹, su imagen se encuentra íntimamente asociada a la de la ciudad junto con la de la escultura zoomorfa que actualmente se ubica a la entrada del mismo, formando ambos parte del escudo de Salamanca (Dorado, 1776, 17; Madoz, 1848-1850, 393; González de la Llana, 1869, 44; Vázquez de Parga, 1885, 46).

Existe una tradición popular recogida por M. González de la Llana que explica el origen del primer cuartel del escudo en los siguientes términos:

«Dícese que cuando estaban perdidas las ruinas de la antigüedad, escapóse un día un toro de una de las debesas del país, siguióle la pista un pastor, y despues de grandes afanes por encontrarle, vió de lejos que el toro estaba escarbando cerca de un árbol, y que entre la maleza aparecían algunos escombros, llegando de este modo á descubrirse los vestigios de un puente, por cuyo motivo, reedificada la población, tomó por armas el puente, el toro y el árbol» (González de la Llana, 1869, 44).

Desde fines del siglo XIII se documenta en el anverso del Sello del Concejo de Salamanca un toro sobre puente de piedra (sin almenado)² orlado con la inscripción «SIGILUM CONCILII SALAMANTINI DV», si bien las características epigráficas y la leyenda recogida en la orla de su reverso aseguran que su elaboración se produjo bajo el reinado de Alfonso IX (1187-1230) (Gómez-Moreno, 1967, I, 157-158; González Díez y Martínez Llorente, 1992, 188-189).

También toro y puente aparecen en el código conocido actualmente como *Fuero de Salamanca* de la segunda mitad del siglo XIII (Martín Rodríguez, 1987, Tit., XLVIII), pero que es en realidad «el colofón «legal» más directo de un largo y lento proceso histórico de refundición de diversos materiales normativos consuetudinarios junto con un significativo elenco de privilegios tradicionales urbanos recipiendados por la población de manos regias entre los siglos XI y XIII y ejecutado por la anónima pluma de un jurista leonés actuante bajo el reinado de Alfonso X» (González Díez y Martínez Llorente, 1992, 189). Gracias a esta referencia que contiene el Fuero sabemos que el «toro de la puente» se encontraba a la entrada del puente según se sale de la ciudad, tal y como más tarde, en 1554, vemos confir-

1. El monumento se encuentra catalogado como Bien de Interés Cultural (BIC), contando con una protección específica y habiendo sido declarado Monumento el 3 de junio de 1931 (Gaceta 4 de junio de 1931) (NIETO GONZÁLEZ, 1995, 603-604, 1096).

2. En cambio, Antonio García Boiza asegura que «en los sellos de cera de los documentos más viejos, siempre aparece el puente con pretiles almenados» (GARCÍA BOIZA, 1937, 49).

mado en el famoso episodio del Tratado Primero del *Lazarillo de Tormes* (Anónimo, 1982, 108-109), y recoge el primer cronista de la ciudad, G. González Dávila en 1606 (González Dávila, 1606, 14)³.

Ya en el siglo XV las referencias de los diversos viajeros extranjeros que visitan la ciudad suelen incluir un breve comentario sobre el puente. Así, L. de Rosmihal en su *Relación de Viaje* de 1467: «*Por esta ciudad pasa un río llamado el Tormes, que tiene un puente de piedra no muy grande*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 101).

De mucho mayor interés es la noticia aportada en su *Itinerario español* de 1494 por J. Münzer: «*Dista Salamanca diez leguas de Zamora; está situada junto al Tormes, que nace en las montañas del mismo nombre, río, aunque pequeño, cruzado por un puente de 23 grandes arcos*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 104). Las equivocaciones en el número de arcos son algo habitual entre los diversos autores que a lo largo de los tiempos se han ocupado, con más o menos extensión, del Puente Romano; sin embargo, una diferencia tan notable como la aquí observada parece poco explicable desde un error de cálculo, por lo que puede que nos encontremos ante un testimonio real de un puente más pequeño que el actual, incluso con anterioridad a la primera rotura bien documentada conocida como «Avenida de Santa Bárbara» (1498).

En la siguiente centuria, entre 1531 y 1533, el monje cisterciense Claudio de Bronseval, procedente del vecino país gallo, visita los monasterios peninsulares de la citada orden, comenzando uno de sus escritos con este escueto comentario: «*Llegamos a la ciudad de Salamanca cerca de la cual corre un río muy importante en invierno que se franquea sobre un puente de cuatrocientos pies de longitud*» (San Miguel, 1991, 257).

La documentación gráfica más antigua que conocemos sobre el puente es el grabado realizado en 1570 por Anton Van den Wyngaerde (Kagan, 1986, 366).

En él podemos ver ya una clara diferenciación entre la fábrica de los quince arcos romanos y la de los cuatro arcos cercanos al Arrabal⁴. Es decir, que hacia finales del siglo XVI el puente romano se encontraba exactamente tal y como está hoy (Villar y Macías, I, 1887, 30), con excepción del almenado representado en el grabado, atribuido a fábrica medieval tal y como el propio Van den Wyngaerde nos dice: «*Cruzando el puente de origen romano y en buena parte construcción medieval –como atestiguan la torre meridional y las almenas de cantería tosca y donde se encontraba el toro de la puente del Lazarillo de Tormes– se alza [...] la muralla salmantina...*» (Kagan, 1986, 363). Pero en realidad, el almenado debe pertenecer a un momento bastante tardío dentro de la Edad Media, pues en las primeras repre-

3. También Lope de Vega nos habla del toro y del puente en el Acto II de su obra *El mejor maestro el tiempo* (LOPE DE VEGA, 1930, p. 525).

4. En realidad no sabemos si estos cuatro arcos eran los que existían únicamente en ese momento o si por el contrario se trata de la perspectiva del grabado, pues la continuidad del puente, pese a no verse su final, sugiere la existencia de por lo menos un par de arcos más. Actualmente esta parte del puente cuenta con un total de once arcos.

sentaciones del Sello del Concejo no aparece. En cuanto a la torre mencionada, y que se sitúa en la zona de unión entre las fábricas antigua y moderna, tiene aspecto de arco triunfal de gran robustez. El momento en que se edifica esta obra es difícil de precisar, pues no hemos encontrado más referencias a la misma, con la excepción de la noticia dada por Alfonso Rodríguez G. de Ceballos en la que nos informa de que se levantó como muestra de bienvenida a Felipe II y a su primera esposa doña María de Portugal con motivo de su boda en 1543 (Rodríguez G. de Ceballos, 1996, 17), que muy probablemente amplía las de P. Madoz (Madoz, 1848-50) y J.M.^a Quadrado. Nos dice éste último que «*en el centro se levantó una torre no destituida de gentileza aunque hecha ó modificada en el siglo XVI*» (Quadrado, 1884, 8), si bien este autor presupone que la obra destruida en 1853 es la misma, cosa que como sabemos no es así, pues siguiendo a Gómez-Moreno, tras la ruina provocada por la gran avenida de 1626, se reedificó de nuevo en 1681 (Díez Elcuaz, 1999, 133).

¿Cuándo se produce entonces la ruptura del puente originalmente romano? Para responder a esta pregunta primero hemos de aproximarnos a otra cuestión primordial ¿existió un puente romano de mayor extensión que el actual? M. Durán, en su estudio sobre una serie de puentes romanos de la Península Ibérica, recoge la duda presentada por diversos autores, y él mismo, sobre la longitud original de nuestro puente debido a la disposición simétrica que presentan las pilas. Para resolver esta duda analiza los datos sobre el nivel de la riada máxima y la capacidad de desagüe realizados por la Jefatura de Obras Públicas, y publicados por Fernández Casado a inicios de los años ochenta (Fernández Casado, 1980), confrontándolos con sus propios cálculos. De esta comparación se confirma, en su opinión, la necesidad de un puente con un número de arcos similar al actual (26), pues uno más corto no tendría capacidad suficiente y se vería rebasado (Durán Fuentes, 1996, 173). Por lo tanto, tomaremos esta hipótesis como punto de partida.

1.1. LAS NOTICIAS EN RELACIÓN CON LAS RIADAS. LA AVENIDA DE SANTA BÁRBARA

Las avenidas del Tormes han sido usuales a lo largo de la historia, causando numerosos destrozos en toda la vega del río a su paso por Salamanca e incidiendo en la estructura del puente con mayor o menor virulencia.

Durante la Edad Media podemos documentar riadas importantes en 1229, 1236, 1256, 1422, 1482 y numerosas en los últimos diez años del siglo XV, siendo las más importantes las de los años 90 y 98 (Araújo, 1884, 126; Fernández Casado, 1980; Herráez Hernández, 1992, 357-358; Sanz Hermida, 1997, 21).

De la riada de 1256 señala Barco López: «*En 3 de Noviembre de 1256 fue tan impetuosa la corriente que [...] además causó daños de consideración en el arrabal del puente; arruinó el convento que tenían allí los dominicos y dejó resentido el puente por aquella parte*» (Barco López, 1861, 18; Araújo, 1884, 118; Sanz Hermida, 1997, n. 11, 74).

No sabemos qué destrozos propició sobre el puente esta avenida, pero debieron de tener cierta consideración pues en 1275 se encontraban reparándolo tal y como consta en la orden dada el 2 de Abril en Peñafiel por el infante don Fernando, gobernador de estos reinos (Villar y Macías, I, 1887, 31).

En 1482 se produjo otra avenida⁵ de consecuencias importantes que, aunque no causó daños personales de consideración, según parece incidió sobre la parte del puente que se encontraba resentida, sin que podamos preciar más esta noticia recogida por diversos autores (Barco LÓpez, 1861; Araújo, 1884, 125; Villar y Macías, I, 1887, 31; Sanz Hermida, 1997, 24).

Con posterioridad a esta crecida ya no contamos con datos fehacientes sobre desperfectos en el puente hasta la conocida como «Avenida de Santa Bárbara», producida en los primeros días del mes de diciembre de 1498. Tras varios meses de lluvias constantes el Tormes acrecienta su caudal considerablemente y se desborda por toda la vega cercana a la ciudad. De esta manera asistimos a una de las riadas, junto con la de «San Policarpo» (1626) más importantes de cuantas ha sufrido Salamanca.

Sobre esta crecida contamos con la Real Cédula del rey don Fernando el Católico remitida al Cabildo salmantino (Villar y Macías, II, 1887, 133-134; Herráez Hernández, 1992, 360-361; Sanz Hermida, 1997, 26), datada en Madrid el 20 de marzo de 1499, y en la que se nos informa sobre la caída de dos arcos del puente:

«Venerables Deán e Cabildo de la Yglesia de Salamanca: Juan Bravo procurador desa dicha cibdad me fizo relación, diziendo que bien sabía cómo a cabsa de las grandes avenidas que vinieron por el río Tormes este ynuvierno, se siguieron grandes daños e pérdidas a esta dicha cibdad, entre las quales derrocó dos arcos de la puente, e ciertas calzadas. E que yo, a suplicación de la dicha cibdad, si liçencia e facultad que para el reparo de la dicha puente y calzada, se repartiesen en la dicha cibdad e su tierra quatroçientos mill maravedís».

El impacto de este acontecimiento fue muy grande en la sociedad salmantina, pues es recogido por diversas composiciones literarias escritas por esas fechas. Concretamente, en lo referido al puente, contamos con alusiones a su ruptura en tres obras.

La *Égloga trovada de Juan de la Enzina, representada la noche de navidad* (1498) pone en boca de Juan la siguiente descripción de los resultados de la inundación (Sanz Hermida, 1997, 87, versos 66-71):

*«Tú contar me lo mandes.
Con los andiluvios grandes
Ni quedan vados ni puentes,
Ya las gentes
Reclaman a boz en grito,
Andan como los de Egipto»*

5. Según Bernardo Dorado, a fines del año de 1479 se produjo una inundación que arruinó parte del convento de los Padres carmelitas, pero no sabemos la incidencia que pudo tener sobre el puente (DORADO, 1776, 326; SANZ HERMIDA, 1997, 22).

También de 1498 es el poema latino de Antonio Jiménez *De tormis inundatione*, que describe la fractura del puente (Sanz Hermida, 1997, 114, versos 337-347; 116, versos 418-419):

*«Sin parar arrasó fincas, torres y adeas y casas
Y puentes; destruidos establos de reses en campos,
Y todo cuanto pudo romper en su arrastre excesivo.
Pronto de Sima tamaño el puente largo se llena,
Que en veintiocho por junto grandes arcos se apoya.
Que, no pudiendo acoger por sus bocas el río y sus olas
Ni absorber tantas lluvias dañinas que iban corriendo,
Ni aunque mil fuesen, sobrepasan en la parte izquierda
Las corrientes mezcladas y en vasta vorágine rompen,
Donde el puente en declive siete ojos tiene menores
Que los demás».*

Y más adelante:

*«Mientras algunos frailes al medio del puente procuran
Llegar (pues más adelante seguir ya no pueden)».*

Por otra parte, en esta misma obra encontramos una discrepancia con la carta del Rey Católico sobre el número de arcos rotos (Sanz Hermida, 1997, 122, versos 596-598):

*«Quebró la puente, de la que partió con su empuje tan sólo
Un arco y le dañó únicamente en aquella parte
Que se sabe muy bien que no hizo Alcides el fuerte...».*

De todas formas, lo importante de esta referencia no es el número de arcos rotos, pues parece evidente darle preferencia en este caso a un documento oficial, sino en el hecho de que el erudito autor del poema sabía que en esa fecha la parte del puente que cedió ya no era la original, lo cual se ve confirmado a continuación (Sanz Hermida, 1997, 122, versos 600-606):

*«Pues hay quien dice que el puente en medio de la muralla
Fue en Salamanca otrora Hércules edificado,
Cuando llegó el Grande acá a nuestras costas de Hesperia.
Nunca esta obra ha podido romper el plácido Tormes
Ni lo podrá, por más que cientos largas corrientes
(si es que hacerse pudiera) aquél consigo arrollara,
Y aunque confluyese espumante y que aquél mar más grande».*

Nuevamente aquí podemos encontrar un cierto argumento a favor de un puente romano originalmente corto, aunque en este caso hemos de contar con la

posibilidad de que se trate de una hipérbole, de una licencia poética, para reforzar así la magnificencia del antiguo monumento.

Finalmente, también en *La Celestina* (1499) encontramos una referencia a la «Avenida de Santa Bárbara» (Rojas, 1983, Tercer Auto, 100-101), que nos da muestra de la impresión que en su momento causó sobre la gente:

«Cada día vemos novedades y las oímos y las pasamos y dejamos atrás. Diminúyelas el tiempo, háceles contingibles. ¿Qué tanto te maravillarías si dijesen: la tierra tembló o otra semejante cosa que no olvidades luego? Así como: belado está el río, el ciego ve ya, muerto es tu padre, un rayó cayó, ganada es Granada, el rey entra hoy, el turco es vencido, eclipse bay mañana, la puente es llevada, aquél es ya obispo, a Pedro robaron, Inés se aborcó, Cristóbal fue borracho.

¿Qué me dirás, sino que a tres días pasados o a la segunda vista, no hay quien de ello se maraville? Todo es así, todo pasa de esta manera, todo se olvida, todo queda atrás».

El problema de los destrozos en el puente descritos en esta serie de obras no debió de tener solución en un plazo corto de tiempo pues el 23 de septiembre de 1500 los Reyes Católicos remiten otra carta al Cabildo en la que, de nuevo, instan para que se repare el puente (Herráez Hernández, 1992, 360-361; Sanz Hermida, 1997, 27).

Estos retrasos en la reparación de los desperfectos serán causa de la confusión de algunos autores que consideran que es a este momento al que corresponde la construcción de los once arcos modernos, así es el caso de Jacinto Vázquez de Parga y Mansilla, quien al referirse al puente sobre el Tormes nos dice que la «parte romana solo consta de los quince arcos inmediatos á la ciudad, habiendo sido añadidos los once restantes en tiempo de Carlos I de España y reparados por Felipe IV» (Vázquez de Parga, 1885, 40).

En resumen, de lo visto hasta el momento podemos deducir que si alguna vez existió un puente romano largo de unos 26 arcos, éste debió de romperse en un momento indeterminado entre la Antigüedad Tardía y la alta Edad Media, puesto que en el siglo XVI ya existía un puente largo con una parte levantada con mucha anterioridad⁶. De esta manera, la gran riada de 1626 conocida como de «San Policarpo» a la que tradicionalmente se le viene atribuyendo la ruina de la mitad del puente romano se llevó en realidad una obra ya reparada prácticamente en su totalidad.

Con anterioridad a la de 1626, Manuel Villar y Macías recoge una inundación que destruyó varias casas en la Vega, ocasionando muchos perjuicios en aceñas y pesqueras (Villar y Macías, 1887, II, 454).

6. Este era un hecho reconocido por algunos autores del momento, como es el caso de Pedro González de Trasmiente en 1618: «La puente fue edificada / por artificio romano / lo otro medio es Hispano / una figura ha plantado / del toro siempre velada» (FERNÁNDEZ CASADO, 1980).

1.2. LA GRAN RIADA DE 1626 EN LAS CRÓNICAS Y EN LA HISTORIOGRAFÍA

La «Avenida de San Policarpo» se produjo a lo largo de la tarde y noche del lunes 26 de Enero de 1626, continuando sus efectos en las primeras horas del día siguiente. Varios factores han contribuido a que se perpetúe su recuerdo⁷, por un lado sus efectos catastróficos, por otro, el que sus consecuencias produjeron un nuevo desarrollo urbanístico de la ciudad al quedar integrados desde este momento todos los cenobios en el interior del núcleo urbano (García Martín, 1982; Herráez Hernández, 1992, 358, n. 22; Sanz Hermida, 1997, 25).

La fuerza del río derrumbó diez arcos del puente (Falcón, 1867, 38; Quadrado, 1884, 37, 91 y 201; Araújo, 1884, 97 y 133; Villar y Macías, I, 1887, 31-32; Gómez-Moreno, 1967, I, 45; García Martín, 1982; Herráez Hernández, 1992, 358), aunque para algún autor, basándose, a nuestro juicio, en una interpretación errónea del grabado de Wyngaerde, son cuatro los arcos destruidos (Aramburu-Zabala, 1992, 167). Por su parte, Manuel Gómez-Moreno, al referirse a la parte moderna del puente, dice:

«Su apariencia no es muy vetusta, aunque a juzgar por su tejazoz y las marcas de los sillares quizá no bajan del siglo XIII, mas esta parte ha sufrido reparaciones grandes: en 1499 una avenida derrocó dos arcos, y la de 1626 obligó a rebacer diez, que se acabaron en 1677, de modo que quizá sólo el último es antiguo, y en él efectivamente abundan más las piedras marcadas» (Gómez-Moreno, 1967, I, 46).

Pero en general, la mayor parte de los autores están de acuerdo sobre el hecho de que los diez arcos se arruinaron.

Un joven viajero lyonés, Balthasar de Monconys, llegado a la ciudad dos años después de la gran avenida, nos da noticia de lo acontecido en su *Viaje de España* (1628). Haciéndose eco de la destrucción de «*más de doscientas casas (...) y del abogamiento de numerosas personas, entre ellos más de trescientos estudiantes*» (San Miguel, 1991, 300-301), escribe:

«A lo largo de la ciudad pasa un río llamado Tormes, sobre el que hay un hermosísimo puente construido por los romanos, de trescientos pasos de largo, sin contar lo que el río derribó cuando se desbordó hace dos años, que fue precisamente la parte que había sido construida poco tiempo antes» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 110).

Según el P. Morán, «falló uno de los arcos, y los demás fueron sucumbiendo uno en pos de otro hasta el centro, en que hay una fuerte pilastra que sostenía una torre, y que resistió el empuje de los arcos que quedaron en pie» (Morán Bardón, 1946, 86).

7. J. Sanz Hermida llega a recoger en su *Inventario de las Relaciones sobre la Riada de San Policarpo* hasta tres versiones manuscritas y al menos nueve impresos diferentes (SANZ HERMIDA, 1997, Apén. II, 54-63).

La reparación de la obra fue calculada en aquel mismo año en 682.900 reales. En cuanto al período de elaboración y conclusión de las obras, según parece, se realizó un arreglo provisional con entramado de madera (Araújo, 1884, 97; Rupérez Almajano, 1992, 47; Aramburu-Zabala, 1992, 167), no terminándose las obras hasta 1677, bajo el reinado de Felipe IV, tal y como consta en la inscripción situada en los pilares de la salida del puente por la parte del Arrabal (Villar y Macías, 1887, I, 32; Camón A6, 1953, 136). También ahora se renueva todo el enlosado (Villar y Macías, 1887, I, 30; Rupérez Almajano, 1992, 47), y en los pretiles, en lugar de las almenas de tosca cantería, similares a las que hasta 1853 tuvo el puente antiguo, se colocaron remates esféricos situados a largas distancias (Villar y Macías, 1887, I, 30).

1.3. LA CONSTRUCCIÓN DEL *CASTILLETE* CENTRAL

Cuatro años más tarde, en 1681, se coloca una nueva inscripción dando otra vez cuenta de la conclusión de las obras del puente, lo que parece que pudiera interpretarse como una referencia a las obras de construcción de un pabellón o *Castillete* en la zona de unión entre la fábrica antigua y la moderna, en sustitución del que figura en el grabado de Wyngaerde (Falcón, 1867, 65; Villar y Macías, 1887, I, 30 y 32; Gómez-Moreno, 1967, I, 46; Rupérez Almajano, 1992, 47; de Vargas y Aguirre, 1995, 57).

Este *Castillete* nos es conocido por diversas descripciones, en donde se apuntan sus posibles finalidades, y representaciones de grabados⁸. Veamos algunos ejemplos.

Entre 1831-1834, Richard Ford elaboró *su Manual para viajeros por España y lectores en casa*, en él leemos: «*El Medio Puente es uno de esos pabellones o santuarios tan corrientes en los puentes españoles, en los que se venera a algún dios fluvial tutelar o a algún santo local*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 163).

En 1834, Alexander S. MacKenzie, escribe en su *Otra visita a España*: «*Era mediodía cuando cruzamos el puente y el sol de febrero era tan agobiante que nos alegramos enormemente de refugiarnos de su ardor bajo la protección de una pequeña cúpula gótica situada en el centro del puente, templete de algún santo predilecto*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 172).

William Henry Giles Kingston en su *Lusitania: apuntes y bosquejos*, Bosquejo XXVIII, de 1843, también visitó el puente: «*El puente es muy largo, con una bóveda en el centro que tiene un tejado alto, como el remate de un templo chino*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 223).

Más completas son las descripciones de autores españoles, entre los que la fuente principal es Villar y Macías (Villar y Macías, 1887, I, 30). Así, la obra escrita

8. Una buena selección de los mismos se puede encontrar en FERNÁNDEZ CASADO, 1980 y, muy especialmente, en el Apéndice de MAJADA NEILA y MARTÍN MARTÍN, 1988. A éstos habría de unirse el tantas veces reproducido, y difilmente interpretable, de Cabracán (*vid.* por ejemplo RUPÉREZ ALMAJANO, 1992, 50, Fig. 8).

en el primer tercio de este siglo, pero recientemente editada, de Joaquín de Vargas y Aguirre, *Antiguas fortificaciones y castillos de Salamanca*, nos presenta una completa visión de esta construcción⁹ (de Vargas y Aguirre, 1995, 57):

«Se elevaba el castillo entre la parte antigua y la moderna a manera de lazo de unión entre las dos. Se asentaba su fábrica sobre cuatro arcos en medio círculo, y la sostenían en sus ángulos machones cuadrados, con remates esféricos, alzándose sobre aquellos una sola con cuatro balcones, cubierta con airoso capitel, empleado el exterior; y remate central, no desprovisto el conjunto de cierta gentileza y gallardía. El interior lo formaba una sala, que últimamente estaba pintada al temple y con artesonado sencillo de madera. El Ayuntamiento todos los años celebraba en ella cierta ceremonia».

Según parece, el templete era sostenido por cuatro arcos de orden dórico (González de la Llana, 1869, 44).

Con posterioridad a la «Avenida de San Policarpo», pero anterior a las del XVIII, Ángel Cabo señala la existencia de una crecida que arruinó nuevamente dos arcos del puente (Cabo Alonso, 1995, 45), dato que quizá sea de gran interés pues pudiera tratarse del momento de fábrica de los dos arcos más cercanos al Arrabal, en los que hoy en día puede observarse con claridad una fábrica distinta al resto de la parte moderna, tal y como comentamos anteriormente. Pero este autor no aporta más información al respecto, ni el año ni la fuente de donde recoge la noticia.

1.4. REPARACIONES EN EL SIGLO XVIII

A lo largo del siglo XVIII se documentan otra serie de riadas de importancia que parece ser que tienen como consecuencia la necesidad de efectuar reparaciones del puente, algunas de entidad: 1709-10, 1762-1768 y en 1802, aunque sin que ninguna de ellas modifique sustancialmente su fisonomía (Rupérez Almajano, 1992, 48).

En el año 1708, una avenida afectó al puente, y, según la documentación, un vendaval dañó gravemente los cimientos de la edificación que lo dividía, desencajando gran número de piedras. La reparación principal se realizó entre 1709 y 1710, pues en 1717 tenemos constancia de la necesidad de reparar varias cepas, y en 1719, además de algunos empedrados y antepechos, existía la necesidad de rehacer el enlosado, con el fin de evitar las molestias a los transeúntes y que el agua se filtrase hasta los arcos, con el consiguiente desgaste para la fábrica del puente. Pese a ello, tan sólo se acordó arreglar lo más imprescindible, concretamente algunos «hoyos grandes», a base de piedra pajarilla de Ledesma, aunque en 1722 ya no se puede esperar más y se acomete la sustitución del enlosado de la parte nueva del puente. Las pequeñas obras de mantenimiento son ahora continuas: en 1726 en

9. A éstas poco aportan las de Antonio García Boiza (GARCÍA BOIZA, 1937, 48-49) o de M. Gómez-Moreno (GÓMEZ-MORENO, 1967, 46).

una cepa; en 1727 se componen los accesos; en 1728 se socialza el estribo en la parte del puente viejo, y se reparan algunas almenas descabezadas y varios pedazos de antepecho en la parte del Arrabal (Rupérez Almajano, 1992, 48-49).

La continuada acción de deterioro de las aguas y el retraso de las obras de reparación van creando, por abandono, una característica estampa de la ciudad, que queda bien reflejada en unos versos del momento: «*Media plaza / Medio puente / Y medio claustro / De San Vicente*» (Cuadrado, 1884, 8, n. 2; Sanz Hermida, 1997, 21-22).

En 1751 se considera necesario que el Puente Mayor de Salamanca sea reparado, pero diferentes problemas burocráticos retrasan las obras hasta 1762, estando a cargo de Juan de Sagarvinaga, y no concluyendo las mismas hasta comienzos de 1768. Según parece, éstas consistieron en el embaldosado de medio Puente Mayor y el reparo de su estribo y, en la otra mitad, en el aumento de 60 pies por 18, todo de nueva fábrica, y la construcción de otro tramo de calzada en la parte del embarcadero, de 40 pies por 36 de ancho. Se repararon además 15 ojos y otros detalles accesorios, pero no se varió la estructura. Para estas reparaciones se utilizó tanto piedra tosca como piedra pajarilla (Rupérez Almajano, 1992, 50). Durante la realización de estas obras se produce el hallazgo de una caja con una moneda en su interior, tal y como nos informa Bernardo Dorado (Dorado, 1776, 18).

1.5. LA DISPARIDAD DE LAS FUENTES SOBRE EL NÚMERO DE ARCOS DEL PUENTE

Según Carlos Fernández Casado, tras estas obras el puente adquiere definitivamente su fisonomía actual de quince arcos romanos y once modernos (Fernández Casado, 1980).

Lo cierto es que sobre este tema es poco lo que podemos decir con cierta seguridad, pues parece que los autores se copian unos a otros, teniendo como fuente principal a González Dávila, dando lugar en muchas ocasiones a una sucesión de errores a la hora de enumerar los arcos del puente. Veamos algunos ejemplos.

En primer lugar tenemos las ya citadas referencias de L. Rosmithal, J. Münzer, C. De Bronseval y B. De Monconys, pertenecientes respectivamente a 1467, 1494, 1531-33 y 1628, y en las que se habla de «un puente no muy grande», «un puente de 23 grandes arcos», «un puente de cuatrocientos pies de longitud» y «un puente de 300 pasos de largo» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 101, 104, 110, San Miguel, 1991, 300-301).

En 1772, Richard Twis, en su obra *Viajes por España y Portugal*, realiza el siguiente comentario: «*Sobre el río Tormes, que corre al lado de la ciudad, se ve un puente de veinticinco arcos, construido por los romanos, y que se conserva entero*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 121).

En 1776, Bernardo Dorado le da al puente las mismas medidas que González Dávila, incluido el número de arcos: 27 (Dorado, 1776, 17).

Para el año 1777 tenemos la noticia debida a Jean François Bourgoing en su libro *Panorama de la España moderna*: «*Antes de dejar Salamanca se puede visi-*

tar un antiguo puente romano, de 27 arcos, sobre el cual se cruza el río Tormes al salir de la ciudad» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 132).

Hacia finales del siglo XVIII, Antonio Ponz, en su *Viaje de España* (Tomo XII, carta VII), se ocupa del puente salmantino, si bien prácticamente se limita a recoger las referencias dadas por González Dávila en todos los aspectos, tanto descriptivos como interpretativos (Fernández Casado, 1980).

En 1808, R. Ker Porter (*Cartas de Portugal y España*) se limita a decir que «tiene muchos arcos», sabiendo que tan sólo la mitad es romana, pero sin precisar las medidas (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 144).

Agustín Ceán-Bermúdez reitera las medidas dadas por González Dávila y Dorado, es decir, 27 arcos (Ceán-Bermúdez, 1832, 419).

Tampoco aporta nada William Henry Giles Kingston en 1843, con la vaga referencia de que «el puente es muy largo» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 223).

En la obra de 1850 *Viaje por España*, Auguste-Emile Begin habla de «un puente de veintisiete arcos» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 229).

Quizás refiriéndose únicamente a la parte romana, Jean Charles Davillier nos dice que el puente es «de dicisiete arcos», en su *Viaje por España*, de 1862 (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 233).

Por fin, hay que esperar hasta 1868 (Falcón, 1868, 49) a que Modesto Falcón cite el número exacto actual de arcos, es decir, 26. Aunque un año más tarde, Manuel González de la Llana, da dos medidas diferentes para el puente. En un primer momento se recoge la referencia de González Dávila en cuanto a número de arcos (27) y en cuanto a las medidas. Sin embargo, más adelante, aunque se mantiene el número de arcos, se dan unas nuevas medidas: 423 varas de longitud por 8 y tres cuartas de latitud (González de la Llana, 1869, 7, 44).

Pero nuevamente un viajero extranjero en 1875 vuelve a quitarle arcos al vetusto monumento: «[...] en la parte baja, el Tormes, torrente de lecho inmensamente ancho, que se atraviesa por un puente romano de veinticinco arcos», en las propias palabras de Charles Graux en la *Correspondencia y diario de España* (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 237).

En 1878, un autor español, C. Espinosa, recoge la información correctamente: «Actualmente se conservan solamente 15 arcos a contar desde la orilla y otros 11 se reedificaron en 1677» (Espinosa, 1878, 250; Fernández Casado, 1980).

También hacia finales del siglo XIX contamos con el testimonio de Alzola: «Sobre el río Tormes e inmediato a la ciudad de Salamanca construyeron el puente de piedra con 27 arcos de medio punto de 23 pies de luz y 34 de altura» (Fernández Casado, 1980).

En 1884, J.M.³ Quadrado y Fernando Araújo parecen ponerse de acuerdo para concederle al puente 27 (Quadrado, 1884, 8; Araújo, 1884, 17), en otro error más a la hora de proceder a la numeración sus arcos.

Jacinto Vázquez de Parga y Mansilla en la *Reseña Geográfica-Histórica de Salamanca y su Provincia* aparecida en 1885, nos informa de que «Tiene el puente 26 arcos de 4'80 metros de luz cada uno, siendo la longitud total del puente 107'20

metros (Vázquez de Parga, 1885, 41), datos éstos originales con respecto a otros autores.

René Bazin recoge en la obra de 1894 *Salamanca, la ciudad rosa* los versos satíricos que mencionábamos anteriormente y que ironizaban sobre el mal estado de la ciudad, dándole al puente veinticinco arcos (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 250).

Una de las principales obras sobre la historia de Salamanca, como es la de Villar y Macías, le da al puente 26 arcos a finales del siglo XIX (Villar y Macías, 1887, I, 29-30).

Sorprendentemente, hacia 1902 M. Gómez-Moreno, en su completa descripción del puente, le asigna a éste 27 arcos (Gómez-Moreno, 1967, I, 46).

En *Viajando por España. Evocaciones y paisajes*, obra de Emilio Bobadilla publicada en 1906, se le concede al puente «*veintisiete arcos y quinientos pasos de longitud*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 258).

En torno a 1925 se redacta la obra de J. de Vargas y Aguirre, que también le asigna 27 arcos (de Vargas y Aguirre, 1995, 57).

Poco después, aparece la obra de Arthur S.F. Coles, *España inmortal* (1930), en la que al hablar del Tormes nos dice que se encuentra «*atravesado por un puente romano de quince arcos*» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 291), suponiéndose que se refiere exclusivamente a la mitad antigua. Para finalizar, Antonio García Boiza cuenta 26 en 1937 (García Boiza, 1937, 48), y Blas Taracena, nuevamente 27, en el año 1947 (Taracena, 1947, 17).

Zanjaremos esta cuestión, expuesta meramente a título de curiosidad, poniendo las cosas en su sitio. Tanto J.M. Roldán, en un estudio publicado en 1971 (Roldán Hervás, 1971, 121), como M. Durán Fuentes en 1996 (Durán Fuentes, 1996, 172-173), le asignan los consabidos 26. En cuanto a Vittorio Galliazzo, recoge en este aspecto la referencia de Fernández Casado de que, si bien actualmente cuenta con 26 arcos, antiguamente tuvo 27 (Galliazzo, 1995, II, 336-337).

En resumen, tras este largo repaso por algunos de los autores que se han ocupado del puente, vemos que las claras discrepancias en el número de arcos no se corresponden con un criterio cronológico referido a la fecha en que se visitó el puente, sino a errores de cálculo o, más bien, a recoger la noticia de fuentes anteriores, que parten todas de González Dávila, el cual es en definitiva el único autor realmente a tener en consideración, si bien, por otro lado, pudo equivocarse en su cuenta. Tampoco nos ayudan los grabados que conocemos del puente y que lo reflejan a lo largo de su historia. Así, el de Wyngaerde de 1570 muestra los 15 arcos romanos, pero la perspectiva de la mitad del Arrabal no nos permite saber el número exacto. El resto de los consultados por nosotros presentan el mismo problema de perspectiva, cuando no claros errores, como es el caso del de Robert Ker Porter de 1809, que representa 18 arcos en la parte romana. En general, no debemos perder de vista el hecho de que estos grabados son en buena medida idealizaciones románticas más que representaciones *fotográficas* de la realidad, si bien pueden ser de gran utilidad en algunos casos.

1.6. REFORMAS Y RECONSTRUCCIONES. LAS REFERENCIAS DE LOS SIGLOS XVIII Y XIX

En 1739, 1769, 1772 y 1778 se produjeron otras tantas acometidas del Tormes. En concreto, la del 4 de diciembre de 1739, fue tan grande que repasó por la parte del arrabal y se juntó con el Zurguén. Afortunadamente, sus efectos fueron mínimos, pues fue prevista a causa de las nevadas, por lo que *«se cargó el puente con yerro y piedras, a cuyo trabajo concurrió la mayor parte de la población, sin distinción de personas»* (Araújo, 1884, 135; Barco López, 1861; Herráez Hernández, 1992, 358; Sanz Hermida, 1997, 74, n. 11).

En 1780, comienza a resentirse la estructura de la torrecilla. Según el reconocimiento que de ella hizo Jerónimo García de Quiñones, el chapitel y la bóveda amenazaban pronta ruina por haberse podrido las maderas de la armadura debido a un defecto en su construcción, por ello era necesario proceder a su desmonte y reconstrucción, aunque sin introducir variaciones sustanciales en el diseño, cosa que se hizo de forma inmediata (Rupérez Almajano, 1992, 51).

En el año 1791 Jerónimo García de Quiñones emite un informe en el cual se dice que los 14 machones de la parte antigua estaban sumamente descarnados, especialmente algunas hiladas de los tajamares, vencidos por falta de cimient. De nuevo en 1793 lo volvió a examinar junto con Juan Marcelino de Sagarvinaga y Lesmes Gabilán, quienes confirmaron el *«deplorable estado del puente»*. Pero pese a tan alarmantes noticias no se acometen las obras oportunas. En 1802 Jerónimo García de Quiñones, acompañado de varios nadadores, realizó por tercera vez un reconocimiento del estado del puente. Según este último informe, las cinco cepas inmediatas al estribo estaban *«socavadas, descarnadas, faltas de piedras y quasi en el aire, pues que los nadadores pasan por bajo de algunas como si fuera por medio de los arcos»*. La reparación era *«de urgentísima necesidad»* y no admitía más demora, cualquiera de las cepas podía vencerse, arruinando su arco con lo que la falta de este empuje derribaría los demás (Rupérez Almajano, 1992, 51).

Ante tan alarmantes informes el Ayuntamiento decide la inmediata acometida de las obras necesarias. Sin embargo, si bien en el proyecto de reparación el presupuesto llegó a alcanzar los 462.388 reales, la obra fue realizada por 45.000 (Rupérez Almajano, 1992, 51), lo que viene a desmentir la gravedad del estado del puente y confirma la incesariedad, en gran medida, de las obras.

Esto se deduce claramente de la noticia dada por un contemporáneo de la obra:

«Por julio se principió la obra del puente (que fue ociosa), pues no se necesitava y lo que se pensó que avia de durar tres meses, se acabó en uno, porque los machones que suponían mui estropeados del agua y del tiempo no tenían que reparar, y en fin todo fue por creerse de informes falsos» (Zaonero, 1998, 19).

Un momento crítico para la integridad del *Puente Mayor* fue la ocupación francesa y los diversos incidentes bélicos desarrollados a lo largo de la Guerra de Independencia de comienzos del siglo XIX. Tenemos noticia del curso de estos acontecimientos por testigos de la época.

Estas fuentes nos informan de la gran destrucción producida en los edificios históricos de Salamanca a consecuencia de los combates. Este es el caso del militar británico A. Leith Hay en su *Relato de la Guerra de la Independencia* (1812):

«Cerca del puente me encontré con el comandante Brotherton, quien venía de la ciudad; allí había averiguado que el enemigo se había retirado durante la noche y dejado guarniciones en los fuertes; también que el puente no había sido destruido y que las casas en las proximidades de los conventos fortificados estaban en llamas [...]» (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 149).

Pero no todos los documentos de este crítico momento suponen la relación de destrucciones más o menos asociadas al puente; un año antes, en 1811 el general Barón Thièbault, gobernador de la ciudad, se refería a la misma con una admiración no exenta de ingenuidad en los siguientes términos:

«Sus cincuenta iglesias, sus cincuenta conventos de hombres, sus cincuenta conventos de mujeres, sus cincuenta colegios, su antigua Universidad, su magnífica Catedral (...), su puente fenicio» (San Miguel, 1991, 326).

Gracias a testimonios de este tipo sabemos que el puente, pese a su enorme valor estratégico de único paso sobre el Tormes, nunca fue destruido¹⁰, si bien en sus inmediaciones se producen continuas escaramuzas y batallas desde 1801 hasta el final de la ocupación francesa, siendo defendido desde los fuertes de San Vicente, San Cayetano y de la Merced (Madoz, 1848-1850, 391). Todo ello debió de significar un cierto deterioro concentrado, muy probablemente, sobre la lámina del puente como consecuencia del continuo trasiego de caballería y de carros (Madoz, 1848-1850, 391-393; Majada Neila y Martín Martín, 1988, 149-150, 172; Zaonero, 1998, 14, 58, 78, 84, 90, 98). Sin embargo, lo que las fuentes nos transmiten, en cuanto a cambios físicos sobre la estructura del puente, se limita a la colocación de puertas en la zona del *Castillo* y en la salida, así como a la fortificación, mediante la colocación de cuatro «*caballos de frisia*» entre 1809 y 1811 (Zaonero, 1998, 55, 64, 80).

Una vez superado este peligro no se documentarán ya más cambios significativos hasta mediados del siglo XIX. Es en este momento cuando se procede a eliminar la torrecilla y las almenas (Falcón, 1868, 49-50), acontecimiento que nos es descrito por Joaquín de Vargas en los siguientes términos:

«[...] También le tocó a su vez al Castillo del Puente, si bien esto fue debido al capricho de un ingeniero, para ver despejadas las líneas del puente, y al orgullo y amor propio de un gobernador, rígido y severo, el que, a pesar de la indignación

10. El 21 de julio de 1812, víspera de la Batalla de Arapiles, ante el rumor de la vuelta a la ciudad de los franceses, la gente huye aterrorizada, colapsando el puente (ZAONERO, 1998, 98, 103). Es decir, ni siquiera en momentos tan decisivos para el rumbo de las guerras napoleónicas, se arruina el puente.

de los artistas y de la comisión de monumentos, que protestó al ver que se trataban de arrancar a este vetusto monumento las insignias venerables que cubrían su cabeza, tomó el clamor público, no como sentimiento artístico, sino como protesta a sus órdenes, y el castillo fue demolido y las almenas arrancadas.

Por Real Orden fue destituida la comisión de monumentos, con motivo de no haberse opuesto terminantemente a tales profanaciones, pues el gobierno hizo recaer sobre ella toda la responsabilidad del derribo [...] Esto ocurrió en el año de 1853» (de Vargas y Aguirre, 1995, 54-55).

Junto con estas reestructuraciones, Modesto Falcón nos dice que se procedió a la renovación del enlosado en ese mismo 1853, aportando un dato de gran trascendencia para la fijación cronológica de la fábrica romana del puente, pues entre los morteros que servían de lecho al enlosado del puente se encontró una moneda de cobre del emperador Honorio (Falcón, 1867, 65; Falcón, 1868, 49-50):

«El puente actual] está afirmado con guija como las carreteras modernas; pero hasta 1852 conservó siempre un enlosado formado de grandes bloques de piedra dura. Debajo de este enlosado apareció en aquel tiempo una moneda de cobre perteneciente al imperio de Honorio» (Falcón, 1868, 50).

Con respecto a otras reparaciones y cambios efectuados en estos dos siglos, la documentación publicada es mínima. Así, Antonio García Boiza, nos trasmite una curiosa noticia. Según este autor, los pretilos de la mitad romana, que databan de un momento posterior a la eliminación de las almenas, y citando a la inspección de la Jefatura de Obras Públicas, se usaron para el firme del piso de dicho puente, reutilizando las losas y las piedras que formaban el pretil (García Boiza, 1937, 49). Este mismo autor nos informa de que durante la construcción de la Calzada de Aldeatejada *«se encontraron fuertes cimientos frente a la parte del puente que se derribó»*, especulando sobre la posibilidad de que se tratase de los restos de algún castillo que se levantara para su defensa, de una instalación romana relacionada con la Vía de la Plata, etc. (de Vargas y Aguirre, 1995, 57), pero no se profundiza más en el tema, por lo que no sabemos la realidad sobre estos restos, que bien pudieran pertenecer a la casilla del puente construida en 1802 para albergar a los dependientes de las rentas reales (Rupérez Almajano, 1992, 52).

1.7. REFERENCIAS HISTORIOGRÁFICAS ACTUALES

Desde el punto de vista de recientes actuaciones *agresivas* contra el puente, sabemos que en momentos indeterminados se realizaron rozas para las conducciones eléctricas de su iluminación (la última transcurre por el pretil), y que hacia principios del siglo XX se colocó una tubería de hierro fundido que atraviesa todo el puente, rompiendo todos los niveles arqueológicos del mismo, para conducir agua hasta el Arrabal. Por otro lado, en un grabado de 1936 debido a Muirhead Bone, así como en fotografías de los años 40 y 50 (Taracena, 1947, Fig. 4, 18), se puede observar cómo a través del puente transcurría un tendido (quizás telefónico)

sobre postes, a cuyo sistema de anclaje deben corresponder, muy probablemente, las estructuras de ladrillo y hierro que se documentan, aún hoy, embutidas en el pretil a lo largo de todo el puente. También con una fecha desconocida se documenta una tubería en caja de ladrillo, que discurre paralela a otra de fibrocemento, instalada en 1986 (Benet, 1986).

En el Archivo Central del Ministerio de Cultura, existen dos Proyectos de Restauración referidos al Puente Romano sobre el Tormes (Ministerio de Cultura, 1989, N.º 1.282, 337). En el año 1972, y bajo la dirección del arquitecto Fernando Pulín Moreno, se procedió a realizar las siguientes obras: demoliciones, pavimentación (probablemente se colocó el enrollado actual), e instalación eléctrica y fontanería. En 1973, y nuevamente bajo la dirección del arquitecto Fernando Pulín Moreno, así como de Leandro Silva Delgado como arquitecto paisajista, se realizaron obras de saneamiento, arbolado, alumbrado y otros servicios.

Finalizaremos este primer apartado refiriéndonos brevemente a las últimas avenidas de las que se tiene constancia. Parece ser que el puente no se ha resentido por ellas desde hace largo tiempo. Así, el 18 de febrero de 1855 tenemos noticia de que tuvo lugar una riada de considerables proporciones (Araújo, 1884, 137; Herráez Hernández, 1992, 358), sin consecuencias que sepamos para el monumento. Ya en nuestro siglo, se producen avenidas en 1909 y 1936 (Sanz Hermida, 1997, 22), igualmente sin consecuencias. En la actualidad estos seculares problemas del cauce del Tormes a su paso por la ciudad parece que se encuentran solucionados al quedar remansado el río por el Azud de Villagonzalo y el embalse de Santa Teresa (Varios, 1986, 629; Herráez Hernández, 1992, 359; Cabo Alonso, 1995, 48-49).

2. PROBLEMÁTICA CRONOLÓGICA DEL PUENTE ROMANO DE SALAMANCA

Tal y como hemos visto en el apartado sobre la historiografía de este monumento, pese a la relativa abundancia de autores que se han ocupado en algún momento del mismo, nuestro conocimiento sobre su origen sigue en la oscuridad.

2.1. LAS PRIMERAS INTERPRETACIONES

En 1606, G. González Dávila nos proporciona la primera descripción del puente, que luego será seguida por multitud de autores posteriores (González Dávila, 1606, 13-14). En ella nos informa sobre su origen: «*es edificio romano de cantería todo, y en la labor de las piedras tiene mucha semejanza con el acueducto de Segovia*». También nos proporciona las medidas: 27 arcos, 500 pasos de largo y 12 de ancho.

Como ya habíamos visto reflejado en el poema de Antonio Jiménez *De tormis inundatione* (1498), existía una tradición mítica según la cual fue Hércules el constructor del puente, y que también recoge nuestro cronista, si bien para González Dávila sería reedificado por Trajano y posteriormente por Adriano, tal y como tes-

timonian diversos miliarios de la Vía de la Plata. Como prueba de esta aseveración cita la siguiente inscripción (González Dávila, 1606, 15):

*IMP. CAESAR. DIVI. NERVAE. FI-
LIVS. NERVA. TRAIANVS. AVG.
GERM. P. M. TRIB. POT. COS II
RESTITVIT. M. P. II.*

Sobre esta opinión se viene sustentando la cronología del puente, aunque el propio autor nos informa de que «*esta restitución era del camino de la plata y fue traída de fuera, y conforme a la cuenta de los dos mil pasos estaba un poco más arriba de Aldeatejada*» (González Dávila, 1606, 34), aunque se encontraba, junto con otra de Adriano, en la casa del Conde de Fuentes en Salamanca (González Dávila, 1606, 15).

En fecha tan lejana como 1622 aparece una obra de gran importancia para el estudio de los puentes romanos: la *Histoire des grands Chemins de l'Empire Romain* de Nicolas Bergier. En este trabajo se citan algunos puentes hechos o reparados por los romanos en España, encontrándose entre ellos el puente sobre el Tormes. Se recoge la noticia de que fue reparado por Trajano así como la leyenda de que la gente lo considera obra de los dioses, de los Gigantes o de Hércules (Galliazzo, 1995, I, 144).

En 1776, Bernardo Dorado recoge en su *Compendio Histórico de la Ciudad de Salamanca* una serie de apreciaciones que, recogiendo en parte las anteriores de González Dávila, aportan nuevos datos de gran interés. En lo referente a las proporciones del monumento no discrepa de las medidas ofrecidas en 1606:

«está fundado sobre veinte y siete arcos, tiene de largo quinientos pasos, y doce de ancho, con sus correspondientes estrivos, y adornado con sus almenas, todo ello de tosca pero vistosa cantería, que en su labor y estructura tiene alguna semejanza con el célebre de Segovia» (Dorado, 1776, 17).

Con respecto a la cronología del puente, Dorado ya no recoge las referencias de González Dávila sobre las inscripciones de Trajano y Adriano para fechar el puente¹¹, exponiendo una curiosa teoría:

«Quien fundase este primoroso puente, no se sabe con certeza: unos le defieren à Hercules, pero carecemos de razones, que nos obliguen al asenso: otros à los Romanos: pero estos, sin embargo de que el edificio parece ser obra suya, tienen contra sí su mismo genio que era el de perpetuár su nombre y memoria, mediante alguna inscripcion en cualquiera obra, que de su mandato se hiciese, aun de menor entidad que este celebrado Puente: aquí carecemos de instrumento alguno,

11. Las dos inscripciones son citadas un poco más adelante como testimonio de la Vía de la Plata, es decir, otorgándole el valor que tienen (DORADO, 1776, 19-20).

en que se nos informe de su Fundador, luego es fuerza recurrir à mas remoto origen» (Dorado, 1776, 17-18).

Por ello deduce Dorado que fueron los «*antiguos Salmantinos*» quienes lo edificaron y dedicaron a Hércules, siendo posteriormente los romanos los que lo retocaron y mantuvieron en funcionamiento junto con la Vía de la Plata. Para avalar tan peregrina teoría, aporta el dato de mayor trascendencia que hasta el día de hoy conocemos para establecer una cronología del puente (Dorado, 1776, 18): «*y todo esto lo comprueba una medalla, que con motivo de la compostura, que se hizo en dicho Puente de orden de esta Ciudad en el año pasado de de 1767, fue hallada en una caja baxo una de sus losas*», describiéndola y recogiendo al final del libro un dibujo de la moneda (Dorado, 1776, 563, 2).

Nada aporta Antonio Ponz en su *Viaje de España* al respecto, pues se limita a copiar a González Dávila (Fernández Casado, 1980).

2.2. EL SIGLO XIX

Nuevamente serán autores extranjeros los que se ocuparán del puente de Salamanca a principios del siglo XIX. En 1809 se publica el primer volumen del *Traité de la construction des Ponts* de Émiland-Marie Gauthey, en donde los puentes son clasificados en función de su calidad constructiva, incluyendo en su nómina el salmantino (Galliazzo, 1995, I, 117). Por su parte, el conde Alejandro De Laborde, aprovechando el dominio napoleónico sobre España, estudia algunos monumentos que considera interesantes en su *Le Voyage Pittoresque et Historique en Espagne*, cuyo primer volumen aparece en 1806. Dentro de los estudios recogidos en esta obra se dedica especial atención a algunos puentes romanos, como el de Salamanca (Galliazzo, 1995, I, 117).

En fechas algo posteriores, en España, el ilustrado asturiano Juan Agustín Ceán-Bermúdez publica el libro titulado *Sumario de las Antigüedades Romanas que hay en España*. Se trata del primer catálogo de recogida de datos de época romana con intención sistemática. Pese a ello, y aunque resulta esencial, aún hoy, para muchos aspectos¹², en lo referido al puente se limita a recoger los erróneos datos aportados por González Dávila. De esta manera, considera que «*el puente de piedra labrada fue construido en el imperio de Trajano*», recogiendo la inscripción de Trajano ya transcrita por González Dávila y Dorado, si bien según Ceán-Bermúdez, ésta se encuentra en el puente (Ceán-Bermúdez, 1832, 419).

En el monumental Diccionario de Madoz encontramos la siguiente aseveración: «*El portentoso puente de Salamanca, que pasa por el más antiguo de los monumentos de su naturaleza en España, era parte de esta célebre calzada [de la Plata] atribuida con grave error por algunos al codicioso Crasso. En tiempo de Trajano amenazaba ruina ya este puente, y debió su reedificación a aquel insigne español*» (MADOZ, 1848-1850, 385-386), recogiendo igualmente la noticia de que con motivo de los sponsales celebrados en Salamanca entre Felipe II y Doña María de

Portugal en Noviembre de 1543, uno de los actos festivos consistió en «*ciertos versos que sostenían las efigies de las diosas Palas y Juno elevadas sobre las manos de un Hércules colocado en medio del puente: dábase en estos versos a Hércules por fundador de la c., y se atribuía el puente a Trajano*» (Madoz, 1848-1850, 390).

También los viajeros extranjeros que recorren nuestro país se hacen cargo de la noticia de que el puente fue construido en la época de Trajano. Este es el caso de Jean Charles Davillier en su libro *Viaje por España* de 1862 (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 233).

Modesto Falcón, en su librito *Guía de Salamanca* (1868), se muestra contrario a las opiniones de González Dávila, pues los hallazgos epigráficos realizados a lo largo de la «*Vía Platea*» muestran a las claras una cronología altoimperial para la misma, por lo que «*todo induce a creer que el camino y el puente estaban ya construidos en tiempo de Augusto, y que este Emperador reparó los grandes destrozos que habían sufrido durante las guerras de la República*» (Falcón, 1868, 49). Pero la gran contribución de este autor a la historia del puente salmantino es la noticia sobre el hallazgo debajo del enlosado del mismo de una moneda de Honorio (Falcón, 1867, 65; Falcón, 1868, 50).

Manuel González de la Llana publica en 1869 su *Crónica de la Provincia de Salamanca*, en la que refleja la importancia del monumento salmantino, aportando diversas noticias sobre el mismo recogidas en la bibliografía anterior en su mayor parte. Compara su construcción con la del acueducto de Segovia y los puentes de Alcántara y Mérida, y en lo referente a su origen, se limita a decir que «*es opinión bastante admitida que el puente de Salamanca lo construyó Hércules, reedificándolo despues el emperador Trajano, cuando terminó su via Argentea*». Sin embargo encontramos en esta obra una referencia de gran interés al precisar la ofrecida por Bernardo Dorado sobre el hallazgo de la moneda: «*En 1767, cuando se verificó la recomposición de dicho puente, se halló debajo de una piedra de la primera arcada una caja de platina y una medalla del mismo metal representando á Hércules con la clava en la mano izquierda y la derecha apoyada en un pilar*» (González de la Llana, 1869, 7, 44).

Mientras tanto, en el exterior se hacen obras científicas de gran calado para el conocimiento de la ingeniería civil romana. Este es el caso de A. Leger con su libro *Travaux Publics au temps des Romains*, publicado en París el año 1875, y en donde se realiza un estudio de la resistencia a la compresión de algunas construcciones romanas, entre ellas el puente romano de Salamanca (Galliazzo, 1995, I, 207).

En un trabajo de 1878, C. Espinosa recoge las opiniones de varios autores anteriores sobre la cronología del monumento, concretamente, González Dávila, Nebrija¹³ y Falcón (Espinosa, 1878, 250; Fernández Casado, 1980).

12. Como ejemplo de esto, y muy cercano, tenemos la descripción de los mosaicos de la villa de La Valmuza.

Igualmente, Alzola se limita a recoger las dudas existentes sobre su adscripción cronológica, para unos republicana, para otros imperial (Fernández Casado, 1980).

J.M.^a Quadrado se limita de nuevo a recoger las noticias de González Dávila. Compara el puente con el acueducto segoviano, y lo data, al igual que éste, en época de Trajano, citando las consabidas inscripciones de Trajano y de Adriano, aunque haciendo constar que no se encontraban *in situ* (Quadrado, 1884, 8).

Para Fernando Araújo el puente de Salamanca es «*una de las maravillas del género y el más antiguo de que en España hay noticia, anterior al imperio de Trajano, y que formaba parte de la famosísima Via lata ó Calzada de la Plata*» (Araújo, 1884, 17), vía que el considera, a tenor de las inscripciones, claramente de origen republicano. Como no podía ser de otra forma, da cumplida noticia de las dos inscripciones vistas por González Dávila, si bien han desaparecido junto con otras de la misma época (Araújo, 1884, 19, 20).

En 1885, Jacinto Vázquez de Parga, al hablar del puente, concluía que «*No se sabe á punto fijo en qué época fué construido, aunque lo más probable es, que lo fuera por los tiempos en que Roma era República y según inscripciones fue reparado por los Emperadores Domiciano, Vespasiano, Claudio y Trajano, de la cual nació la idea tan extendida de ser construcción de este último Emperador*» (Vázquez de Parga, 1885, 40-41)¹⁴.

Uno de los historiadores salmantinos más importantes por la cantidad de noticias que aporta, si bien no conocemos sus fuentes, es M. Villar y Macías, quien era de la opinión de que en lo referente a la construcción del puente «*se ignora quién lo fundó, pues aunque algunos lo han atribuido a Trajano, no hay inscripción, moneda, ni otro monumento que lo confirme. Es probable que sea contemporáneo del camino [de la Plata] o acaso reedificado algo después*» (Villar y Macías, 1887, I, 29).

2.3. LA PROBLEMÁTICA EN EL PRESENTE SIGLO

Ya en el siglo XX, nos encontramos con dos autores que, aunque escribieron sus obras en 1902 y en 1925, no vieron la luz hasta fechas muy posteriores. Este el caso de Manuel Gómez-Moreno y de Joaquín de Vargas y Aguirre.

Para Gómez-Moreno, la forma de construcción de los arcos, sus tajamares y espolones, que le recuerdan los acueductos de Mérida y el puente de Alcántara, estarían justificando «*la atribución vulgar que de él se hace a Trajano, gran restaurador de esta vía en el año 98 de nuestra Era*» (Gómez-Moreno, 1967, I, 46).

J. de Vargas, considera que el mito de la construcción del puente por parte de Hércules pudiera relacionarse con el hecho de que junto a la antigua Puerta del Río se levantase un templo a este semidiós, en el lugar llamado *Corral de Hércules*, sin

13. Según este insigne autor, el puente fue mandado construir por Licinio Pontífice Máximo, gentil, 70 años antes de Jesucristo.

14. Curiosamente, este autor al tratar más adelante del escudo de la ciudad, en oscura frase, duda en asignar al toro una cronología fenicia o romana (VÁZQUEZ DE PARGA, 1885, 46).

precisar más este comentario. Da noticia del hallazgo en 1767 de la caja con la moneda de la que habla Dorado, aunque añadiendo la precisión sumamente interesante, que ya encontrábamos en la obra de M. González de la Llana, sobre el hecho de que el hallazgo se realizó bajo la primera arcada (de Vargas y Aguirre, 1995, 56).

En cuanto a la cronología de la construcción, nuevamente este autor nos sorprende con datos de interés. Elucubra sobre la posibilidad de que anteriormente existiese un puente de madera levantado en época republicana por Licinio, y, al mismo tiempo, recoge las inscripciones de Trajano y Adriano de González Dávila, si bien sobre ellas dice que una fue encontrada cerca del puente durante el reinado de Felipe III (quizás en referencia a la de Trajano), y la otra conservada en el patio de la casa del Marqués de Fuente (de Vargas y Aguirre, 1995, 56).

Finalmente, reconoce que estos testimonios son escasamente fiables como para permitir una datación del puente, considerando que debió de construirse al mismo tiempo que la Vía de la Plata, comparándolo con el acueducto de Segovia y los puentes de Mérida y, muy especialmente, con el de Alcántara (de Vargas y Aguirre, 1995, 56).

En fechas cercanas a los anteriores escribe Emilio Bobadilla su *Viajando por España. Evocaciones y paisajes* (1906), haciéndose eco de la posibilidad de que el Puente Romano de Salamanca pudiera ser contemporáneo del emperador Trajano (Majada Neila y Martín Martín, 1988, 258).

En el *Catálogo de Monumentos* realizado por el Centro de Estudios Históricos en 1932, encontramos lo siguiente sobre el puente de Salamanca: «*Debió ser construido en el primer siglo de la Era Cristiana. De dicho período es un gran trozo en la margen derecha del río Tormes, que es la más próxima a la ciudad, que tiene los característicos sillares almohadillados y típicos tajamares. El resto del puente fue reconstruido en el reinado de Felipe IV. Este puente que tiene un total de 26 arcos, formaba parte de la vía romana llamada de la Plata*» (Varios, 1932, nº. 713).

Ya en 1937, Antonio García Boiza, le da una cronología trajanea en función de la opinión más generalizada, y lo compara como también es habitual con el puente de Alcántara y con el acueducto de Segovia, no aportando por tanto ningún dato de interés (García Boiza, 1937, 48).

Tendremos que esperar al año 1946 para encontrarnos noticias nuevas sobre este problema. En ese año aparece la *Reseña Histórico Artística de la Provincia de Salamanca* del agustino César Morán Bardón. En la citada obra, el erudito autor se decanta por una probable obra de Trajano, pues los numerosos miliarios de este emperador indican que fue el más distinguido en la restauración de este camino; igualmente hace referencia a una inscripción funeraria hallada al lado del puente (Morán Bardón, 1946, 86). En cuanto al miliario de Adriano aclara que Hübner (CIL II, 4862) comenta que estaba en el palacio del Conde de Fuentes, y más tarde en el puente sobre el Tormes, lo que explicaría el comentario de Ceán-Bermúdez. Pero para Morán, es evidente que este miliario no corresponde a la ciudad, y caso de haberse hallado aquí, tuvo que ser trasladado de lejos, quizás de Fuenterroble (Morán Bardón, 1946, 87).

Por esos mismos años verá la luz una obra colectiva de gran calado en la arqueología española: el Volumen II de la colección *Ars Hispaniae*, dentro del cual Blas Taracena se encargó de la parte dedicada al arte romano, incluyendo un epígrafe sobre puentes peninsulares (Taracena, 1947, 15-20). Se cita el de Salamanca, aportando una interesante fotografía aérea, pero limitándose a una somera descripción, si bien la mayor parte de las obras descritas para Lusitania son datadas entre Augusto y Trajano (Taracena, 1947, 17-18, 20).

José Camón Aznar se decanta a mediados de los años 50 por Vespasiano como autor del puente charro, aunque sin dar ninguna explicación sobre esta aseveración, a pesar de que hace mención expresa de González Dávila y de las dos inscripciones de Trajano y de Adriano (Camón Aznar, 1953, 135).

Un poco después, Juan Maluquer de Motes, en el más importante trabajo escrito sobre la arqueología de la provincia de Salamanca, escribe: *«frente a la ciudad se construyó el puente de la Calzada, que en su primera mitad conserva intacta su fábrica primitiva, que data, probablemente, de fines del siglo I y que sin duda sucedió a otro puente romano más primitivo. No existen elementos arqueológicos conocidos ni epigráficos que permitan fechar con precisión la actual fábrica, muestra grandiosa de la ingeniería romana»* (Maluquer de Motes, 1956, 101).

2.4. LA PROBLEMÁTICA ACTUAL SOBRE LA CRONOLOGÍA DEL MONUMENTO

No encontramos nada significativo hasta la aparición de la tesis doctoral de J.M. Roldán Hervás, un monumental estudio sobre la Vía de la Plata en su conjunto. En ella niega la posibilidad de que se trate de un puente de época de Augusto, pues su esbeltez y los tajamares triangulares bajo pilastras lo paralelizan más con otros puentes de la época de Trajano y muy especialmente con el de Alcántara y el acueducto de Segovia. Recoge la noticia de Bernardo Dorado sobre la aparición de una moneda bajo el enlosado, y la clasifica gracias al dibujo que aquél aportó, como de Antonino Pío, añadiendo que el puente *«posiblemente estuviese ya construido desde la época de Trajano e incluso antes y esta moneda sea sólo el testimonio de una reparación realizada en tiempos del emperador que está figurado en ella. Esto es lo más que puede decirse sobre su fecha»* (Roldán Hervás, 1971, 122).

Junto con la anterior, la obra básica sobre el puente es la de C. Fernández Casado, quien realiza el estudio más pormenorizado que existe hasta el momento sobre el mismo (Fernández Casado, 1980). Desde el punto de vista de la cronología, con buen criterio, considera como meras especulaciones todo lo dicho anteriormente, limitándose a decir que *«es uno de los ejemplares más hermosos en la serie de puentes, como corresponde a un momento de perfección en este tipo de obra»*.

Ya en nuestros días, el más reciente trabajo de conjunto sobre la arqueología de la capital salmantina, se limita en este tema a recoger la referencia de la aparición de las dos monedas citadas por Dorado y Falcón, atribuyendo la primera a Antonino Pío (Martín Valls et alii, 1991, 141). Igualmente se resumen las conclusiones de la intervención de 1986 durante la instalación de una conducción de agua (Benet, 1986).

En fin, resultaría excesivamente prolijo continuar el examen de los numerosos trabajos, especialmente los divulgativos (*vid.* por ejemplo Rodríguez G.de Ceballos, 1996, 18), que se limitan a reseñar la opinión más extendida de que el puente es de época de Trajano. Desde el punto de vista de la literatura especializada, nos limitaremos a una cita más: la *Tabula Imperii Romani*, en donde se le da una cronología trajanea (T.I.R.: HOJA K-30, 1993, voz *SALMANTICA-HELMANTICA*, 195-196).

Finalmente, una reciente síntesis sobre el arte romano en *Hispania* a cargo de J.M. Luzón (Luzón y Sureda, 1997, 24-25), considera el puente de Salamanca, aunque sin definirse con claridad, como de época augustea por caracterizarlo la solidez de los puentes de esta cronología. Esta opinión sin duda viene a recoger la propuesta de uno de los mayores especialistas en puentes romanos como es Vittorio Galliazzo, quien cree que el puente romano salmantino debe de clasificarse entre los puentes de cronología augustea por la calidad del material, la técnica de construcción, su elegancia y su valoración de la simetría, comparándolo con los puentes emeritenses sobre el Guadiana y el Albarregas, así como con la parte antigua del puente de Martorell en Barcelona (Galliazzo, 1995, I, 580-581; Galliazzo, 1995, II, 337, 342-345, 347-352). Para este autor, el hecho de que se haya encontrado una moneda de Antonino Pío (o de cualquier otro emperador) no justifica la hipótesis de que el puente se haya construido en esa época.

Como conclusión de esta revisión podemos decir que, como ya señalaban autores como Fernández Casado, no contamos con criterios fiables que nos permitan fechar el puente, pues su cronología trajanea se basa en una larga *tradición* poco argumentada, y los estudios comparativos o tipológicos son poco fiables.

En realidad, esta atribución se debe al hecho de ser este emperador uno de los mejores tratados por las fuentes¹⁵, y ello, en buena medida, gracias a que las riquezas conseguidas en las campañas dácicas le permitieron una pródiga política benefactora, que se concretó especialmente en repartos y beneficios fiscales y en un renovado ímpetu constructivo (González, 1993; Beltrán Fortes, 1999).

En definitiva, el problema de la cronología de nuestro puente no puede ser precisado con argumentos definitivos. Fijar la época de construcción de un puente antiguo reviste siempre una gran dificultad puesto que casi nunca se dispone de documentación, ni se han realizado en ellos o en su entorno estudios arqueológicos. A este respecto, las excavaciones realizadas sobre la propia estructura del puente son muy poco corrientes. Recientemente se han realizado dos intervenciones de este tipo sobre pequeños puentes romanos con resultados desiguales, casos del burgalés puente de Tordómar (Monzón Moya, 1993-1994) y del problemático puente de Colloto en Asturias (Rodríguez Otero, 1994; Méndez Granda, 1999).

A ello hemos de añadir el hecho, puesto claramente de manifiesto por parte de J. Liz, de que muchos de los problemas que se han planteado en el estudio de los

15. Precisamente el cronista bizantino Glycas afirma en el siglo XII que la salvación cristiana del pagano Trajano se había debido realmente a los muchos y espléndidos puentes que construyó (BELTRÁN FORTES, 1999, 255).

puentes han venido de la mano del intento de la aplicación estricta de una metodología concreta, en la mayor parte de los casos inoperativa, como es el caso de criterios técnicos, estilísticos, etc., de manera aislada (Liz Guiral, 1985, 18-23). Cualquier intento de acercarse a la problemática cronológica del puente parece que ha de acudir, necesariamente, a la ayuda de criterios históricos relacionados con el proceso de promoción jurídica en el que *Hispania* se vio inmersa durante el período Flavio.

BIBLIOGRAFÍA

- ANÓNIMO. (1982): *La vida del Lazarillo de Tormes y de sus fortunas y adversidades*. Edición de Joseph V. Ricipito. Madrid.
- ARAMBURU-ZABALA, M.A. (1992): *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*. Valladolid.
- ARAÚJO, F. (1884): *La Reina del Tormes. Guía histórico-descriptiva de la Ciudad de Salamanca*. Salamanca.
- BARCO LÓPEZ, M. (1861): «El Río Tormes», *Adelante, 14 de julio de 1861*.
- BELTRÁN FORTES, J. (1999): «El esplendor de un imperio: La época de Trajano», *Hispania. El Legado de Roma*. Mérida, pp. 252-265.
- BENET, N. (1986): *Informe sobre el Puente Romano de Salamanca*. Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura. Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural (Informe inédito).
- CABO ALONSO, A. (1981): *Salamanca: personalidad geográfica de una Ciudad. Discurso leído en la solemne apertura del curso académico 1981-82*. Salamanca.
- CABO ALONSO, A. (1995): *Remotas y recientes huellas humanas en el solar salmantino*. Salamanca.
- CAMÓN AZNAR, J. (1953): *Salamanca. (Guía Artística)*. Salamanca.
- CEÁN-BERMÚDEZ, J.A. (1832): *Sumario de las antigüedades romanas que bay en España*. Madrid.
- CONESA, M. (1996): *La Salamanca de los Gombau*. Salamanca.
- DE SENA, E. y PEÑA, J. (1990): *Salamanca en las fotografías de Venancio Gombau*. Salamanca.
- DE VARGAS Y AGUIRRE, J. (1995): *Antiguas fortificaciones y castillos de Salamanca*. Salamanca.
- DÍEZ ELCUAZ, J. I. (1999): «Los puentes de Salamanca», en *Salamanca. Revista de Estudios*, 42, pp. 125-144.
- DORADO, B. (1776): *Compendio Histórico de la Ciudad de Salamanca*. Salamanca.
- DURÁN FUENTES, M. (1996): «Puentes romanos peninsulares: tipología y construcción», *Actas del I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*. Madrid, pp. 167-178.
- EDITORIAL, Nota de (1986): «Destrozo en el puente romano de Salamanca», *Koiné*, 7, pp. 12-13.
- ESPINOSA, C. (1878): «Reseña de varios puentes», *R.O.P.*, p. 250.
- FALCÓN, M. (1867): *Salamanca artística y monumental o descripción de sus Principales Monumentos*. Salamanca.
- FALCÓN, M. (1868): *Guía de Salamanca*. Salamanca.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1980): *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Madrid.
- GALLIAZZO, V. (1995): *I Ponti Romani. 2 Vols*. Treviso.

- GARCÍA BOIZA, A. (1937): *Inventario de los castillos, murallas, puentes, monasterios, ermitas... de Salamanca*. Salamanca.
- GARCÍA MARTÍN, B. (1982): «Una crónica sobre la riada de San Policarpo en Salamanca, y sus efectos», en *Revista Provincial de Estudios*, 5-6, pp. 209-220.
- GAZZOLA, P. (1963): *I Ponti Romani*. Florencia.
- GÓMEZ-MORENO, M. (1967): *Catálogo Monumental de España. Provincia de Salamanca. 2 Vols.* Valencia.
- GONZÁLEZ DÁVILA, G. (1606): *Historia de las antigüedades de Salamanca: Vidas de sus obispos, y cosas sucedidas en su tiempo*. Salamanca.
- GONZÁLEZ DE LA LLANA, M. (1869): *Crónica de la provincia de Salamanca*. Madrid.
- GONZÁLEZ DíEZ, E. y MARTÍNEZ LLORENTE, F. (1992): *Fueros y Cartas Pueblas de Castilla y León. El derecho de un pueblo*. Salamanca.
- GONZÁLEZ, J. (Ed.). (1993): *Imp. Caes. Nerva Traianvs Aug.* Sevilla.
- HERRÁEZ HERNÁNDEZ, J.M. (1992): «El puente romano de Salamanca y la riada de 1499 según el manuscrito de José Iglesia de la Casa», *Actas I Congreso de Historia de Salamanca. Tomo II. Historia Moderna*. Salamanca, pp. 355-361.
- JIMÉNEZ FUENTES, E. y MARTÍN DE JESÚS, S. (1992): «Sobre el material empleado en la reconstrucción del puente romano de Salamanca durante el siglo XVII», *Actas del I Congreso de Historia de Salamanca. II. Historia Moderna*. Salamanca, pp. 363-365.
- KAGAN, R. L. (Dir.). (1996): *Ciudades del Siglo de Oro. Las visitas españolas de Anton Van Den Wyngaerde*. Madrid.
- LIZ GUIRAL, J. (1985): *Puentes Romanos en el convento jurídico Caesaraugustano*. Zaragoza.
- LOPE DE VEGA (1930): *Obras de Lope de Vega, publicadas por la Real Academia Española (Nueva Edición). Obras dramáticas, VII*. Madrid.
- LUZÓN, J.M. y SUREDA, J. (1997): *Imperio y Religión. Del Mundo romano al Prerrománico. Historia del arte Español dirigida por J. Sureda*. Volumen II. Barcelona
- MADOZ, P. (1848-50): *Diccionario Geográfico-Histórico-Estadístico de Salamanca*. Madrid.
- MAJADA NEILA, J. y MARTÍN MARTÍN, J. (1988): *Viajeros extranjeros en Salamanca (1300-1936)*. Salamanca.
- MALUQUER DE MONTES NICOLAU, J. (1956): *Carta arqueológica de España. Salamanca*. Salamanca.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, J.L. (1987): *Fuero de Salamanca. (transcripción)*. Salamanca.
- MARTÍN VALLS, R., BENET, N. y MACARRO ALCALDE, C. (1991): «Arqueología de Samanca», M. Santonja (Coord.), *Del Paleolítico a la Historia*. Salamanca, pp. 137-163.
- MENÉNDEZ GRANDA, A. (1999): «Intervención arqueológica en el puente de Colloto (Granda, Siero)», *Excavaciones Arqueológicas en Asturias. 4.1995-98*. Oviedo, pp. 253-255.
- MINISTERIO DE CULTURA. (1989): *Fuentes Documentales para el Estudio de la Restauración de Monumentos en España*. Ministerio de Cultura. Secretaría General de Estudios, Documentación y Publicaciones. Madrid.
- MONZÓN MOYA, F. (1993-1994): «Intervención en el puente y calzada de Tordómar (Burgos)», *Numantia*, 6, pp. 127-138.
- MORÁN BARDÓN, C. (1946): *Reseña histórico-artística de la provincia de Salamanca*. Salamanca.
- NIETO GONZÁLEZ, J.L. (1995): «Salamanca», J. Rivera (Coord.), *Catálogo monumental de Castilla y León. Bienes inmuebles declarados. Primera Parte. II. (Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid, Zamora)*. Valladolid, pp. 603-604 y 1096.

- PONZ, A. (1788): *Viaje de España*. Tomo XII. Carta VII, pp. 265 y 267.
- QUADRADO J.M. (1884): *España. Sus monumentos y artes, su naturaleza e historia. Salamanca, Ávila y Segovia*. Barcelona.
- RABATÉ, J.C. (1997): *1900 en Salamanca*. Salamanca.
- REDERO SAN ROMÁN, M. et alii. (1993): *Salamanca, 1900-1936: La transformación limitada de una ciudad*. Salamanca.
- RODRÍGUEZ G. DE CEBALLOS, A. (1996): *Guía de Salamanca*. León.
- RODRÍGUEZ OTERO, V. (1994): «El puente romano de Colloto (Asturias)», *Zephyrus*, XLVI, pp. 233-254.
- ROJAS, F.D. (1983): *La Celestina*. Edición de Bruno Mario Damiani. Madrid.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. (1971): *Iter Ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*. Salamanca.
- RUPÉREZ ALMAJANO, M.N. (1992): *Urbanismo de Salamanca en el Siglo XVIII*. Salamanca.
- SAN MIGUEL, M. (1991): «Salamanca en los escritores franceses (1531-1813)» *Revista Provincial de Estudios*, 27-28, pp. 293-342.
- SANZ HERMIDA, J. (1997): *La Avenida de Santa Bárbara (1498) y otras famosas crecidas del Tormes. Historia y Literatura*. Salamanca.
- T.I.R. (1993): *Tabula Imperii Romani. Hoja K-30: Madrid (Caesaraugusta-Clunia)*. Madrid. Salmántica-Helmántica, pp. 195-196.
- TARACENA, B. (1947): «Arte Romano», *Ars Hispaniae. Volumen II*. Madrid, pp. 15-20.
- VARIOS (1932): *Catálogo de Monumentos*. Madrid.
- VARIOS. (1986): *Salamanca. Geografía. Arte. Cultura*. Salamanca.
- VÁZQUEZ DE PARGA Y MANSILLA, J. (1885): *Reseña Geográfica-Histórica de Salamanca y su Provincia*. Salamanca.
- VILLAR Y MACÍAS, M. (1887): *Historia de Salamanca. 3 Vols*. Salamanca.
- ZAONERO, J. (1998): Libro de Noticias de Salamanca, que empieza a regir el año de 1796 [Hasta 1812]. Edición Crítica de Ricardo Robledo. Salamanca.