

LAS OBRAS PÚBLICAS EN LA *HISPANIA* DE TRAJANO. ALGUNOS ASPECTOS

ASPECTS OF PUBLIC WORKS IN TRAJAN'S *HISPANIA*

JOSÉ MARÍA ÁLVAREZ MARTÍNEZ¹

Recibido: 26-X-2020; aceptado: 25-IV-2021

RESUMEN

La labor de Trajano en la Península Ibérica en materia de obras públicas fue destacada como muestran diversos documentos y obras de fábrica que, afortunadamente, se nos han conservado. En materia hidráulica dos grandes proyectos como lo fueron el del Acueducto de Segovia y, según pensamos, la conducción que se originaba en el embalse de “Proserpina” son buenos exponentes de esa actividad. Una actividad bien considerable en la reactivación del entramado viario peninsular que completó lo realizado con anterioridad por sus antecesores, principalmente Nerón y Domiciano. Centrándonos en el *iter ab Emerita Asturicam*, tramo principal de lo que con posterioridad fue conocido como “Vía de la Plata”, valoramos esta acción trajanea que avala su condición de *curator viarum*.

PALABRAS CLAVE: Optimus Princeps, conducciones hidráulicas, Vía de la Plata, obras de fábrica, puentes.

ABSTRACT

Trajan's work in the Iberian Peninsula in public works was highlighted as shown by various documents and factory works that, fortunately, have been preserved for us. In hydraulic matters, two large projects such as the Aqueduct of Segovia and, as we think, the pipeline that originated in the “Proserpina” reservoir are good examples of this activity. A very considerable activity in the reactivation of the peninsular road network that completed what had been done previously by its predecessors, mainly Nero and Domitian. Focusing on the *iter ab Emerita Asturicam*, the main section of what was later known as “Vía de la Plata”, we value this Trajan action that supports its status as *curator viarum*.

KEYWORDS: *Optimus Princeps*, hydraulic pipelines, “Vía de la Plata”, factory works, bridges.

(1) Fundación de Estudios Romanos. Mérida. España.

Marco Ulpio Trajano, cuya raigambre hispana es de todos conocida, pasó por ser uno de los más relevantes emperadores de Roma y a lo que parece su fama fue más que merecida, pues los hechos que avalan su eficaz reinado (*felicior Augusto, melior Traiano*), bien referidos tanto por sus panegiristas como por diversas fuentes, parecen hacerle acreedor al título de *Optimus princeps*², concedido, al parecer, en el año 114 d.C., (fig. 1).

Cuando, en compañía del Prof. Martín Almagro-Gorbea, preparábamos una Exposición sobre “*Hispania. El legado de Roma*”, proyectada con motivo del XIX centenario de la subida al solio imperial del hispano (Almagro-Álvarez, 1998) y que finalmente pudo exhibirse tanto en la Lonja de Zaragoza como en el Museo Nacional de Arte Romano, pudimos percatarnos, al repasar diversos testimonios de nuestros autores de los siglos anteriores, del gran predicamento del que gozó Trajano entre sus naturales. Su prestigio bien ganado, su procedencia, su natural virtuoso dejaron henchidos de legítimo orgullo a una legión de escritores y tratadistas quienes reflejaron en sus textos las alabanzas y hazañas del oriundo de *Italica*³. Eran los tiempos en los que se enfatizaban las glorias patrias, nuestros monumentos se parangonaban con los más celebrados de la Antigüedad y los humanistas reflejaban el buen hacer y la imagen de virtud del *Optimus princeps*⁴.

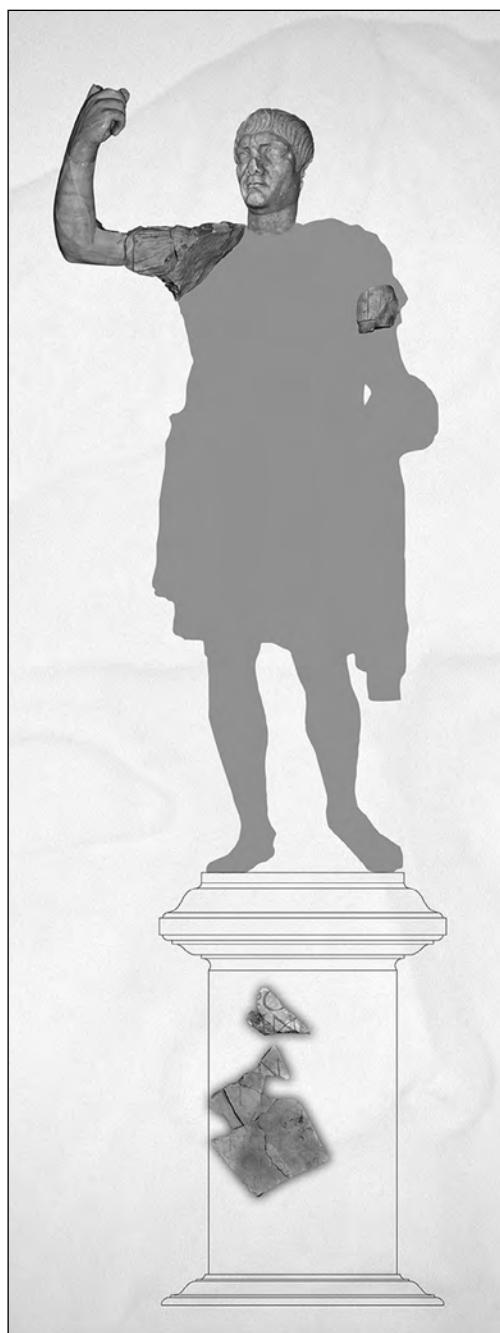


Fig. 1 Estatua de Trajano del Foro de *Regina*, según T. Nogales.

Todo ello explica que la historiografía hispana, como resalta, entre otros, Juan Gil (2000:168), adjudique cada obra relevante de nuestro pasado romano a la acción de Trajano: el “Arco de Trajano” en Mérida o el “Monumento de Trajano” en Zalamea de la Serena (antigua *Iulipa*), por referirnos a dos magníficos ejemplos cercanos a nosotros.

(2) Una completa obra sobre Trajano y su tiempo, con amplio elenco bibliográfico, es la realizada con motivo de la Exposición *Traiano. Costruire l'Impero. Creare l'Europa*: Parisi Presicce- Ungaro, 2018. Sobre las fuentes y documentos del Imperio de Trajano es fundamental la obra coordinada por los Profesores González y Saquete, 2003.

(3) Resulta bien ilustrativo el comentario que Juan Gil hace sobre el prestigio del emperador en la historiografía medieval hispana, desde uno de sus principales panegiristas, San Isidoro de Sevilla, al Tudense y sus continuadores: Gil, 2000, 165 ss.

(4) Sobre la figura de Trajano entre los humanistas: Maestre, 2000: 314 ss.

Parece, no obstante, que la actividad de Trajano en su tierra de origen, *Hispania*, fue relevante en materia de obras públicas, pues si atendemos a los documentos de que disponemos, tanto los que proporcionan las fuentes clásicas, los epígrafes conservados como los estudios estilísticos de la arquitectura que se podría adscribir a su período, su actividad como dinamizador del sistema viario peninsular y de otros proyectos que trajeron evidentes mejoras al vivir de los hispanos fue febril, y sobre todo en los primeros años de su reinado.

Por nuestra parte, como adelantamos en algunos de nuestros trabajos sobre calzadas de Lusitania, la incesante actividad de Trajano en lo que más tarde se denominó “Vía de la Plata”, fundamentalmente en el *iter* que unía *Augusta Emerita* con *Asturica Augusta*, en los primeros momentos de su Imperio, nos invitó a considerar una planificación y, quizá, ejecución anterior de algunos de los proyectos que se atribuyen al período trajaneó.

Esta idea ha sido considerada para otros casos por diversos autores, recientemente por La Rocca (2018: 18-19, 23-24), para quienes Trajano, aprovechando la *damnatio memoriae* de la que fue objeto Domiciano, se pudo apropiarse de la autoría de diversas obras realizadas completamente o en parte por su predecesor.

Con esta consideración, no negamos, en modo alguno, y no es nuestra intención, la autoría de Trajano en innumerables proyectos que cambiaron la faz de muchas de las más significativas ciudades romanas.

A su vez, la situación de la Península Ibérica al advenimiento del *Optimus princeps* era buena, pues nuestras principales ciudades ya habían contemplado programas de reforma y construcción de nuevas áreas centrales, ciertamente monumentales con motivo de la implantación de la nueva ideología (Pfanner, 1990: 59-116) y en una línea que se detecta en numerosas regiones de la parte occidental del Imperio como expresan casos significativos de la Galia (Gros, 1987: 73-95, 73-95; Gros, 1990: 29-68). Los ejemplos son muy numerosos y por citar uno podemos referir el caso de la zona central (*forum*) de *Augusta Emerita* que estudiamos hace pocos años (Álvarez Martínez y Nogales, 2003). Estos programas se desarrollaron a lo largo de la propia época de Augusto, aunque fueron concluidos en buena parte durante el período julio-claudio e incluso el flavio. Trajano, por su parte, puso en marcha otros proyectos, ya impulsados por el mismo o, como referíamos, iniciados por sus antecesores, principalmente Domiciano.

No se ha llevado a cabo hasta ahora un estudio completo de la labor de Trajano en los proyectos públicos de *Hispania*, aunque son conocidos algunos de ellos, sobre todo los de mayor resonancia por la importancia incuestionable de esas obras monumentales como son el Puente de Alcántara o el propio Acueducto de Segovia.

En el caso de la *colonia Augusta Emerita*, en su teatro inaugurado oficialmente en los años 16-15 a.C. como reza la conocida inscripción que se situó en un dintel que marcaba la entrada de los *itinera* que conducían a la *orchestra* y en otros lugares bien señalados, en tiempos de Trajano se produjo la remodelación de la parte central inferior de la *ima cavea*, donde se instaló un *sacrarium*, cuyo carácter, bien especificado en una inscripción del año 105 d.C., de acuerdo con los títulos

imperiales referentes al *Optimus Princeps*, ha podido ser restituido convincentemente por Trillmich, quien analizó los elementos que a ese espacio pudieron pertenecer y con fundamento en otros ejemplos similares (Trillmich, 1989-1990: 87-102) (fig. 2).

También en la capital de Lusitania, en 1979, se descubrieron unas pinturas en bloques que formaban parte de los sillares que conformaban la balaustrada que coronaba el *podium* del Anfiteatro (fig. 3). Dichas pinturas contenían escenas relacionadas con *venationes*. El estudio que en su día efectuamos en unión de la Dra. Nogales nos llevó a fijar una fecha para esas excelentes muestras pictóricas en el cambio de la primera a la segunda centuria (Álvarez Martínez y Nogales, 1994: 265-283).

Más completos son los datos que es posible presentar en lo que atañe al abastecimiento de agua a alguna de nuestras ciudades y sobre todo al sistema viario. Veamos algunos ejemplos a los que hemos prestado particular atención en diversas ocasiones.

Mucho se ha discutido sobre la correcta cronología, y estamos convencidos de que se seguirá debatiendo, del acueducto de Segovia, pues son aún varias las cuestiones que se nos escapan acerca de la importancia de la antigua ciudad romana y de la intención, sin duda con connotaciones propagandísticas, de esa magna obra de fábrica. (fig. 4).

En los últimos años se ha avanzado considerablemente en el conocimiento de esa ciudad, de nombre idéntico al actual, *Segovia*, y de su más inmediato entorno⁵.

En efecto, tras varios años de investigaciones, conocemos mejor la realidad de ese asentamiento romano y de su área territorial y de cómo se produjo su evolución a lo largo de la etapa imperial, con un desarrollo grande contemplado entre la etapa de los



Fig. 2. El *sacrarium* de la *ima cavea*, según Trillmich. Archivo MNAR.

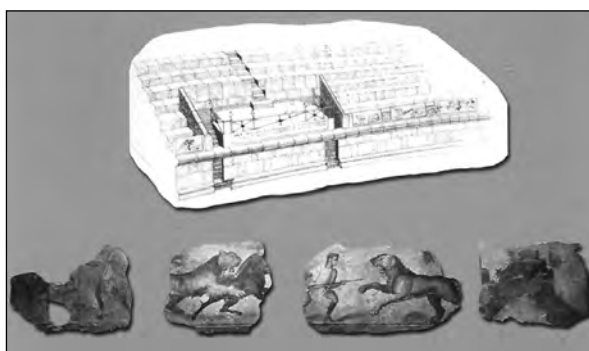


Fig. 3. Las pinturas del *podium* del Anfiteatro. Archivo MNAR.

(5) Nos referimos a la monografía *Segovia romana* editada en el año 2000, en la que Martínez Caballero realiza un resumen sobre la realidad arqueológica de la Segovia romana: Martínez Caballero, 2000: 11-42. Sus actuales investigaciones y las de su equipo vienen ampliando nuestros conocimientos sobre la emblemática ciudad.



Fig. 4. Vista general del acueducto de Segovia (fotografía Miguel Zorita).

flavios y la de los antoninos, y con una sociedad bien diseccionada a través de los epígrafes conservados⁶.

Siempre se consideró trajanea la fecha del acueducto de Segovia, aunque algunos cualificados especialistas, como Fernández Casado (1972; Noticias sobre el acueducto en Ramírez Gallardo, 1975), adelantaron su cronología hasta los comedios de la primera centuria al comparar sus pilares con los del *Aqua Claudia*. Diversas excavaciones, a su vez, se llevaron a cabo a lo largo de su recorrido con el fin de determinar pormenores de la fábrica y en un intento de acercamiento a la fecha de su construcción. Tales fueron las efectuadas por el Prof. Almagro Basch y el Dr. Caballero Zoreda, cuyos resultados pudimos conocer en el Simposio celebrado en Segovia en 1976 (Almagro Basch y Caballero, 1977: 33-42), además de los proporcionados por Prieto (Prieto, 2000: 89-136).

Datos significativos fueron aportados por Alföldi, quien procedió a la lectura y estudio de los orificios donde se sustentó una inscripción monumental de bronce en ambas caras de las arquerías. El estudio de la inscripción, restituida por el reconocido epigrafista nos llevaría al año 98 d.C., de acuerdo con los títulos imperiales de Trajano, en el que los *duoviri, Mummianus y Taurus, aquam restituerunt*. Con ello, cabría pensar, que en tiempos del emperador italicense el acueducto se puso en servicio⁷. Si aceptamos la lectura de Alföldi, se podría considerar que esta magna obra se realizaría en el último tercio del siglo I d.C. (fig. 5).

(6) El estudio de la sociedad segoviana fue realizado por Santos Yanguas, 2000: 139-162.

(7) Alföldi, 1997: 2-55. No debemos olvidar las interesantes aportaciones de Blanco a la lectura del epígrafe, realizada sin los medios de los que afortunadamente pudo disponer Alföldi: Blanco Freijeiro, 1977: 131-146.



Fig. 5. El sotobanco del acueducto donde se dispuso la inscripción (fotografía de Miguel Zorita).

Pero es preciso tener en cuenta los recientes datos que se han obtenido en las excavaciones practicadas en los fundamentos de las pilas 115, 116 y 117, en cuyos estratos de las fosas de fundación se ha podido recuperar material arqueológico de interés que nos podrían acercar a la fecha de la conducción. Se trata de numerosos fragmentos de recipientes de TSH que para Cabañero Martín y Martínez Caballero corresponderían a producciones riojanas (*Tritium Magallum*) del primer tercio del siglo II d.C. Además, un sextercio de Trajano de 112-116, igualmente aparecido en los estratos, establecería un *terminus post quem* a tener en cuenta para esa cronología⁸.

Como en el caso segoviano, los acueductos de la *colonia Augusta Emerita* han sido objeto de la atención de numerosos investigadores, quienes han desvelado una buena parte de sus particularidades más notables⁹. Se da el caso de que, comúnmente, se aceptó en su día que las tres conducciones emeritenses se construyeron en época augustea, lo que no resulta en modo alguno acertado.

De los cuatro¹⁰ conductos actualmente conocidos que surtían a la colonia emeritense (Méndez Grande, 2015: 1737-1746), el que se originaba en la presa de “Proserpina” y discurría a su llegada a la ciudad por las altas arquerías de “Los Milagros” pudo haberse realizado en el período que nos ocupa, sino con anterioridad (fig. 6).

(8) Sobre estos pormenores: Martínez Caballero *et alii*, 2015: 55-59; *Id.* 2017: 81-93.

(9) La bibliografía hidráulica augustana es bien abundante: Velázquez Jiménez, 2011: *passim* y en particular lo que figura en el Apartado 4. 1. “Arquitectura. Topografía y urbanismo. Memorias de Excavaciones”, 41-93. Aranda Gutiérrez *et alii*, 2006: 471-536; Álvarez Martínez, 2011: 145-171; Pizzo, 2015: 21-48.

Sobre los trabajos llevados a cabo en la década de los noventa en la presa de “Proserpina” Martín Morales *et alii*, 2002: 9 ss. Además, Arenillas *et alii*, 1992.

(10) Pudieron ser cinco, si se acepta un conducto relacionado con el de “La Abadías”.



Fig. 6. Las arquerías del acueducto de “Los Milagros”. Archivo MNAR.

En su *caput aquae*, la denominada “Presa de Proserpina” (fig. 7), la Confederación Hidrográfica del Guadiana realizó hace algunos años unos interesantes estudios, facilitados por el vaciado y limpieza de su cuenca, que revelaron datos del mayor interés hasta el punto de que han venido a cambiar nuestra tradicional concepción del complejo¹¹.

Su estructura, con 425,80 m. de longitud en su coronación y dibujando en planta tres alineaciones y sus más de 21 m. de altura, era bien conocida, pero ahora se ha podido determinar mejor tras los trabajos antes referidos (fig. 8).

Comprendía en el tramo de aguas arriba un núcleo de hormigón paramentado con sillería y sillarejo, igualmente escalonado como en “Cornalvo”, aunque con disposición un tanto diferente y la existencia de nueve contrafuertes de sección rectangular, también de granito y posición igualmente escalonada. En el de aguas abajo, nos encontramos con el consabido espaldón, bien potente, que refuerza una obra de fábrica dispuesta junto al dique propiamente dicho, con 16 contrafuertes pequeños dispuestos entre las dos torres de toma, que esta vez sí se asocian al propio dique (Arenillas *et alii*, 1992: 14). Estas torres sufrieron profundas reformas en los siglos XVII y XVIII para poner en funcionamiento el complejo y dar vida a unos molinos y un lavadero de lanas.

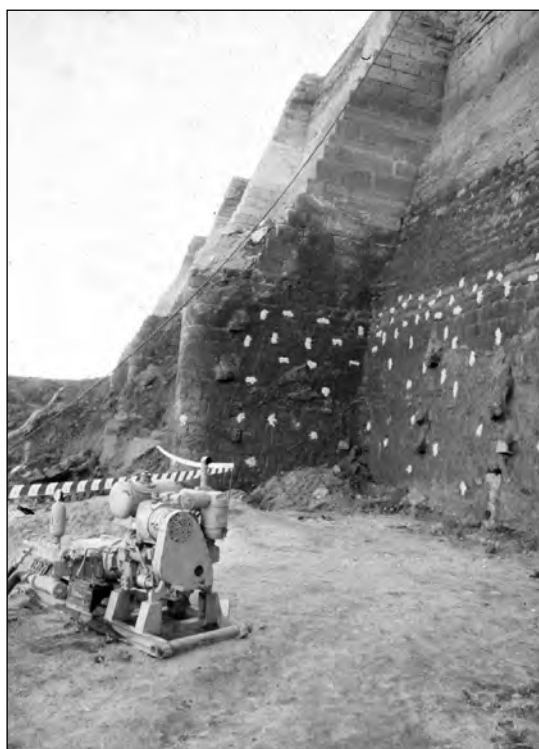


Fig. 7. Vista del alzado de la presa de “Proserpina”. Archivo MNAR.

(11) Sobre los trabajos llevados a cabo en la década de los noventa en la presa de “Proserpina” remitimos al referido trabajo de Martín Morales *et alii*, 2002: 9 ss.

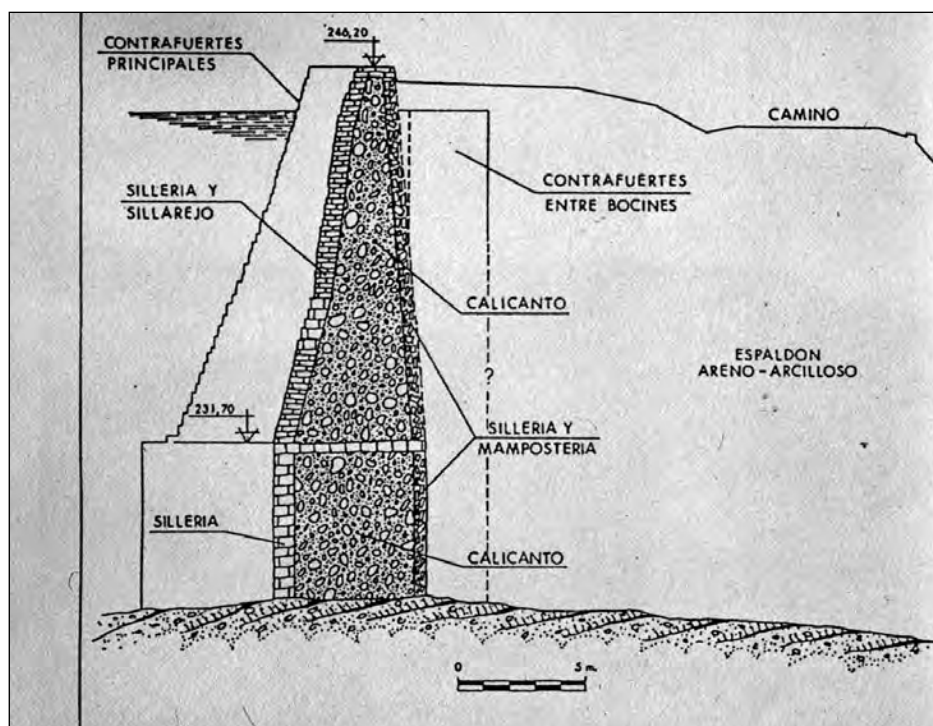


Fig. 8. La estructura constructiva del dique. Cortesía de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Entre las nuevas aportaciones derivadas del reciente estudio no nos pasó desapercibido el descubrimiento de un tapón de madera, de casi un metro de longitud, que pudo haberse empleado para desatascar uno de los conductos de salida. La prueba del carbono 14 sobre él efectuada reveló una cronología que, a lo que parece, cae plenamente en el siglo I d.C., más bien en su mitad (Arenillas *et alii*, 1992: 13). Podría ser, acaso, una prueba más con la que habría que contar a la hora de fijar la correcta fecha de la conducción.

El recorrido del acueducto se puede seguir desde su inicio, a través de unos nueve kilómetros en los que se aprecian importantes obras de fábrica para la salvar los imponderables topográficos que hubo que sortear tales como su discurrir por un batolito granítico (fig. 9) o vaguadas (fig. 10), para llegar a las inmediaciones de la Colonia, donde se ubicó una *piscina limaria* con cámara de compuertas y salida superior en vertedero (fig. 11).

El análisis de los restos conservados de esta importante conducción ha llevado a diversos investigadores a referir diversas fechas para su construcción. Es una cuestión no fácil de determinar, pero se podrían tener en cuenta ciertos caracteres de la fábrica como los arcos de enjarje, rebajados, del puente-canal de “Los Milagros” que Fernández Casado (1972) quiso parangonar



Fig. 9. El túnel (*cuniculus*) practicado en el batolito granítico. Archivo MNAR.



Fig. 10. Obras de fábrica para salvar vaguadas. Archivo MNAR.



Fig. 11. La piscina limaria. Archivo MNAR.

con los que ofrece del Puente de Alconétar. Por su parte, Jiménez Martín, entre otros detalles, señaló la presencia de un tajamar triangular y de una moldura en *cyma recta*, lo que le indujo a pensar en la época de Trajano (Jiménez Martín, 1976: 122, nota 97). Si bien es cierto que los tajamares triangulares se observan en puentes de esa época, no lo es menos que también aparecen en otros de un

período anterior o posterior, pero desde luego la forma de la imposta, en *cyma recta*, nos lleva de nuevo al Puente de Alconétar.

Estas particularidades podrían ser, en verdad, determinantes y ahora, tras el análisis que realizamos sobre los puentes de la “Vía de la Plata”, se nos muestran con claridad y así lo expusimos en un reciente trabajo, donde planteábamos la cronología trajanea para el acueducto de “Los Milagros” (Álvarez Martínez *et alii*, 2002: 206-208. Álvarez Martínez y Nogales, 2014: 183-197).

Una nueva aportación al estudio del conducto de “Los Milagros” ha sido el levantamiento fotogramétrico llevado a cabo en el marco de las actuaciones del Proyecto Alba Plata, que permitieron, además, valorar el estado de salud de la fábrica (San José *et alii*, 2001: 101 ss.; Ávila *et alii*, 2001: 81 ss).

La cronología del conducto no está asegurada y los sondeos efectuados en partes que nos pudieran ofrecer algún dato fiable no han sido precisamente numerosos. Contamos, sin embargo, con una referencia de cierto valor, la ofrecida por Ayerbe a propósito de sus

excavaciones en un buen tramo del conducto ya a su llegada a la ciudad. En sus trabajos de análisis del mismo reparó en un dato que puede ser de interés como lo es el hallazgo de tres fragmentos de TSH, de la forma Drag. 35 embutidos en las paredes del *specus*, fechables, según su apreciación, en los comedios del siglo I d. C. (Ayerbe, 2000: 45).

Y pasando a los aspectos y realizaciones efectuadas en la red viaria que podríamos relacionar con la etapa trajanea nos centraremos en las obras de fábrica que jalonaron el *iter ab Emerita Asturicam*, tramo principal de la conocida posteriormente como “Vía de la Plata”.

Es bien conocida la actividad de Trajano como impulsor de las calzadas en diversas partes del Imperio, sobre todo en aquellas regiones que lo necesitaban o que podían coadyuvar al mejor desarrollo de sus empresas bélicas, las denominadas *viae militares* que gozaron de una atención especial por parte del emperador, quien empleó fondos propios, *de sua pecunia*, para conseguir los resultados que apetecía¹².

En lo concerniente al sistema viario hispano, la documentación de que disponemos es más reveladora. Fue, efectivamente, el *Optimus princeps* uno de los más grandes dinamizadores de nuestra red. Sus acciones se observan con claridad en diversos puntos, pero es en la referida «Vía de la Plata», el *iter ab Emerita Asturicam*, donde alcanzaron mayor relieve, no sólo ya por lo que expresan sus miliarios (Roldán, 1971) sino por los proyectos emprendidos que tienen su expresión en numerosas obras de fábrica, varias de ellas felizmente conservadas.

No se ha realizado hasta el momento un estudio completo de los edificios construidos para salvar los imponderables topográficos de la referida Vía, si bien hay análisis recientes sobre el conjunto de edificios más significativos (Pizzo, 2015: 342-376; Acero y Pizzo, 2011: 715-725). En cambio, sí se pueden presentar valoraciones sobre cada una de esas obras de fábrica y, también, de las que se ubicaron en sus inmediaciones como los de la Vía que unía *Augusta Emerita* con *Braccara Augusta*, a través de *Norba Caesarina* y el *conventus Scallabitanus*, un camino que, por su señalado carácter económico, siempre fue tenido en cuenta por Roma y acrecentado a raíz de la fundación de *Augusta Emerita*, como muestra el episodio protagonizado por un, al parecer funcionario de la Colonia, *Quintus Talius*, quien donó un reloj (*orarium donavit*) a los *igaeditani* (Mantas, 1988: 428 ss.; Etienne, 1992: 355 ss; Canto, 2014: 9-44). Nos referimos al emblemático Puente de Alcántara y a su “hermano menor”, el de Segura, de los que no nos vamos a ocupar por limitarnos estrictamente al *iter ab Emerita Asturicam*.

Resulta ser una tarea complicada en el estudio de un puente fijar la cronología, más o menos próxima, de la construcción de la fábrica, si no contamos con datos seguros que pueden aportar los documentos epigráficos. El análisis de los elementos de un puente (estructura de sus pilas, cimientos, arcos, tímpanos, molduras) nos permitiría de alguna manera acercarnos a ese momento, si bien con la prudencia necesaria, toda vez que sus fábricas han experimentado modificaciones de acuerdo con las refacciones que han tenido que sufrir por circunstancias naturales o por motivos bélicos y por la vigencia de

(12) Es el caso de la Dacia, donde sus campañas obligaron a una mejora de la red viaria y a la construcción de importantes obras de fábrica: Arbore 1998: 187-189.

la que gozan esos elementos¹³. Un documento valioso en algunos casos es el que se corresponde con los miliarios de la vía en la que están ubicados, que nos muestran, a veces con cierta nitidez, los períodos de mayor actividad de la vida del camino.

El estudio de los miliarios de la “Vía de la Plata” fue abordado en su día de una manera parcial, por zonas, a excepción de lo contenido en la obra que sobre la Vía nos ofreció Roldán (1971) quien los contempló de manera general. Con posterioridad, Carmen Puerta llevó a cabo un completo y exhaustivo trabajo con valiosas consideraciones acerca de la naturaleza de los miliarios, su ubicación, su cronología (Puerta, 1995).

Del análisis de la referida Dra. Puerta se deducen ciertos datos del mayor interés. Destaca la escasez de los miliarios de la época de Augusto, así como los de Tiberio¹⁴, lo que parece lógico por la razón de que era el momento en el que se estaba sistematizando la Vía que, en lo que nos interesa, partía de *Augusta Emerita, caput viae*, para llegar, al margen de bifurcaciones, a Astorga, *Asturica Augusta*. Sí se contempla una actividad notable durante el período neroniano, con 10 ejemplares consignados en su estudio, una actividad que pudo sin duda continuar vigente con el advenimiento de los emperadores de la dinastía Flavia, a pesar de que en su momento no se conociera la existencia de miliarios de este período en esta Vía¹⁵.

Esa ausencia de miliarios flavios no dejaba de ser una situación extraña. Sin embargo, con posterioridad al estudio de Carmen Puerta, se ha podido conocer y valorar un expresivo miliario, hallado en la zona de Valdeobispo (Cáceres), que hace alusión a *vias corruptas et pontes restituit*, lo que ha sugerido a los editores de tan considerable testimonio (Castro y Valiente, 2014: 45-70) que se trataba de una referencia a la reparación de calzadas y de puentes del *iter* al que nos referimos. Por su parte, Paredes Martín cita la existencia de tres miliarios en el trazado del *iter*, de Cáceres, Cañaveral y el citado de Valdeobispo (Paredes, 2012-2013: 279, nota 13).

Fue, sin duda, Trajano el dinamizador de la Vía de la Plata. Se cuentan, hasta el estudio de Puerta, hasta 23 los miliarios que han llegado hasta nosotros (Puerta, 1995: 120-126), superando ampliamente a los de su inmediato sucesor, Adriano, con 16. Del análisis de estos documentos epigráficos se deduce que la labor del *Optimus princeps* fue ímproba y llevada a cabo en poco tiempo, a comienzos de su reinado, entre el 98 y el 103 d. C.¹⁶. Esta circunstancia invita a pensar, tanto a ella como a nosotros, como hemos explicado en otras ocasiones a propósito de conducciones hidráulicas y de la red viaria, que algunos de los proyectos ya estaban iniciados con anterioridad y Trajano los concluyó¹⁷.

(13) Descartados, a efectos de cronología, la forma de los tajamares, redondeados o aquillados, como algunos consideraron, los elementos de las pilas, principalmente molduras, ya sea en talón o *cyma reversa* o en gola, *cyma recta*, pueden tenerse en cuenta, salvando una serie de pormenores como su vigencia en el tiempo y el empleo de ambos remates en una sola pila.

(14) El miliario tiberiano se ubicó tradicionalmente por todos los que lo refirieron en el Puente de Alconétar: Puerta Torres 1995: 114. No quiere esto decir, como veremos, que haya que situar al emblemático Puente en la etapa tiberiana

(15) Puerta, 1995: 159. Señala la existencia de miliarios flavios entre los “falsos” que recogió Hübner y se pregunta si su labor fue escasa en este cometido o que no utilizaron estos documentos para ilustrar sus acciones. La existencia de miliarios del período Flavio en otras vías, entre ellas la propia *Via Augusta*, desmontaría esta suposición.

(16) La fecha de Alcántara es levemente posterior.

(17) En el caso que nos ocupa la actividad viaria de Trajano en la Vía de la Plata hubo de ser continuadora de lo emprendido en Lusitania, quizá, ya en época neroniana, como parece deducirse del buen número de miliarios conservados, por el *legatus pro praetore, Marcus Salvius Otho*. Los flavios la continuarían pues es evidente el auge que experimentó en este tiempo la Vía, a lo largo de cuyo trayecto se levantaron edificios tan emblemáticos como el conocido *tetrapylon* de *Capera*.

LOS PUENTES DEL *CAPUT VIAE*

Albarregas

En su día analizamos el puente que se tendió para salvar el curso del arroyo Albarregas (*Barraeca*), obra conservada en buen estado, pero con reformas efectuadas en el siglo XIX cuando se sistematizó la carretera de Cáceres a San Juan del Puerto (Álvarez Martínez, 1983: 75-79).

De su aspecto en los siglos pasados dan buena cuenta diversas ilustraciones entre las que destacamos la del maestro de obras emeritense, Fernando Rodríguez (Arbaiza y Heras 1998: n.º 52 (A-5969), 345-346, lám. 41) (fig. 12).

Es un puente que, por su configuración, con arcos de luces iguales, se puede emparentar con el de Salamanca y con la Ponte Velha de Villa Formosa, en los alrededores de Alter do Chao como señala Durán (2005: 234-239), quien comparte esta idea con Fernández Casado (2008: 197-199) quien, a su vez, nota diferencias notables con el que se puede considerar su arquetipo¹⁸ y lo hace coetáneo con el de Salamanca. Galliazzo se ocupa de él en su excelente catálogo y aporta algunas ideas de interés (Galliazzo, 1994-1995: II, n.º 747, 347-348).

Su cronología parece avanzada y no habría que adscribirla a la primera etapa como consideramos en su día. Podría ser una de las obras que se acometieron en la renovación de la Vía de la Plata en el período trajaneico.

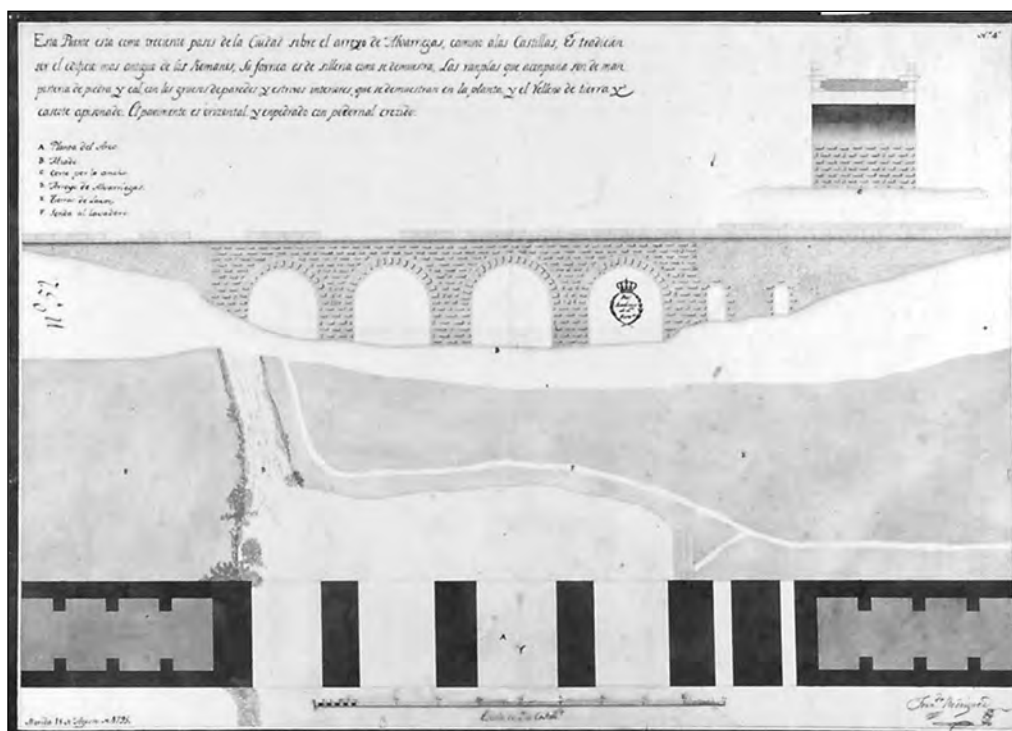


Fig. 12. El puente de Albarregas. Dibujo de Fernando Rodríguez (fines del siglo XVIII). Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

(18) El Puente sobre el Ana.

La “Alcantarilla romana”

En el *iter ab Emerita Olisiponem*, a poca distancia de la colonia y para salvar un arroyo con flujo constante, hubo necesidad de construir un puente de un solo arco, la denominada por los emeritenses “Alcantarilla romana”, cuyo interés arquitectónico ha sido destacado por diversos autores como Fernández Casado, Manuel Durán (2005: 158-161) y Antonio Pizzo (2015: 352), quienes lo consideran en el marco de una etapa evolucionada en la construcción de este tipo de obras.

Construido en *opus mixtum*, con un núcleo de hormigón y una estructura de ladrillo para la bóveda y dovelas de sillares de granito en ambos lados, aunque en el de aguas abajo los sillares desaparecieron. (fig. 13). La clave está construida de hormigón (Álvarez Martínez, 1983: 79-81). El cuerpo de los estribos, como señala Fernando Rodríguez, pudo ser de sillería almohadillada, aunque este ilustrador es aficionado a disponer este efecto decorativo en edificios, o parte de ellos, que no lo tuvieron, Fernández Casado describe su construcción, en la que el emboquillado de dovelas precedió a la ejecución de la fábrica de ladrillo ya que se nota, en el frente de aguas abajo, los entrantes y salientes resultantes de la quita de sillares. Por el empleo de ladrillo lo relaciona con las arquerías de “Los Milagros” (Fernández Casado, 2008: 204-205). Es, como opina igualmente Galliazzo, una obra evolucionada que correspondería, al menos al siglo I d. C. bien avanzado (Galliazzo, 1994-1995 II: n.º 749, 352).

El Puente de Aljucén

Tras su identificación, a unos dos kilómetros del actual puente de la antigua Carretera Nacional 630, por el que fuera Encargado del Patronato de la Ciudad



Fig. 13. Vista del puente y su arco dovelado en el tramo de aguas arriba. Archivo MNAR.

Monumental de Mérida, Don Juan Antonio Díaz Pintiado, acometimos con él el estudio de las referidas ruinas ocultas entre la maleza y la vegetación del río Aljucén (Álvarez Martínez y Díaz Pintiado, 1985: 95 ss). Posteriormente, dentro del programa Alba Plata, se pudieron realizar unas campañas de limpieza y pequeñas excavaciones que dieron como resultado la posibilidad de contar con la totalidad del cimiento de una de sus pilas.

Posteriormente se produjo un “hallazgo” bien valioso y este no fue otro que unos dibujos, entre ellos los del puente que nos ocupa, existentes en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (Arbaiza y Heras, 1998: 310 ss), cuya autoría fue la de un emeritense que debió desempeñar cometidos relevantes en la Mérida del último tercio del siglo XVIII y comienzos de la decimonovena centuria, Fernando Rodríguez. Hoy, gracias a sus dibujos, nos es posible restituir tanto en sus dimensiones como en su fisonomía¹⁹ (fig. 14).

El puente, con una longitud cercana a los 100 m, contaba con sendas espaldas, una de ellas reconocible en la orilla izquierda. En este aspecto, y otros como veremos, la fábrica encuentra su cercanía con otros congéneres, entre ellos el tendido sobre el río Albarregas en Mérida con el que guarda, según nuestra opinión, algunas semejanzas, aunque también ciertas diferencias.

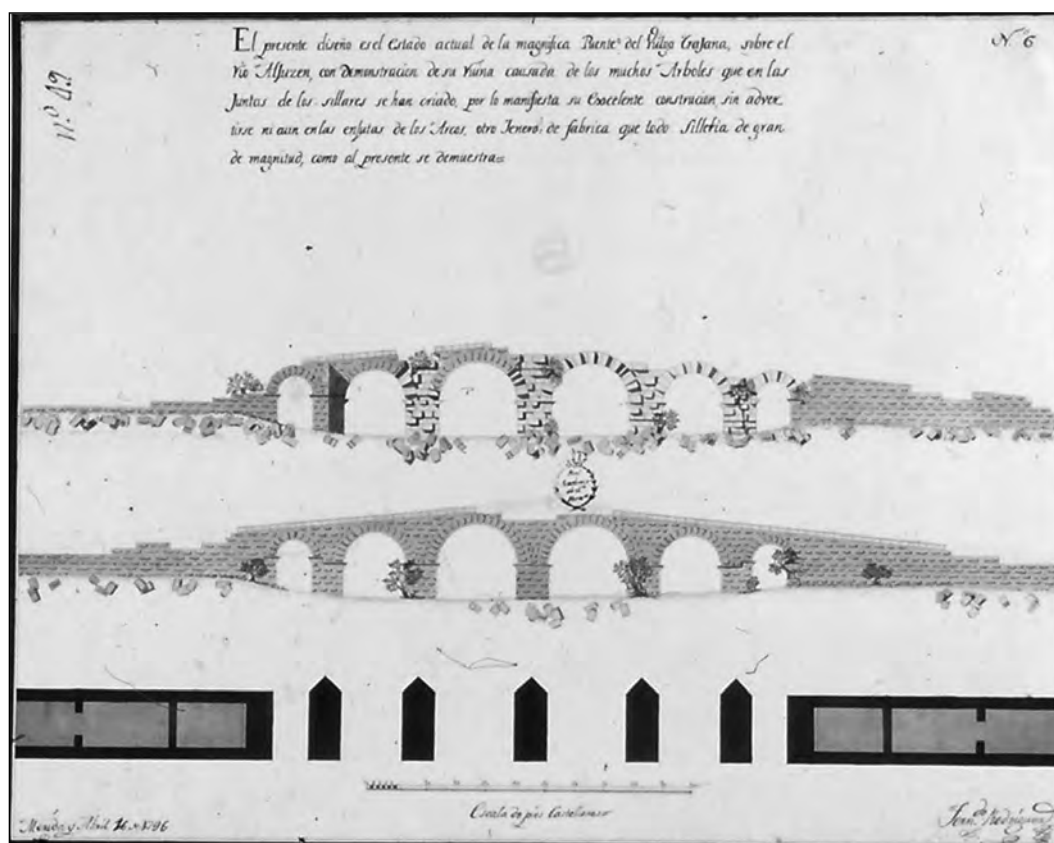


Fig. 14. El puente en su estado a finales del siglo XVIII, según Fernando Rodríguez. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

(19) Precisamente esta circunstancia nos invitó a volver a considerar la importancia de este Puente del que ofrecimos datos, lógicamente, más completos: Álvarez Martínez, 2010: 371-384.

Las pilas estaban provistas de tajamares en forma de quilla. Su estructura es, en verdad, similar a las que apreciamos en los ejemplares emeritenses, aunque con pequeñas variantes. Remataban, al igual que sucede en el gran Puente sobre el Guadiana, en una cornisa, a manera de imposta, en saledizo desde donde se desarrollaban las dovelas de los arcos. Al parecer, estas cornisas eran de talón o *cyma reversa*, puesto que tuvimos ocasión de conocer un elemento de las mismas en nuestras prospecciones en el lugar.

El número de arcos del puente, como aclara el dibujo de Rodríguez, fue de seis: dos pequeños en cada extremo, como grandes aliviaderos y cuatro en el centro de la fábrica, de mayores luces. Dichos arcos, como sucede en el caso de los emeritenses, aparecen bien trasdosados con sus dovelas regularmente dispuestas y con la clave bien marcada.

El material de construcción se extrajo de una cantera de granito próxima a su ubicación, que referimos en su día y de la que habla Pizzo (2015: 331-333).

El Puente encajaría perfectamente, de acuerdo con su fisonomía, con el Modelo II de la sistematización de Durán (2005: 240-242). Por su forma, la relación es bien evidente con los puentes emeritenses, pues en él se mimetizan formas y maneras que podemos apreciar en los tramos más antiguos, el I y el II para nosotros, del Puente sobre el Guadiana, una vez que aceptamos la cronología posterior del III tramo.

La comparación con el puente sobre el Albarregas en la misma Mérida no es descabellada, pero con algunas diferencias. En el puente de Aljucén, además, se observan, igualmente, algunos rasgos que podrían ponerlo en relación con otros ejemplares lusitanos, donde se aprecia igualmente la “manera emeritense”. Tal sería el caso, aunque con ciertas diferencias entre una y otra fábrica, del puente de Vila Formosa en Alter do Chao, que fechamos, al menos, a partir de la mitad del siglo I d.C y que Silliéres consideró ya dentro del período trajaneo (Silliéres, 1990: 680).

Por lo que atañe a la cronología del puente sobre el río Aljucén, a falta de datos completos que nos pudieran ofrecer mejor información, habría que situarla en un período avanzado del siglo I d.C. y más que en el período neroniano en el que, como adelantábamos, se detecta una notable actividad por la mejora del camino, quizá ya a comienzos de la época trajanea, pues, como también referíamos, durante los años 98 y 105 d.C. se desarrollaron grandes proyectos en la “Vía de la Plata”: reformas en el camino como atestiguan los numerosos miliarios conservados y la construcción de diversas obras de fábrica como el referido puente de Alconétar y, a lo que parece, los de Cáparra y Salamanca.

OTROS PUENTES DE LA VÍA DE LA PLATA

Alconétar

Uno de los puentes más interesantes de la Hispania romana es, sin duda, el que se ubicó cerca del encuentro de las aguas del Almonte y el Tajo, en Alconétar, con 16 arcos, y que consideramos como uno de los proyectos más significativos que la actividad trajanea llevó a cabo en la Vía de la Plata (fig. 15).

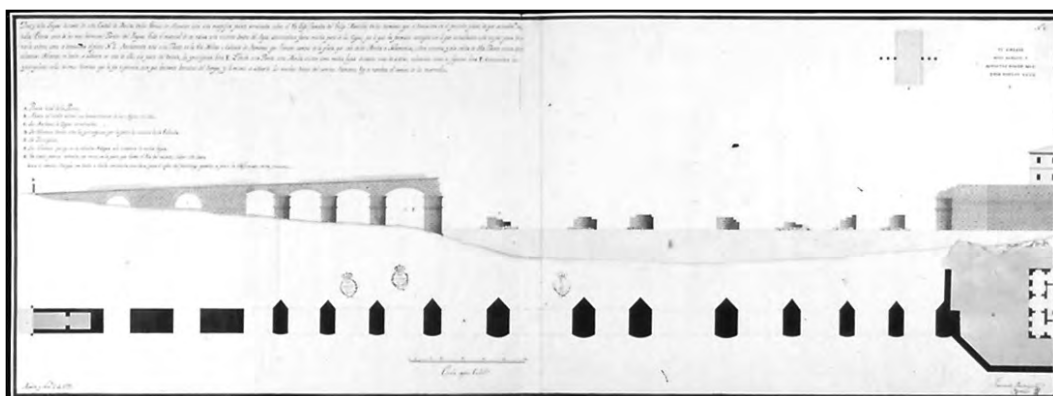


Fig. 15. El puente de Alconétar según Fernando Rodríguez. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

A consecuencia de la construcción del embalse de Alcántara fue trasladado de su primitiva ubicación. Los restos de tan considerable obra sufrieron un continuo deterioro durante los pasados siglos, desde la Reconquista al parecer, lo que obligó a utilizar barcazas para el paso del río y así documentos, grabados y láminas nos explican e ilustran su estado. Mucho se ha discutido sobre el alcance de las restauraciones (Cruz Villalón, 1989: 159-173) que contempló la fábrica para su restitución al uso tras sus continuos deterioros y es así como algunas de sus características, como la presencia de los arcos rebajados, han sido puestas en tela de juicio en cuanto a su antigüedad²⁰.

La verdad es que el análisis pormenorizado de sus restos son lo suficientemente expresivos como para fijar la “manera” de su fábrica y su cronología. Nuevamente debemos a Fernández Casado atinadas observaciones en la descripción de la obra y de sus elementos (Fernández Casado, 2008: 215-221). (fig. 16). Los arcos rebajados, cuya estructura compara con los de las arquerías de “Los Milagros” de Mérida y el tipo de imposta, además de otros pormenores, como el del almohadillado, son suficientes para él para fijar su fecha en pleno período trajane²¹.

Para Galliazzo, cuya descripción resulta del mayor interés, recuerda, salvando las distancias y como un trasunto en piedra, al célebre puente sobre el Danubio²².

Prieto Vives, en su excelente trabajo lo situó en tiempos de Trajano, pues, de igual manera, comparaba su estructura con los arcos rebajados de madera del Puente de Apolodoro (Prieto, 1925: 147 ss). Para nosotros se podría establecer una comparación con los pilares de “Los Milagros”, por la presencia de la moldura en *cyma recta* con dos listeles, uno superior y otro inferior, muy similares.

Por su parte, Durán (2005: 242-251), considera el interés y la novedad del puente con sus bóvedas rebajadas que, aunque existían ya en época tardorrepublicana y de

(20) Sobre el puente existe una amplia bibliografía prácticamente desde el Renacimiento. A manera de ejemplo, además de los trabajos más específicos a los que aludiremos a continuación, podemos citar a Roldán, 1971: 115 ss.

(21) Fernández Casado, como en el caso de las arquerías emeritenses, adelanta, aunque como él confiesa sin excesiva convicción, la obra al inmediato reinado de Adriano.

(22) Galliazzo, 1994-1995 II: n.º 755, 358-359. Una buena descripción del Puente del Danubio, con su reconstrucción, en Galliazzo, 1994-1995 II: n.º 646, pp. 320-324. Sobre el Puente de Apolodoro: Cezarina, 2018: 170-175. La autora ofrece una descripción de la emblemática fábrica, de su sistema constructivo, basada en los textos y figuraciones referentes a la obra, así como en los resultados de un proyecto de investigación apenas iniciado. *Cfr.*: 170-173.



Fig. 16. Las ruinas del Puente en su actual emplazamiento (fotografía de Ana Gracia).

comienzos del Imperio, como muestra el ejemplo de *Patavium*, representan una evolución.

Pizzo (2015: 367) destaca la construcción homogénea del sistema tajamar, cuya altura alcanza los arcos del Puente-pila-espólón.

Para Acero *et alii* (2004: 499-519) resulta difícil determinar su cronología, pero considera la originalidad del diseño con el empleo de tres cornisas.

El Puente de Cáparra

Fue un excelente ejemplar, situado junto al antiguo *municipium caperensis*, por cuya parte central discurría la Vía bajo el *tetrapylon* que *Marcus Fidius Macer*, un notable ciudadano, levantó en época flavia.

Su fisonomía primitiva quedó maltrecha a partir de 1955, cuando se amplió su anchura de la carretera (fig. 17). Para Durán y para nosotros, probablemente en su estado original contó con sólo dos arcos para salvar el río Ambroz, con estribos largos de perfil recto y rampas en los extremos. Acaso en el siglo XVIII se pudieron añadir sus arcos extremos (Durán, 2005: 252-256) Ambos serían modificados. Durán lo relaciona con el Puente de



Fig. 17. Vista actual del Puente de Cáparra. Fotografía del autor.

Salamanca por la cornisa que presenta en chaflán inverso bajo los arranques de la bóveda, similar a lo que muestra el ejemplar salmantino.

Por su parte Fernández Casado (2008: 200-201) se hace eco de lo que queda del Puente tras la remodelación. Para Galliazzo, quien reconoce el carácter casi moderno de la fábrica, sus características formales, perfectamente apreciables todavía, lo situarían en el siglo I d.C. o en los inicios del II d.C. (Galliazzo, 1994-1995 II: n.º 762, 362-363).

El Puente de Salamanca

El excelente ejemplar salmantino pasó por muchas vicisitudes a lo largo de su historia y fueron varias las restauraciones que sufrió y llegaron a modificar su fisonomía (Menéndez Bueyes 2000-2001: 149-183), hasta el punto de que, de sus arcos, sólo quince, los más próximos al casco urbano, presentan aspecto romano.

Su construcción comprende un núcleo de hormigón y paramentos en *opus quadratum* con almohadillado. La ordenación de las hiladas es un tanto irregular. Los arcos, de medio punto con dovelas almohadilladas y las pilas en planta rectangular con tajamar triangular, con cornisa de talón. Su característica más sobresaliente la representan los contrafuertes que apoyan en los tajamares y enmarcan los arcos como refuerzo y procuran plasticidad, lo que nos lleva al ejemplo alcantarino. Los tímpanos se limitan por una cornisa moldurada a modo de chaflán (*Ibid*: 150-151).

Para Durán su estructura recuerda a la de otros puentes conocidos como el de Chaves, Villa Formosa o el tramo III del Puente del *Anas* (Durán, 2005: 256-263). Fernández Casado (2008: 207-214) ofrece una buena descripción de su fábrica, al igual que Galliazzo (1994 II: 336-337).

Por sus caracteres y la presencia de los contrafuertes en el tramo de aguas arriba, la posibilidad de que su construcción formara parte del proyecto de renovación de la Vía por parte de Trajano no ofrecería muchas dudas.

Visto lo que antecede, la gran actividad de Trajano en la «Vía de la Plata», hay que situarla entre los momentos inmediatos de su ascensión al poder y el año 105. A este período, de grandes reformas como ponen de manifiesto los miliarios conservados, pudieron corresponder obras de fábrica bien significativas como los referidos puentes que potenciaron el Camino.

BIBLIOGRAFÍA

- ACERO, J.; GARCÍA LEÓN, J.; CORTÉS, T., 2004: “La aplicación de la fotogrametría a los puentes romanos: el puente de Alconétar”, en *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania romana. Las comunicaciones*, Madrid: 499-519.
- ACERO, J. y PIZZO, A., 2011: “Puentes romanos de Lusitania: arte y técnica”, en T. Nogales e I. Rodá (eds.) *Roma y las provincias. Modelo y difusión, XI Coloquio de Arte Romano Provincial*, Mérida: 715-725.
- ALFÖLDI, G., 1997: “Die Baunschriften des Aquäduces von Segovia und des Amphitheaters von Tarraco”, *MF*, 19: 2-55.
- ALMAGRO BASCH, M. y CABALLERO, L., 1977: “Las excavaciones efectuadas a lo largo del acueducto de Segovia”, en *Segovia y la arqueología romana*, Barcelona: 33-42.
- ALMAGRO GORBEA, M. y ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. (eds.), 1998: *Hispania. El legado de Roma. En el año de Trajano*, Zaragoza.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M., 1983: *El Puente romano de Mérida*, Monografías Emeritenses, 1, Badajoz.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. y DÍAZ PINTIADO, J. A., 1985: “El puente romano de Aljucén”, en *Homenaje a Cánovas Pessini*, Badajoz: 95-100.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M., 2002: “Trajano y las obras públicas en Hispania”, en J. González (ed.) *Trajano, Optimo Príncipe. De Itálica a la corte de los Césares*, Sevilla: 35-59.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M., 2005: “Puentes de la Vía de la Plata y de sus inmediaciones”, *Anas*, 18: 123-151.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M., 2007: “Las conducciones hidráulicas emeritenses. Estado de la cuestión”, en J. Mangas y S. Martínez Caballero (eds.) *El agua en las ciudades romanas*, Madrid: 183-212.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M., 2010: “De nuevo sobre el puente de Aljucén en la Vía de la Plata”, en *Ab Aquitania in Hispaniam, Mélanges d'histoire et d'archéologie offerts a Pierre Sillières*, Toulouse: 371-384.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M., 2011: “Obras públicas e infraestructuras en la colonia Augusta Emerita”, en J. M. Álvarez Martínez y P. Mateos (eds.) *Actas Congreso Internacional El Yacimiento Emeritense, 1910-2010*, Mérida: 145-171.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. y NOGALES, T., 1994: “Las pinturas del Anfiteatro de Mérida”, en *Coloquio internacional El Anfiteatro en la Hispania romana (Mérida, 26-28 de noviembre de 1992)*, Mérida: 265-283.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. y NOGALES, T., 2003: *Forum coloniae Augustae Emeritae. “Templo de Diana”*, Mérida.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M. y NOGALES, T., 2014: “Las presas de Augusta Emerita y sus alrededores”, en *Regards croisés d'Orient et Occident: les barrages dans l'antiquité tardive. Actes du Colloque. Janvier 7-8 2011*, Paris: 183-197.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.; NOGALES, T.; RODRÍGUEZ MARTÍN, F.G.; GORGES, J.G., 2002: “Arqueología de las presas de España: los embalses de Emerita Augusta y de sus alrededores. Estado de la cuestión”, en *I Congreso Nacional de Historia de las Presas*, I, Badajoz: 199-226.
- ARANDA, F.; SÁNCHEZ CARCABOSO, J. L.; ANDRÉS, E.; RODRÍGUEZ MARTÍN, F. G.; POLO, M. E.; SÁNCHEZ CRESPO, R.; GUTIÉRREZ GALLEGO, J. A., 2006: “Las presas de abastecimiento en el marco de la ingeniería hidráulica romana. Los casos de Proserpina y Cornalvo”, *Mérida Mem*, 9, 2003, Mérida: 471-536.

- ARBAÍZA, S. y HERAS, C., 1998: "Fernando Rodríguez y su estudio arqueológico de las ruinas romanas de Mérida y sus alrededores (1794-1797)", *Boletín de la Real Academia de San Fernando*, 87: 309-366.
- ARBORE, G., 1998: *Le strade di Traiano, Traiano ai confini dell'Impero*, Milán: 187-189.
- ARENILLAS, M.; DÍAZ GUERRA, C.; CORTÉS, R., 1992: *La presa romana de Proserpina (Mérida)*, Madrid.
- ÁVILA, J.M.; MARTÍN CASTIZO, M.; MOTA, M. J.; RODRÍGUEZ MARIBONA, J.; SAN MATEOS, R., 2001: "Descripción de la metodología en el estudio para la determinación de las patologías sobre los materiales constituyentes del acueducto de Los Milagros (Mérida)", *Mérida. Ciudad y patrimonio*, 5: 79-97.
- AYERBE, R., 2000: "Intervención arqueológica en la urbanización Jardines de Mérida de la Avenida Vía de la Plata. Excavación de un tramo de la conducción hidráulica "Proserpina-Los Milagros", *Mérida Memorias, 1998*, Mérida: 39-58.
- BLANCO FREJEIRO, A., 1977: "Epigrafía en torno al acueducto de Segovia", en *Segovia y la arqueología romana*, Barcelona: 131-146.
- CEZARINA, A., 2018: "L'opera architettonica dell'imperatore Traiano nella provincia Dacia: il ponte sul Danubio e il monumento trionfale *Tropaeum Traiani*", en C. Parisi y L. Ungaro (eds.) *Traiano. Costruire l'Impero. Creare l'Europa*, Roma: 170-175.
- CANTO, A. M., 2012-2013: "Un *oratorium* para los igaeditanos: Microepigrafía de un reloj imposible en la inscripción más famosa de Idanha (Portugal)", *Anas*, 25-26: 9-44.
- CASTRO, M. R. y VALIENTE, A., 2012-2013: "Presencia de Domiciano en la Vía de la Plata. Revisión de datos", *Anas*, 25-26: 45-70.
- CRUZ VILLALÓN, M., 1989: "Un proyecto de restauración del puente de Alconétar en el siglo XVIII", *Norba-Arte*, 9: 159-173.
- DURÁN, M., 2005: *La construcción de puentes romanos en Hispania*, Santiago.
- ETIENNE, R., 1992: "L'horloge de la civitas igaeditanorum et la création de la province de Lusitanie", *R.E.A.*, 94, 3, 4: 355-362.
- FERNÁNDEZ CASADO, C., 1972: *Acueductos romanos en España*, Madrid.
- FERNÁNDEZ CASADO, C., 2008: *Historia del Puente en España. Puentes romanos*, Madrid.
- GALLIAZZO, V., 1994-1995: *I Ponti romani*, Treviso.
- GIL, J., 2000: "Trajano en la Edad Media", en *Trajano, emperador de Roma*, Roma: 155-178.
- GONZÁLEZ, J. y SAQUETE, J. C., 2003: *Marco Ulpio Trajano. Emperador de Roma. Documentos y fuentes para el estudio de su reinado*, Sevilla.
- GROS, P., 1987: "Remarques sur les fondations urbaines de Narbonnaise et de Cisalpine au debut de l'Empire", en *Atti del Convegno "Studi Lunensi e prospettive sull'Occidente romano (Lerici 1985)*, Centro Studi Lunensi. Quaderni, 10-11-12, I: 73-95.
- GROS, P., 1990: "Les étapes de l'aménagement monumental du forum: observations comparatives (Italie, Gaule Narbonnaise, Tarraconaise)", en *La città nell'Italia Settentrionale in età romana*, Trieste: 29-68.
- JIMÉNEZ, A., 1976: *Los acueductos de Emerita, Augusta Emerita*, Madrid: 111-125.
- LABORDE, A. DE, 1806: *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, Paris.
- LA ROCCA, E., 2018: "Traians vs. Domitianus. Dalla rappresentazioni del potere imperiale all'usurpazioni dei monumeti pubblici", en C. Parisi y L. Ungaro (eds.), *Traiano. Costruire l'Impero. Creare l'Europa*, Roma: 18-29.

- MAESTRE, J.M., 2000: "Trajano y los humanistas", en *Trajano, emperador de Roma*, Roma: 313-361.
- MANTAS, V., 1992: "Orarium donavit Igaeditanis: epigrafía e funções urbanas numa capital regional lusitana", en *Actas del Ier. Congresso Peninsular de Historia Antigua*, Santiago de Compostela: 413-439.
- MARTÍN MORALES, J. B.; ARANDA, F.; SÁNCHEZ CARCABOSO, J. L., 2002: "Utilización de las presas históricas de Mérida. Actuaciones de conservación", en *I Congreso Nacional de Historia de las Presas*, II, Badajoz: 9-41.
- MARTÍNEZ CABALLERO, S., 2000: "Notas sobre la romanización del territorio segoviano", en *Segovia romana*, Segovia: 11-42.
- MARTÍNEZ CABALLERO, S.; CABAÑERO, V.; ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.; GALLEGO, J. I.; MUNICIO, L., 2015: "La ciudad celtíbera y romana de *Segovia (Hispania Citerior)* desde la investigación arqueológica", en J. M. Álvarez; I Rodá; T. Nogales (eds.), *Nuevas perspectivas. Centro y periferia II. Actas del XVIII CIAC, Mérida 13-17 de mayo de 2013*, Mérida: 1711-1715.
- MARTÍNEZ CABALLERO, S., 2017: "El acueducto romano y su problemática en Segovia", en *Jornadas del Acueducto de Segovia*, Segovia: 81-93.
- MÉNDEZ GRANDE, G., 2015: "Un nuevo acueducto en *Augusta Emerita*: "Las Abadías", en *Centro y periferia en el Mundo Clásico, Actas XVIII Congreso Internacional Arqueología Clásica*, Mérida: 1737-1746.
- MENÉNDEZ BUEYES, L. R., 2000-2001: "El puente romano de Salamanca y su contexto histórico (A propósito de CIL II, 4685)", *Memorias de Historia antigua*, XXI-XXII: 149-183.
- PAREDES, E., 2012-2013: "La presencia epigráfica de Hadriano en *Lusitania*: ciudad y territorio", *Anas*, 25-25: 273-295.
- PARISI, C. y UNGARO, L. (eds.) 2018: *Traiano. Costruire l'Impero. Creare l'Europa*, Roma.
- PFANNER, M., 1990: "Modelle römischer Städtenwicklung am Beispiel Hispaniens und der westlichen Provinzen. Stadtbild und Ideologie", en *Die Monumentalisierung hispanischer Städte zwischen Republik und Kaiserzeit*, W. Trillmich- P. Zanker eds, München: 59-116.
- PIZZO, A., 2015: "Construcción, innovación y circulación de mano de obra en los puentes romano de Lusitania. Los casos de Mérida, Aljucén, Alconétar, Segura y Vila Formosa", *MM*, 56: 342-376.
- PIZZO, A., 2015: "Los acueductos de Augusta Emerita: técnicas y procesos de construcción", en *Aquae Ductus. Actualité de la recherche en France et en Espagne, Actes du Colloque International de Toulouse, 15-16 février 2013*, Aquitania. Supp., 33: 21-48.
- PRIETO VÁZQUEZ, G., 2000: "Excavaciones arqueológicas en el acueducto de Segovia 1998", en *Segovia romana*, Segovia: 89-136.
- PRIETO VIVES, A., 1925: "El puente romano de Alconétar", *AEspA*, 1: 147-158.
- RAMÍREZ GALLARDO, A., 1975: *Supervivencia de una obra hidráulica. El acueducto de Segovia*, Segovia.
- PUERTA TORRES, C., 1995: *Los miliarios de la Vía de la Plata*, Tesis Doctoral inédita, Madrid.
- ROLDÁN, J.M., 1971: *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*, Salamanca.
- SAN JOSÉ, J.; FERNÁNDEZ, J. J.; MARTÍNEZ, J.; RODRÍGUEZ MARIBONA, I.; SAN MATEOS, R.; MARTÍN, M., 2001: "El levantamiento fotogramétrico como herramienta en la

- diagnosis y proyectos de restauración del acueducto de Los Milagros de Mérida”, *Mérida. Ciudad y patrimonio*, 5: 99-117.
- SANTOS, J., 2000: “La sociedad de Segovia en época romana reflejada en su epigrafía latina”, en *Segovia romana*, Segovia: 139-162.
- SILLIÈRES, P., 1990: *Sillières Les voies de communication de l’Hispanie méridionale*, Paris.
- TRILLMICH, W., 1989-1990: “Un *sacrarium* de culto imperial en el Teatro de Mérida”, *Anas*, 2-3: 87-102.
- VELÁZQUEZ, A., 2011: *Repertorio de bibliografía arqueológica emeritense III. Emerita 2010*, Mérida.