

El Puente Romano de Villa del Río

Joya de la *Vía Augusta*

M^a de los Ángeles Clémentson Lope
Bartolomé Delgado Cerrillo

Roma toma básicamente sus modelos constructivos del mundo griego, en relación con la arquitectura religiosa; sin embargo, desarrolló una arquitectura civil que encontraba sus fundamentos más relevantes en la ingeniería, que alcanzó cotas de sofisticación hasta entonces inimaginables. Para este tipo de arquitectura, Roma se inspiró en los modelos constructivos del mundo mesopotámico, que le habían sido legados a través de la cultura etrusca, fundamentalmente en relación con el empleo del arco y, por desarrollo de éste, de la bóveda. Además, Roma adoptó una disposición receptiva en relación con las distintas culturas que dominó políticamente; de ellas supo extraer, seleccionando y perfeccionando sus tipologías constructivas, una amplia gama de recursos técnicos que fueron los soportes fundamentales de la cohesión política y económica del imperio.

La arquitectura romana se desarrolla dentro de unas situaciones históricas en evolución, condicionada por factores económicos y sociopolíticos que

operan en áreas geográficas muy extensas y en relación con otras culturas, desde la etrusca hasta la griega o la sirio-mesopotámica. Las interferencias constructivas se definen a todos los niveles: existe un condicionante insoslayable, que viene determinado por el tipo de materiales que oferta el entorno natural en el que se vaya a realizar una determinada edificación; en muchas ocasiones se aprovechan técnicas constructivas locales, que quedan en lo sucesivo incorporadas al repertorio arquitectónico del poder; en otros casos se introducen soluciones propiciadas por modelos itinerantes. Toda esta heterogeneidad de factores hace arduo valorar, en ciertos casos, cuánto de "creativo", en sentido específicamente "romano", haya en una determinada construcción. Aunque tradicionalmente se considera el arco y la bóveda de cañón como elementos fundamentales de la arquitectura romana, en realidad no fueron los romanos quienes los inventaron, ni los primeros en utilizarlos. Aun así, la arquitectura de Roma superó ampliamente la

visión estática que se había definido como sistema constructivo en Grecia, llegándose a conformar sistemas mucho más dinámicos, que encontraron su fundamento precisamente en el empleo sistemático de arcos y bóvedas, para cuya construcción este pueblo desplegó un ingenio y un pragmatismo que aún hoy asombra por su sofisticación y eficacia.

Con la expansión territorial al norte de los Apeninos y la reducción de colonias militares y municipios desde el siglo III hasta el I a. de C., la construcción romana fija las tipologías de la arquitectura civil y elabora los trazados urbanos y viales, fundamentos de la urbanización de todo el Occidente, que florecerá bajo el Imperio. Para poder organizar el imperio, los romanos construyeron una red viaria modélica en su tiempo y desarrollaron una importantísima ingeniería civil, como hemos indicado anteriormente. Las vías romanas siguen en general la topografía del terreno, adaptándose a la misma. Prácticamente no existieron obstáculos que no pudieran superar los ingenieros romanos al trazar sus calzadas. Las hay que atraviesan pantanos, altas montañas, caudalosos ríos, desiertos inhóspitos, se despliegan junto a elevados acantilados, etc. Los zapadores de Trajano consiguieron realizar verdaderos alardes de ingeniería al construir una difícilísima calzada en las laderas que bordean el río Danubio, y los de Augusto hicieron lo propio al abrir un complicado paso a través de Los Alpes, allí

donde años antes había desistido de hacerlo, al considerarlo imposible, su tío Julio César. Por este motivo fundamental el estudio de las calzadas romanas hispanas presenta un indudable interés, ya que la compleja orografía de nuestro territorio obligaba a los constructores a dar lo mejor de sí mismos, para poder solventar los problemas que había dispuesto la naturaleza, definiéndose, en gran número de casos, trazados muy dificultosos, que sólo estos hábiles camineros podían resolver. A ello, precisamente, hay que sumar la belleza artística y arquitectónica con que los ingenieros romanos definieron los complementos obligados de las calzadas, como fueron los más de cuarenta puentes sobre redes fluviales que se construyeron en la Península Ibérica.

Al principio sólo se construyen puentes en alguno de los pasos en ríos y valles, sobre pilares de piedra, a base de tablones de madera reforzados con estribos y caballetes. Los progresos desarrollados respecto a las técnicas de abovedamiento posibilitaron la construcción de puentes realizados con arcos ya de piedra. Para salvar el paso del arroyo Salado se construyó el puente que vamos a considerar a continuación, como un complemento más de la *Vía Augusta*. Se trata de un ejemplo monumental, que surgió de la necesidad de salvar el díscolo e irregular cauce del arroyo "Salado", que cercenaba la calzada romana. Corresponde a Estrabón la descripción más completa de esta vía primitiva



Riada del Arroyo Salado. Noviembre de 1997. En primer término el puente romano y detrás, el puente actual.

hispana, y él mismo nos indica que este fue el camino que utilizó Julio César en su persecución a los hijos de Pompeyo, para su posterior derrota en Munda (Montilla); este historiador describe cómo se desplazó en el increíble tiempo récord de veintisiete días desde Roma hasta Porcuna, lo que equivale a unos setenta y cinco kms. por día.

Este discreto pero bello puente constituye todo un alarde de tecnología en cuanto a lo que a características constructivas se refiere. Siguiendo la concepción básica -aplicada a todas sus obras públicas- de perseguir más una larga rentabilidad de uso que un aprovechamiento inmediato, los ingenieros romanos se esmeraron en dotar a sus puentes, al igual que a sus vías, de una sólida estructura que les permitiera

resistir las duras condiciones climáticas y el desgaste continuo que ocasionaban el desplazamiento de tropas y el comercio. El puente romano de Villa del Río es un ejemplo de esta arquitectura civil, una pequeña joya. Está situado a un kilómetro de la población en dirección este. La mayoría de las opiniones lo sitúan cronológicamente en la época de Augusto (ss. I a.C.-I. d.C.). Tiene una estructura asimétrica, (aunque en un primer momento sería simétrica, perdiéndose uno de sus arcos) conformada por un arco central que aparece flanqueado por otros dos más pequeños a la izquierda y un tercero en el lado derecho (visto desde la fachada contracorriente). El arco central es de 8'90 m. de luz ('anchura' medida a la altura de sus impostas); los arcos laterales miden 3'50 m. el



Riada del Arroyo Salado. Noviembre de 1997.

derecho y 3 m. el izquierdo; el más pequeño de la derecha tiene 2'60 m.

La diferente *luz* de los arcos trae como consecuencia alturas también diferentes; el central es el más alto, causante del característico perfil apuntado de este puente y de la mayoría de los puentes romanos; tiene arquillos de aligeramiento en los pilares, cuya luz es de 110 cm. y 188 cm. su altura. En el puente también se pueden observar *tajamares* triangulares, cuyas caras apuntadas, situadas en la fachada de contracorriente, dividen en dos trayectorias la fuerza de las aguas, encauzándolas hacia los arcos; están formados por sillares almohadillados que se unen de manera perfecta a su pilar correspondiente. El puente está realizado en la técnica constructiva

denominada *opus quadratum*, bien representado en Córdoba en otras edificaciones importantes. El material empleado es la piedra arenisca de la zona, que en la clasificación de Pettijohn, de 1957, corresponde a una *Arcosa Potásica*, con arcilla y óxidos de hierro con algo de fracción limosa, más comúnmente conocida como "piedra molasa". Como características a destacar, por lo poco usuales, hemos de mencionar las siguientes:

- **Almohadillado** (*parte del sillar que sobresale de la obra con las aristas achaflanadas o redondeadas*) que se conserva en la mayor parte de sus sillares (los que son originales y no han sufrido remodelación), siendo en algún caso muy pronunciado.

- **Sillares bastante homogéneos**, con 80-120 cm. de longitud, 50-70 de grosor, 40-50 de altura. La parte más antigua que aún se conserva del puente presenta el sistema de aparejo *isódomo*, uno de los más utilizados en el mundo romano. Hemos de tener en cuenta que este puente ha sido sometido a diversos procesos de restauración a lo largo de su existencia y se han añadido partes que presentaban otra disposición de aparejo.
- **Las dovelas están engatilladas** (*junta de la fábrica de sillería en la cual los salientes de un elemento encuentran su correspondiente encaje en el otro*) en la rosca de los arcos para así evitar el deslizamiento de éstas. Están almohadilladas con una plasticidad casi escultórica.
- **Los arcos menores** se apoyan sobre las dovelas de los arquillos de aligeramiento, de manera que las de estos últimos constituyen las *impostas* de los primeros.

La parte superior del puente estaba remodelada con sillares sin almohadillado, esta es la parte que ha sido arrancada por las aguas, al igual que la rosca de los arcos central e izquierdo, en donde se habían emplazado, al acometer sus sucesivas restauraciones, también grandes ladrillos. Son originales los dos arcos de la derecha y casi todo el central, el arranque del puente hasta los pilares y, por el contrario, estaba remodelada toda la parte superior.

Como consecuencia de las inundaciones producidas por las lluvias en Villa del Río en noviembre de 1997, la situación de deterioro del puente se agravó de manera alarmante, ya que las aguas arrancaron el pretil del mismo, eliminando así un elemento de cohesión indispensable y dejando descarnados los arcos. Desde el Ayuntamiento de Villa del Río se hicieron gestiones para solucionar esta situación, comunicándolo a los organismos pertinentes y barajándose por algunos de ellos la peregrina idea de cambiar su ubicación.

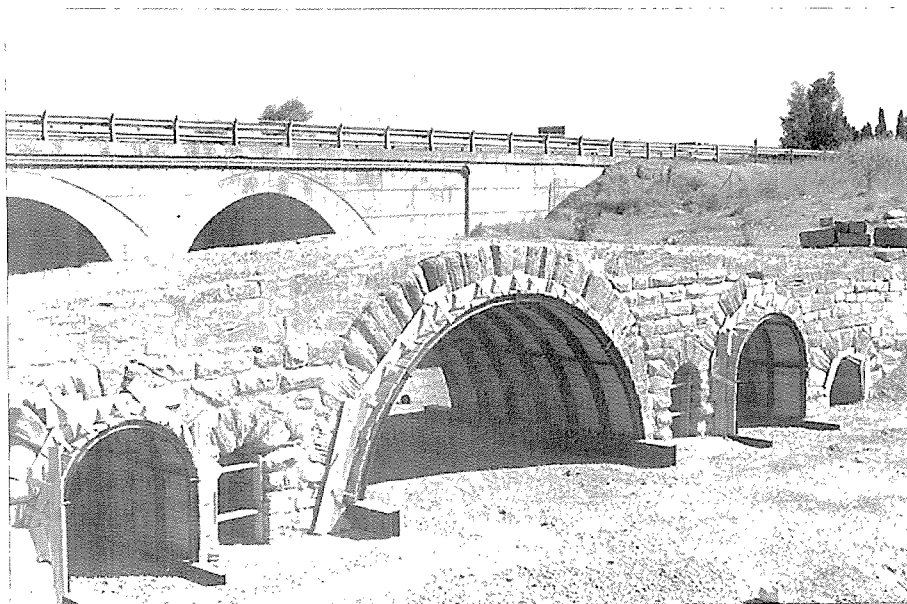
La Delegación de Cultura realizó un informe de los daños sufridos valorándose los desperfectos en 12 millones de pesetas, pero no se podía, de momento, incluir en ningún programa para su restauración. En Enero de 1999, en la Facultad de Filosofía y Letras tuvo lugar una reunión para unificar criterios de actuación ante esta situación alarmante, estando representados el Proder, Mancomunidad, Delegación de Turismo, D. José Clemente Martín de la Cruz, director del Aula de Patrimonio Histórico de la Universidad de Córdoba con representantes de la misma, Ayuntamiento de Villa del Río y representantes de la Comisión Permanente del museo de la localidad, desgraciadamente no pudo estar presente en esta reunión tan interesante un representante de la Delegación de Cultura. Aquí se acordó tomar contacto con los organismos oficiales implicados en el tema para dar soluciones a este problema,

delegando en D. José Clemente Martín de la Cruz, a quien desde estas líneas reiteramos nuestro agradecimiento por el interés prestado.

Por estas mismas fechas se presentan a la Mancomunidad de Municipios Cordobeses unos borradores de proyectos de actuación en cada una de las localidades integrantes, para solicitar subvenciones en infraestructura turística, enmarcados en el "Plan de Actuación Preferente para el río Guadalquivir", fruto del convenio entre la Consejería de Turismo y Deportes de la Junta de Andalucía y esta Mancomunidad, concediéndosele a Villa del Río una subvención de 12 millones de pesetas, siendo el 30% aportación municipal. La actuación sobre el puente se

centrará, según el proyecto existente, en un nuevo pavimento formado por grandes losas regulares sobre capa de arena, iluminación artística y adecuación del entorno del mismo. Este proyecto aún no ha comenzado.

En mayo del pasado año se recibió una citación de la Delegación de Cultura para una reunión con la Comisión Provincial de Patrimonio Histórico en la que se iba a tratar el proyecto de actuación urgente del Puente Romano, siendo los interesados en el mismo el Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras. Se propuso, "la construcción de unas cerchas metálicas que aseguraran la estabilidad de los arcos durante la ejecución de las obras de restauración;



Obras de consolidación del puente romano a cargo del Ministerio de Fomento.

una vez eliminados los rellenos existentes sobre los arcos, se ejecutaría un refuerzo del trasdós, mediante chapa ondulada de acero galvanizado sobre la que se dispondrían refuerzos de hormigón armado, rellenando hasta el nivel de la rasante actual". A fecha de hoy se ha realizado parte del proyecto -las cerchas- no teniendo constancia este Ayuntamiento de lo que resta por realizar.

Esperemos que todas estas actuaciones que se están llevando a cabo se hagan respetando al máximo su primitiva estructura arquitectónica, dándole el valor que realmente se merece esta pequeña joya de la arquitectura civil romana, que aún permanece erguida después del paso de los años, de las adversidades climáticas y pese al mal planteamiento de algunos...

Bibliografía

BIANCHI BANDINELLI, Ranuccio, *Roma, centro del poder*, (Col. "El Universo de las Formas"), Madrid, Ed. Aguilar, 1969.

FURLAN, Italo, "El arte romano" en *Historia Universal del arte*, Ed. Everest. Madrid, 1988.

GARCÍA BELLIDO, Antonio, *Arte romano*, CSIC, Madrid.