



Fol. 6  
8

REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
CATALUÑA, COMUNIDAD VALENCIANA, EXTREMADURA, BALEARES, NAVARRA, GALICIA,  
ANDALUCÍA OCCIDENTAL, ARAGÓN, PAÍS VASCO, ASTURIAS, CANTABRIA, CASTILLA-LEÓN Y TENERIFE

AN  
PVP 1,40 €

# CAMINOS, II

JOSÉ J. DOMBRIZ LOZANO

GRUPO DE ESTUDIOS  
HISTÓRICOS

TERESA SÁNCHEZ LÁZARO

CARMEN SANCHIS DEUSA

JUAN PIQUERAS HABA

F. BUENO HERNÁNDEZ

A. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ

LUIS ALFONSO LIMPO PÍRIZ

J. A. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ

JULIO MARTÍNEZ CALZÓN

JOSÉ GARCÍA DE MIGUEL





Nº 27 Caminos, II  
Año: 1994  
Precio 1.000 PTA

#### CONSEJO EDITORIAL

Antonio Allés Torres, Carlos de Cabo Casado,  
Jesús A. Collado López, Ricardo Fernández Corte,  
Santiago Hernández Fernández, Humberto Hernández Martín,  
Carmen Monzonis Presentación, Francisco de Asís Ramírez Chasco,  
José Alfonso Vallejo Alonso, Juan Ignacio Vázquez Peña,  
Pere Ventayol March.

#### CONSEJO DE REDACCIÓN

Gregorio Abril Sanjuán, Antonio Allés Torres, Javier Botella Soto,  
José Angel Blanco Blanco, Carlos de Cabo Casado,  
José Luis Derazo Lasatada, Jesús A. Collado López,  
Fausto Comenge Ornat, Manuel Durán Fuentes,  
José Antonio Fayas Janer, Ricardo Fernández Corte,  
José Antonio Fernández Córdobez, Emilio de Francisco Ugartondo,  
Santiago Hernández Fernández, Humberto Hernández Martín,  
José Ramón Luzuriaga y Tellería, Antonio Mari Bernal,  
Carlos Nández Ortiz, Carmen Monzonis Presentación,  
Joan Omsa Lloréns, Mariano Palancar Panella,  
José A. Presmanes Rubio, Francisco de Asís Ramírez Chasco,  
Victoriano Roncero Rodríguez, Santiago Sainz de los Terreros,  
José Alfonso Vallejo Alonso, Roberto Vázquez Martínez,  
Juan Ignacio Vázquez Peña, Pere Ventayol March.

#### DIRECTOR

Ramiro Aurín Lopera

#### REDACTOR JEFE

Juan Lara Coira

#### SECRETARÍA DE REDACCIÓN

Chelo Cabanes Martín

#### COLABORADORES

Francisco Bueno Hernández, José Javier Dombriz Lozano,  
José A. Fernández Ordóñez, José García de Miguel,  
Alberto González Rodríguez, Grupo de Estudios Históricos,  
Luis Alfonso Limpo Pliz, Julio Martínez Calzón, Juan Piqueras Haba,  
Teresa Sánchez Lázaro, Carmen Sanchis Deusa.

#### FOTOGRAFÍAS

ATC (Asociación Fotográfica Caminos),  
Tony Blanco, Mª Teresa González,  
Museo Arqueológico Nacional de Madrid, Eduardo Vidigal.

#### ILUSTRACIONES

Joan Roca Mañar / PAS A PAS

#### DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN

Ramón Martínez y María Carola / PAS A PAS

#### PUBLICIDAD

Fanny L. Zavalá  
Telf. 93 284 12 62  
Fax. 93 285 08 83

Teresa Aurín Lopera  
Telf. 93 204 34 12  
Fax. 93 206 62 65

#### FOTOMECÁNICA

SKB, S.A.

#### IMPRENTA

Índice, S.L.

#### COORDINACIÓN Y PRODUCCIÓN

Juan Lara Coira

#### EDITA

Colegio de Ingenieros  
de Caminos, Canales y Puertos.  
Demarcaciones y/o Representaciones:  
Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura,  
Baleares, Navarra, Galicia, Andalucía Occidental,  
Aragón, País Vasco, Asturias, Cantabria y Tenerife.

#### REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Els Vergés, 16  
08017 Barcelona  
Telfs. 93 204 34 12 - 93 204 99 12  
Fax. 93 206 68 56

#### DEPÓSITO LEGAL

B. 5 348/1986

#### ISSN

0213-4195

#### PORTADA

**Carretera en Lanzarote**  
Fotografía: Tony Blanco

Esta publicación no necesariamente comparte las opiniones  
de sus colaboradores.

Esta prohibida la reproducción total o parcial de cualquier  
texto o material gráfico del presente número, por cualquier  
medio, excepto autorización expresa y por escrito de los  
editores previo acuerdo con los correspondientes autores.



CAMINOS, II

27

Fol. 6/8  
F. O.  
N. P.



R. 561

- 1 Índice
- 2 Editorial
- 4 Reflexiones sobre los planes de carreteras contemporáneos. Primer y Segundo Plan General de Carreteras  
José Javier Dombriz Lozano
- 14 El nacimiento de la red radial y la construcción de caminos en Madrid durante la segunda mitad del siglo XVIII  
Grupo de Estudios Históricos
- 28 Los pasos de montaña en el siglo XVII  
El camino de Galicia y el de Andalucía  
Teresa Sánchez Lázaro
- 38 Los caminos valencianos y su evolución histórica  
Carmen Sanchis Deusa y Juan Piqueras Haba
- 64 Historia de los caminos de la provincia de Salamanca de los siglos XV al XVIII  
Francisco Bueno Hernández
- 82 Los caminos históricos en Extremadura  
Alberto González Rodríguez
- \* 94 El eje Elvas-Olivenza sobre el Guadiana: El Puente de Ajuda  
Luis Alfonso Limpo Pliz, José A. Fernández Ordóñez,  
Julio Martínez Calzón y José García de Miguel



Foto: TONY BLANCO





# El eje Elvas-Olivenza sobre el Guadiana: El Puente de Ajuda

Luis Alfonso Limpo Piriz, José A. Fernández Ordóñez,  
Julio Martínez Calzón y José García de Miguel

## DESCRIPTORES

HISTORIA DE OLIVENZA  
RELACIONES ESPAÑA-PORTUGAL  
PUENTES SOBRE EL GUADIANA  
REHABILITACIÓN DE PUENTES HISTÓRICOS  
PUENTE DE AJUDA

PRIMERA PARTE

## El enclave portugués de Olivenza: Recuperación de un camino histórico en el flanco sur de Badajoz

Luis Alfonso Limpo Piriz

### La Historia pesó más que la Geografía

Al darse a conocer la noticia de la rehabilitación del llamado "Puente de Ajuda" sobre el Guadiana en Olivenza,<sup>1</sup> han surgido dudas acerca de la necesidad de abrir un nuevo paso en la frontera luso-española a distancia tan escasa de la hoy obsoleta aduana de Caya, final de de la N-V, y los puestos fronterizos de Retiro, dirección Campo Maior, y San Leonardo, dirección Mourão (Figs. 3 y 4).

La rehabilitación del puente histórico para paso peatonal y la construcción de un discreto puente moderno, aguas abajo, para el tráfico rodado, implicará, tanto por parte portuguesa como española, la mejora y ensanche de las carreteras que dan acceso al puente, hoy vías muertas en la práctica, ayer camino transitado por la Historia. La construcción de estas nuevas carreteras, se alega, podría alterar los equilibrios y la tranquilidad de un espacio natural no protegido, pero de gran riqueza ictiológica, faunística y arqueológica.<sup>2</sup>

Al margen de las reticencias que el proyecto en su conjunto pueda provocar entre los amantes de la naturaleza, resulta legítimo preguntarse por la justificación o racionalidad de una inversión que, sólo para los dos puentes, se ha fijado en 670 millones de pesetas. ¿Bastará con alegar que la frontera extremeño-alentejana debe permeabilizarse al máximo; que cualquier nueva vía de comunicación que enlace a esos territorios que han vivido de espaldas el uno al otro durante siglos contribuirá, necesariamente, al progreso de una de las mayores bolsas de subdesarrollo de toda Europa?<sup>3</sup> Sí, pero... ¿por qué no potenciar el paso fronterizo de San Leonardo, entre Villanueva del Fresno y Mourão, situado en

la línea del gran centro regional de Évora? ¿Para qué gastar 670 millones levantando de sus ruinas un puente del siglo XVI y construyendo uno nuevo en sus cercanías, más otro tanto en las respectivas carreteras, a tan escasa distancia de los pasos ya consolidados de Retiro, Caya y San Leonardo?

Ateniéndonos exclusivamente al mapa de carreteras, la reapertura de Puente Ajuda puede resultar de una racionalidad dudosa y difícil de justificar económicamente en tiempos de crisis. Debemos felicitarlos, no obstante, por el hecho de que en la aprobación de este proyecto,<sup>4</sup> incluido en la primera fase del Interreg y con un 70% de financiación europea, la hasta cierto punto admisible irracionalidad geográfica haya sido contrarrestada por lo que nosotros llamaríamos racionalidad histórica. Y es que en la aprobación del proyecto de Puente Ajuda, el poso dejado por los hombres que habitaron durante siglos ese espacio tuvo mayor peso que el espacio en sí mismo, considerado como algo neutro y puramente objetivo. En otras palabras: la dimensión *temporal* primó sobre la dimensión *espacial*.

Se ha escrito, con razón, que el camino hace, exige, el puente. Pero también lo contrario es cierto: el puente hace, soporta, mantiene, al camino. De tal manera que cuando el puente se rompe, el camino acaba por desaparecer. La trascendencia de la rehabilitación del Puente de Ajuda sobre el Guadiana consiste en que, además de hacer posible la recuperación de un camino histórico, cambiará por completo su signo. Lo que fue ruta estratégica de invasión y guerra se convertirá en ruta de paz para la cooperación y el intercambio.



Foto: EDUARDO VIDIGAL



Foto: EDUARDO VIDIGAL

Figs. 1 y 2. Dos imágenes que pronto serán Historia...



Foto: EDUARDO VIDIGAL

Fig. 3. Puente de Ajuda.

### Geopolítica del Bajo Guadiana

Retengamos por un momento en nuestra imaginación el mapa físico de la Península Ibérica. Mientras que los ríos Duero y Tago cruzan la piel de toro en sentido este-oeste, describiendo una línea descendente más o menos recta, el río Guadiana, al llegar a Badajoz capital, realiza un amplio giro en dirección sur buscando su desembocadura en Ayamonte.

La forma en que el macizo arcaico y primario del Alto Alentejo portugués obliga al Guadiana a torcer su curso constituye un ejemplo clásico de cómo la tectónica primitiva gobierna la hidrografía. Y un ejemplo también, añadiríamos nosotros, de cómo la hidrografía ha influido a su vez en la tectónica de la Historia.

Ya en la antigüedad ese tramo de sentido norte-sur del Guadiana fue considerado parcialmente límite de las provincias Baética y Lusitana, con capitales respectivamente en Hispalis y Emerita. Durante la dominación musulmana, el encajado curso terminal del río permaneció como límite político. La polarización regional Sevilla-Beja, a su vez, permitió la continuidad como corredor de la vía romana XXI, vía árabe también. A ambos lados del río existían fuertes interdependencias regionales y un activo comercio, con Mértola

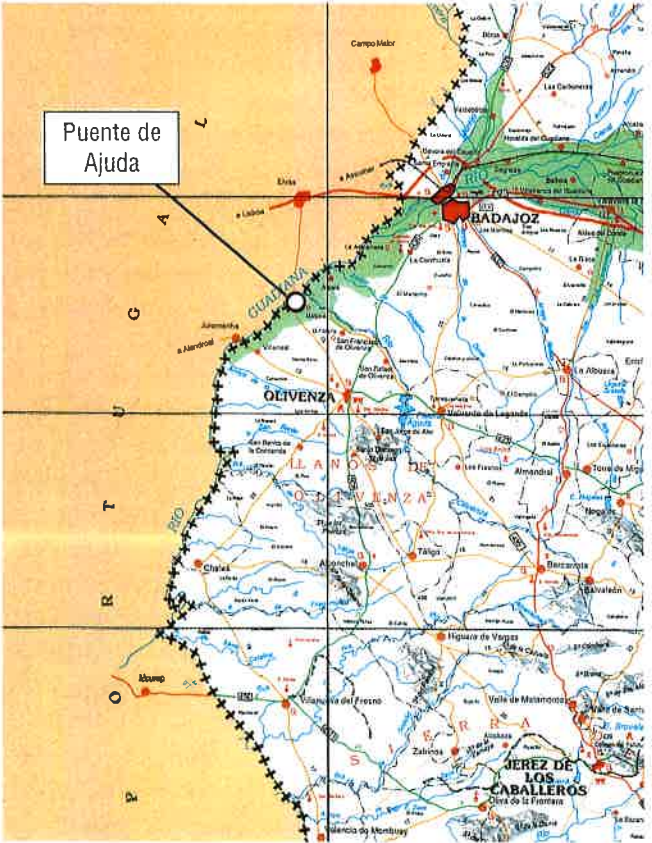


Fig. 4. Situación de Olivenza y su puente.



como centro de exportación río abajo. Con la Reconquista, sin embargo, el último tramo del Guadiana volverá a manifestar su vocación de frontera al concurrir en la zona los intereses contrapuestos de Portugal y Castilla-León.

Espacialmente, el fenómeno histórico de la Reconquista tiene un sentido norte-sur: comienza en las montañas de Asturias y acaba, ocho siglos después, en la vega de Granada. Esta dirección descendente ayuda a comprender la existencia de acuerdos tácitos entre León y Portugal para el reparto del suroeste peninsular, antes incluso de que fuera conquistado. Estos acuerdos, naturalmente, se apoyaban en la divisoria natural del Guadiana a partir de Badajoz. Se firmara o no en Celanova el tratado del mismo nombre, el hecho es que en 1169, cuando el primer rey portugués, Afonso Henriques, conquista Badajoz, Fernando II de León le obliga a devolver la plaza.<sup>5</sup>

Badajoz fue capital de una extensa taifa durante los siglos XI-XIII. Se asienta sobre un cerro, en la confluencia del Rívilas con el Guadiana y, desde luego no por casualidad, ocupando su margen izquierda. Recordemos que Mérida ocupa la margen derecha. Mérida y Badajoz, ciudades ambas a la orilla del Guadiana, son puntos obligados de paso en dos de las grandes rutas que, vertical y horizontalmente, atraviesan la Baja Extremadura: la Vía de la Plata, de Sevilla a Astorga, y el camino real Madrid-Lisboa. Vía y camino de diferente creación y antigüedad, pero impensables ambos sin los dos grandes puentes históricos conocidos sobre el Guadiana: romano el de Mérida, renacentista el de Badajoz.

A partir de la definitiva conquista de Badajoz por Alfonso IX de León en la primavera de 1230, entre Castilla y Portugal se establece un inequívoco *status quo* fronterizo, basado en la superposición de la frontera política al curso del Guadiana, desde Badajoz a Ayamonte. Las conquistas portuguesas realizadas posteriormente en la margen izquierda -Moura, Serpa, Noudar, Aroche, Aracena- fueron anuladas por Alfonso X el Sabio en la Convención de Badajoz (1267): "E nos Reyes sobreichos partimos los Regnos de Portugal, e de Leon, Assi como entra Caia en Goadiana, e Goadiana como ser va por la vena al mar (...)"<sup>6</sup>

La pretensión de la Convención de Badajoz fue que la Historia discurriese según los cauces previstos por la Geografía. Pero como el hombre tiene siempre la última palabra, aprovechando la guerra civil que sobreviene en Castilla a la muerte de Sancho IV, el rey portugués don Dinis consigue recuperar en 1295 el triángulo Mourão-Noudar-Mértola. Dos años después de obtener este glacis defensivo por delante de la línea fluvial, venderá la paz a la regente doña María de Molina a cambio de: 1º, una redemarcación de las tierras entre el Águeda y el Coa; 2º, dos enclaves o curñas en los flancos del castillo de Badajoz, Campo Maior, al norte, y Olivenza, al sur. Tal fue la frontera que estableció entre Portugal y Castilla el Tratado de Alcañices de 1297. Una frontera que, a despecho de la Geografía, permaneció vigente cinco siglos (Fig. 5).

Olivenza, surgida entre dos caudalosos manantiales, se asienta en una llanura de tierras fértiles y abundantes pastos. A diferencia de las poblaciones vecinas de Elvas, Badajoz, Alconchel, Juromenha o Monsaraz, no surgió en lo alto de ningún cerro ni junto al escarpe de ningún río. Su topografía, antes que a la defensa, convida al laboreo. Cuando Alfonso IX conquista Badajoz a los almohades en 1230, el punto fortificado al sur más inmediato era el castillo de Alconchel. Olivenza no pasaba de ser por entonces una pequeña aldea arruinada por las continuas guerras. La Orden del Templé, desde Jerez de los Caballeros y Alconchel, repobló ilegalmente su tierra, levantó una primera fortaleza y un templo a Santa María y aristocratizó el nombre del lugar añadiendo a la primitiva aldea mozárabe el sufijo culto del latín medieval *entia*.<sup>7</sup>

El Concejo de Badajoz, sin embargo, no se resignó a esta usurpación. Con la ayuda del rey, tras esforzado pleito, recuperó su aldea en 1278, asegurando así en lo político un hecho natural: la dependencia gravitatoria de Olivenza con respecto a Badajoz, materializada en el más antiguo camino de la zona, el eje que marca en nuestros días la comarcal 436.

La historia de Olivenza cambia cuando don Dinis, al redefinir en el Tratado de Alcañices políticamente el espacio oliventino, sustituye ese eje vertical norte-sur por un nuevo eje horizontal oeste-este. Olivenza deja de ser *escala* en la ruta Badajoz-Alconchel-Villanueva, para pasar a ser *enclave* portugués enquistado en el flanco sur de Badajoz. La red viaria principal, que discurría paralela al río, perderá importancia frente a nuevos caminos perpendiculares a la línea del Guadiana que tienen su referencia, como no podía ser de otro modo, en dos vados, cada uno de los cuales abría las comunicaciones con plazas fuertes ubicadas en la margen derecha: Juromenha y Elvas (Fig. 6).

Al cambiar su posición estableciendo la frontera política por delante de la militar, don Dinis revalorizó estratégicamente el espacio oliventino, definido ahora por su relación de oposición al *hinterland* de Badajoz, del que antes formaba parte dependiente. Sin protagonismo alguno en el flujo y reflujo norte-sur de las guerras verticales de la Reconquista -a diferencia de Badajoz, Elvas, Alconchel, Juromenha o Monsaraz-, Olivenza adquiere una nueva personalidad al situarla don Dinis en el eje este-oeste de las guerras horizontales que habrán de marcar de forma intermitente, durante la Baja Edad Media y toda la edad moderna, las relaciones hispano-portuguesas. El cambio de posición, lógicamente, se tradujo en un cambio de estatus. La antigua aldea de Badajoz pasó a ser villa de la Corona portuguesa. Villa, es decir, lugar no abierto, con fosos, murallas y torres.

Casi lo mismo podríamos decir de la otra anexión en la zona que legalizó el Tratado de Alcañices, la aldea de Campo Maior. De lo que se trataba era de fijar por delante de las líneas fluviales del Guadiana y el Caya los vértices de un triángulo estratégico contra Badajoz, con la plaza de Elvas como punto fuerte. Aunque este triángulo valía territorialmente menos que el corredor Mourão-Noudar-Mértola,

más al sur, su valor estratégico era mayor. La Historia demostraría después que a don Dinis no le faltó visión de futuro en Alcañices cuando, gracias a una eficaz combinación de presión militar y diplomática, logró neutralizar parcialmente la posición de Badajoz, punto neurálgico frente a la expansiva frontera portuguesa.

### Zona de fricción entre dos placas

Cuando Olivenza surge a la Historia, la independencia de Portugal es un hecho consumado. Aunque la crónica de las relaciones hispano-portuguesas registra también momentos de cooperación, esporádicas alianzas militares y largos períodos de paz, la tónica dominante de las mismas ha sido el antagonismo, la guerra, la desconfianza mutua.

No podemos ofrecer aquí una explicación completa y detallada de las causas de esta mala vecindad peninsular. Pero si damos un somero repaso a los conflictos armados entre Portugal y España, comprobaremos que se dejan clasificar en dos grupos:

1. Internos, fruto de enemistades personales entre reyes (1336), de la lucha por la hegemonía (Batalla de Toro, 1470) o del obligado esfuerzo portugués por preservar su independencia frente al natural absorcionismo de Castilla (1385, Aljubarrota; guerra de 1640-1668).
2. Externos, fruto de la divergencia en la orientación de la política exterior de Portugal y España (guerras fernandinas de 1369-1382, episodio menor de la Guerra de los Cien Años; Guerra de Sucesión, 1703-1714; Guerra Fantástica, 1767; Guerra de las Naranjas, 1801; invasión de 1807).

La acusadísima desigualdad del *tándem* Portugal-España explica políticamente las luchas internas. Pero a este desequilibrio espacial, demográfico y económico, debemos superponer el antagonismo derivado de desempeñar cada país, como conjunto geográfico, funciones estratégicas diferenciadas en el marco europeo. Portugal, de inspiración marítima; España, de inspiración continental. Al orbitar ambos países en sistemas de alianzas y esferas de influencia con intereses estratégicos opuestos, Portugal y España se han visto enfrentados entre sí por culpa de terceros (Gran Bretaña y Francia). La combinación de estos dos factores, endógenos y exógenos, explica el clima de inestabilidad que envuelve de modo casi permanente las relaciones luso-españolas.

A la hora de manifestarse el desajuste entre estos dos sistemas, las tensiones repercutirán fundamentalmente en la periferia de los mismos. Ahí tenemos ya a la frontera hispano-portuguesa convertida en barómetro, línea de alta tensión definidora de soberanías enfrentadas.

Portugal se comunica con España por los pasillos formados entre los Montes de Toledo, el Sistema Central y la Sierra Morena, es decir, valles del Duero, Tajo y Guadiana. A través de ellos puede llegarse fácilmente desde Portugal al

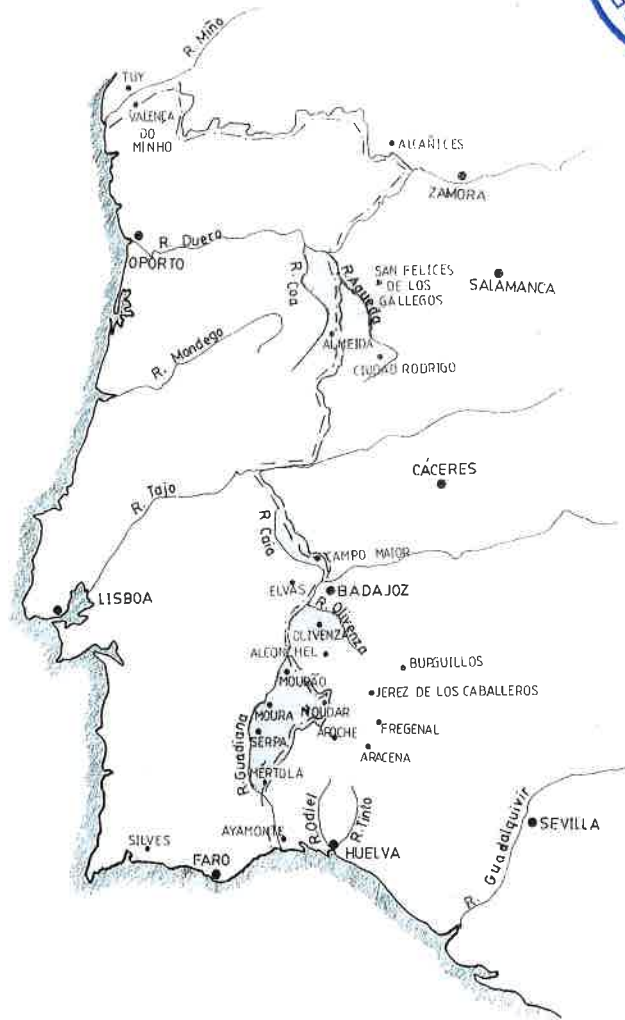


Fig. 5. Redefinición de la frontera hispano-portuguesa después del Tratado de Alcañices. Mapa: Aurora Carretas.

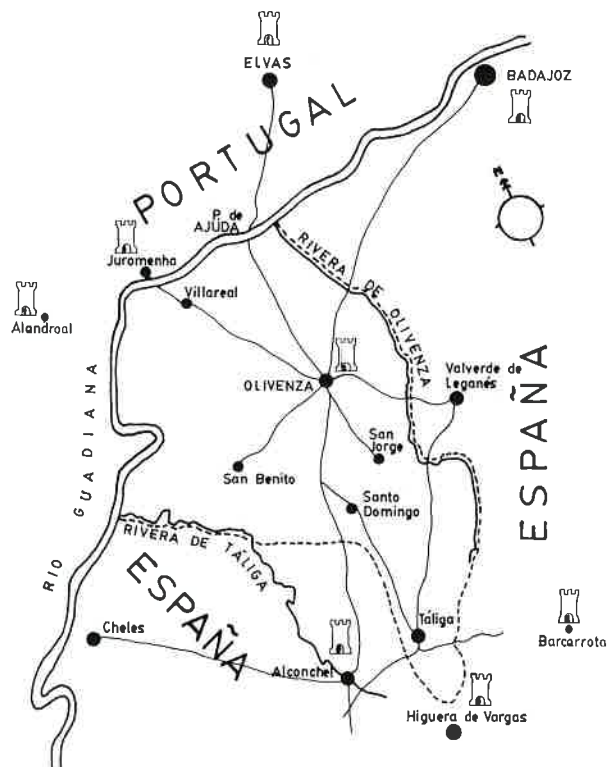
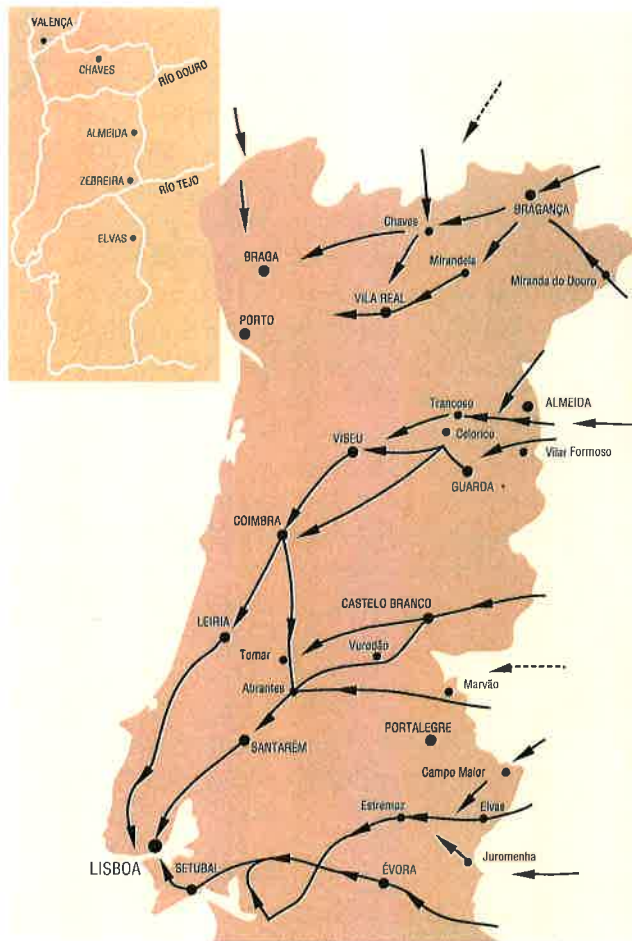


Fig. 6. El enclave de Olivenza. Mapa: Aurora Carretas.



Figs. 7 y 8. Principales entradas naturales en Portugal y cuadro-síntesis de las invasiones terrestres, según Nunes, A. Lopes Pires, *O castelo estratégico português*, Lisboa, Serviço Histórico Militar, 1988, pp. 102-108.



Fig. 9. La plaza de Juromenha, sobre un escarpe del Guadiana, defendiendo el vado.

### Una logística vulnerable

En efecto: los 470 km<sup>2</sup> del término de Olivenza estaban separados por la corriente del Guadiana de las villas portuguesas de Alandroal, Juromenha y Elvas, mientras que una línea seca y dos pequeñas riveras lo separaban por los flancos y el frente de cuatro villas castellanas fortificadas –Badajoz, Barcarota, Alconchel, Higuera de Vargas– y dos aldeas –Valverde y Cheles–. Sin duda, una posición difícil (véase la figura 6).

Difícil por el relieve del término, propio de penillanura, fácilmente expugnable. Difícil por la precariedad de la frontera, parcialmente apoyada en débiles cursos de agua, con cauces secos la mayor parte del año, trasponibles en su totalidad. Difícil por la vecindad de dos importantes plazas de guerra en sus flancos –Badajoz y Alconchel–, y la proximidad de núcleos menores igualmente enemigos. Y difícil, sobre todo, porque la logística del enclave estaba virtualmente amenazada por las impetuosas avenidas invernales del Guadiana (Fig. 10).

El clima de Olivenza es de tipo continental, suavizado por la influencia atlántica. Los inviernos son cortos, relativamente fríos, y los veranos secos, muy calurosos. La distribución de precipitaciones es irregular, alcanzándose dos máximos en noviembre/diciembre y febrero/marzo. Este régimen, propio de la España meridional, da lugar a un acusado déficit hídrico desde principios de junio que se refleja en el cauce del principal exponente hidrográfico de la zona. En los cursos medio e inferior, el Guadiana se caracteriza por la consecución de sus máximos en los meses de febrero/marzo y los prolongados estiajes. El caudal del Guadiana es débil. Hay años, incluso, en que casi no corre, pudiendo vadearse fácilmente a pie en ciertos sitios. Sus crecidas, en cambio, son temibles, espectaculares (Fig. 11). El predominio en el curso medio-inferior de terrenos arcillosos y rocas impermeables, como las pizarras, hace que las aguas corran hacia el colector sin ser retenidas. En la crecida del año 1947, el Guadiana llegó a desaguar en el Salto del Lobo 8,000 metros cúbicos por segundo, 50 veces más que la media normal (164 m<sup>3</sup>/s). Ni siquiera durante sus monstruosas avenidas, el Duero ha llegado a sobrepasar un valor equivalente a 35 veces el de su respectivo módulo.<sup>9</sup>

corazón de la Península, la meseta. Para llegar, sin embargo, desde la meseta al corazón de Portugal, Lisboa, la Historia, obligada en este punto a transitar los inevitables caminos de la Geografía, enseña que mientras que los intentos de invasión realizados por el sector norte han fracasado, los realizados por el Mondego y el Alentejo han tenido éxito. Portugal ha sido históricamente invadido por España a través de la meseta de Guarda y la llanura del Alto Alentejo. Precisamente en el eje que desde la meseta abre el camino hacia Lisboa, y junto a la línea fronteriza, se encuentran Badajoz y Elvas.<sup>9</sup> (Figs. 7 y 8).

Si se nos permite el símil geológico, diríamos que Olivenza nació en una zona de fricción entre dos grandes placas geopolíticas: la atlántica, representada por Portugal, y la mediterránea, representada por el bloque de reinos definitivamente unidos en 1479 con el matrimonio de Fernando e Isabel. Por su proximidad a Badajoz y su ubicación colateral en el eje Madrid-Lisboa, Olivenza ocupaba ya de hecho una posición expuesta en una zona de vital importancia estratégica. Pero con la redefinición espacial que don Dinis lleva a cabo en Alcañices, esa posición se tornó aún mucho más comprometida, al quedar encerrada después de 1297 entre dos fronteras de distinta naturaleza: una política por delante (Castilla), otra geográfica por detrás (el río Guadiana). (Fig. 9).





Fig. 10. Detalle del mapa regional Andalusia continens Sevillam et Cordubam, de Willem Blaeu, publicado por primera vez en 1634.



Fig. 11. Las aguas crecidas del Guadiana. Al fondo, la ermita de Nra Sra de Ajuda, de quien acabó tomando nombre el puente.



No se piense, sin embargo, que los retos que planteaba la difícil posición del enclave olivenzino quedaron sin respuesta por parte de la Corona portuguesa. Los pequeños cerros que rodean la plaza fueron fortificados con una línea de atalayas, creándose entre ellas un sistema de comunicaciones capaz de prevenir ataques con antelación suficiente. La desventaja del sitio llano se contrarrestó levantando altas y gruesas murallas. Y por lo que respecta a las impetuosas crecidas del Guadiana, con la subsiguiente interrupción logística, se consideró desde el primer momento indispensable la construcción de un puente que permitiera tender una línea horizontal oeste-este sobre la vertical norte-sur del río (Fig. 12).

La más elemental de las estrategias prescribe que una posición avanzada —y Olivenza sin duda lo era— debe procurar en todo momento mantener abiertas sus líneas de comunicación, so pena de caer en manos del enemigo. Olivenza contaba a su favor con el puerto y barca de Juromenha, con puntos de paso menos arriesgado donde la corriente podía versearse, con el trasiego de los barcos de pescadores de una a otra orilla, con la barca común a Elvas en el puerto de Malpica, en fin, con los prolongados estiajes que convertían el río en charcos unidos apenas entre sí por un débil hilo de agua. Mas todo ello no garantizaba la misión estratégica que don Dinis asignó al territorio cuando impuso en Alcañices su anexión, junto a la de Campo Maior. El valor del enclave olivenzino como amenaza para la seguridad del flanco sur de Badajoz exigía la construcción de un puente sobre el Guadiana. Sin el puente, las tropas destacadas en la margen izquierda verían mermada su operatividad y cortada su línea de aprovisionamiento, la única además de que disponían.

**La construcción del puente en 1509**

Aunque don Dinis cubrió la prioridad de fortificar la antigua aldea que los templarios habían usurpado al Concejo de Badajoz —recurriendo, dicho sea de paso, a las arcas de la Orden de Avis—, acabó sus días sin ver iniciado el puente. Las buenas relaciones con Castilla no hacían apremiante la obra. La cancillería de don Pedro I, sin embargo, nos da indirectamente noticias de un primer puente, al registrar las protestas de un tal Pedro Rodrigues hacia 1363.<sup>10</sup>

Las guerras luso-castellanas del reinado de don Fernando y revolución posterior forzaron la construcción en Olivenza de una segunda cerca amurallada, debido al aumento de población que se había experimentado durante la centuria. Ante la necesidad apremiante de defender la villa, el proyecto del puente se interrumpe y pasa a segundo plano, no retomándose de nuevo hasta el reinado, tan prolífico en obras, de don Manuel I.

Arriesgamos la afirmación de que el mayor estímulo para la construcción del puente de Olivenza fue... la construcción del puente de Badajoz, iniciada en 1460. Sin tener en cuenta la geopolítica de ese pequeño, pero denso, segmento de la frontera hispano-portuguesa, el *hinterland* conjunto Badajoz-Elvas, resultaría difícil explicar la proximidad de esos dos

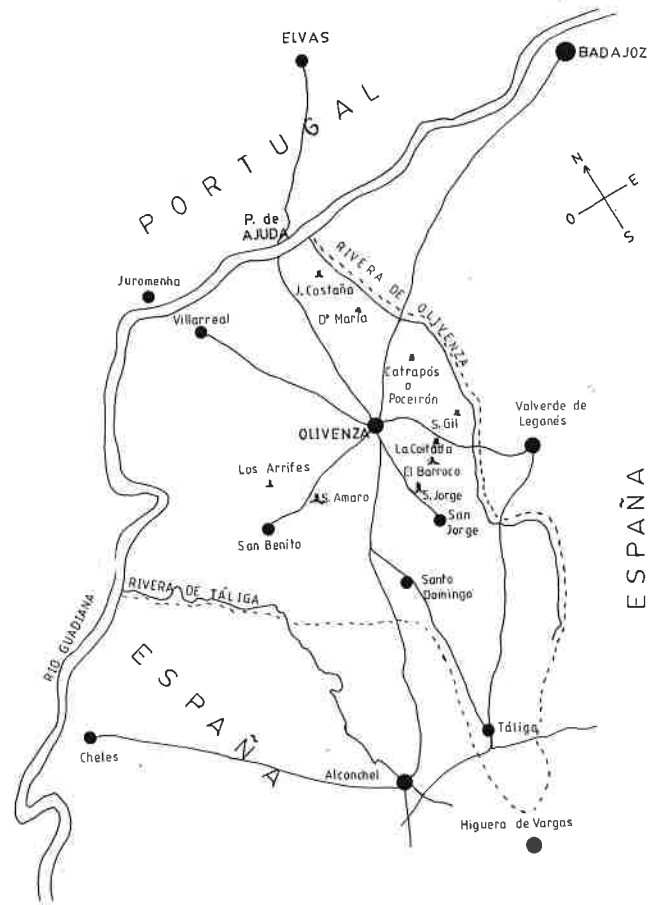


Fig. 12. Las atalayas, junto con las murallas y el puente, formaban el sistema defensivo del enclave de Olivenza. Mapa: Aurora Carretas

grandes puentes que son el de Badajoz y el de Olivenza sobre el Guadiana. Un río que, a excepción de los romanos de Mérida y Medellín, no es cruzado por ninguna otra gran obra de ingeniería que podamos considerar militarmente estratégica. Por eso los puentes de Badajoz y Olivenza son, secretamente, hermanos: ambos cumplían el objetivo de asegurar la operatividad de las propias tropas en la margen opuesta del enemigo y al margen de las crecidas del río.

La primera referencia documental al puente de Olivenza la encontramos en los últimos folios de un famoso códice, el *«Livro das fortalezas»*, obra del escudero de la Casa Real Duarte de Armas, datable en el año 1509: *«De holiuença a elvas sam tres legoas e ante hua villa e a outra corre outra vez ho rio odiana em ho quall rio esta começada hua ponte que vindo acabada sera muy fremosa os piares estam feytos caminhos muyto maaes.»*<sup>11</sup>

Antes del puente ya existía el camino, una línea prácticamente recta con origen en el puerto de Malpica, donde los concejos de Elvas y Olivenza explotaban en común los derechos de paso que generaban una barca para bestias y mercancías y un bote para pasajeros. El puente se construyó unos 500 metros aguas abajo del puerto, sin duda buscando la cimentación natural que proporcionaban las grandes rocas emergentes del lecho del río.

No vamos a detenernos aquí en la descripción arquitectónica de una obra de ingeniería, más militar que civil, injustamente olvidada al morir con su propia destrucción los ca-

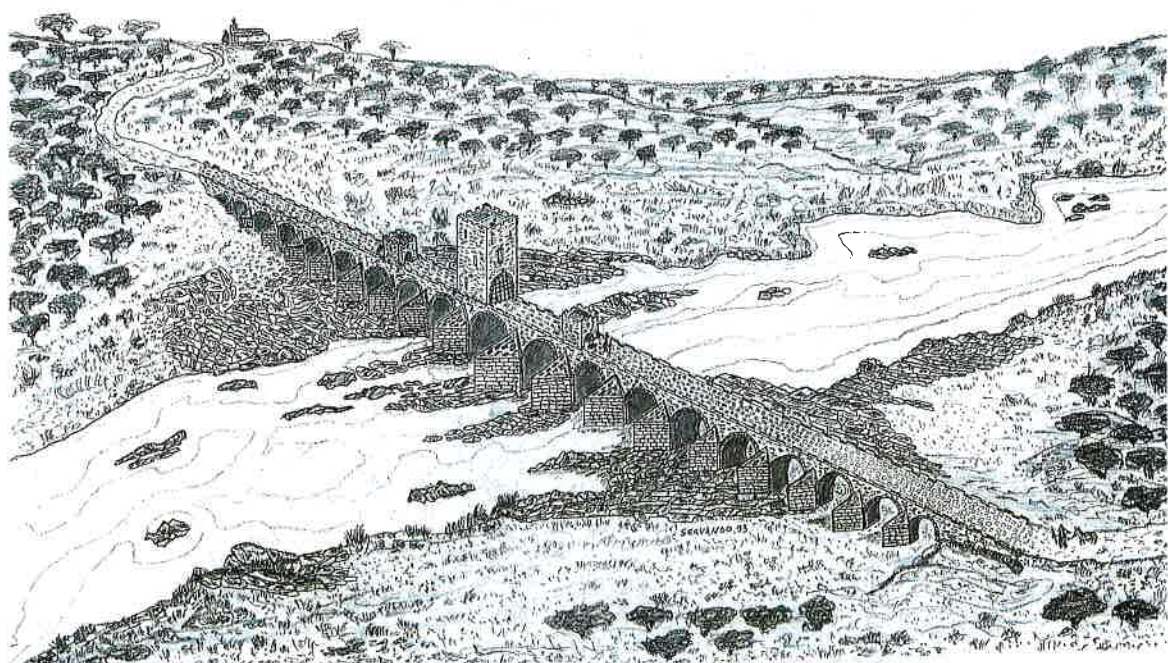


Fig. 13 "Entre esta villa & a cidade d'Elvas a meo caminho passa o Ryo Guadiana, sobre cujas aguas esta a ponte que chamão de Olivença, que he hua das boas que ha em Hespanha, tem no meo hua grande & fermoza torre de tres sobrados com apoentos & muitas janelas sobre o Rio, em tempo de guerra se fechão as portas della, & com isso não há passagem; esta ponte mandou fazer sobre grandes penedias EIRey Dom Manoel," (Novais, António Gonçalves de, *Relação do Bispaço de Elvas*, Lisboa, Lourenço Craesbeeck, 1635, p. 16.). Ilustración: Servando Rodriguez Franco.

minos que a ella conducían.<sup>12</sup> Para hacernos una idea de su importancia, digamos apenas que el tablero, de 400 metros de largo por cinco y medio de ancho, se apoyaba en 19 robustos arcos de vuelta redonda y gruesa cantería y monumentales tajamares y espolones a uno y otro lado. En el medio se alzaba una torre fortificada, de tres pisos, con ventanas y saeteras, guardada por dos puertas defendidas, a su vez, por trampillas abiertas en el tablero. Galerías practicable se aprecian todavía en el cuerpo central del puente, para aliviar, sin duda, su masividad y, por añadidura, servir de alojamiento a tropas, víveres y munición de guerra (Fig. 13).

Puente, en fin, como todos, para pasar; pero también, y esto le singulariza, para no dejar pasar, con sus puertas, trampillas, torre, galerías, guarnición y alcaide. Puente a cuya construcción *no contribuyeron los oliventinos*, conscientes como eran de que permitía ir a Olivenza, pero también *más allá* de Olivenza, y que ese poder ir *más allá* comprometía al poder central, al rey, con la financiación total de la obra.

**Testimonios documentales**

El método de la Historia exige que toda interpretación sea respaldada documentalmente. Al objeto de que el lector pueda verificar por sí mismo cuanto llevamos dicho hasta aquí, ofrecemos seguidamente una selección de textos pertenecientes a cuatro momentos de conflicto entre España y Portugal. Tres temas recurrentes se entrecruzan en ellos: las limitaciones que el río impone a la comunicación entre sus dos orillas y al libre movimiento de los ejércitos, el papel que le toca desempeñar al enclave oliventino en época de guerra y, por último, el protagonismo indiscutido que el puente adquiere en circunstancias bélicas debido a su importancia estratégica.

**Guerra de 1336-1339**

La causa de este breve conflicto fue la protección que dispensó el rey portugués Afonso IV al noble castellano rebelde don Juan Núñez de Lara, a quien Alfonso IX perseguía. La boda del infante don Pedro de Portugal con la ex-reina de Castilla doña Constanza acabó provocando la ruptura de hostilidades. "E d'aly partio elRey com toda sua gente, e pasou aguoa do Diana, e chegou a Elvas, roubando os seus e destroindo qualquer cousa que achavam. (...) E deshy foysse elRey a Vila Viçosa. E d'aly chegou a Olivemça, e çercoua deedor. E vendo que lhe não podia empeçer, partioso de hy. E os arabaldes desta vila e outros que não dizemos todos, foram estroydos."<sup>13</sup>

**Guerras Fernandinas (1369-1411)**

En el último tercio del siglo XIV Olivenza se vio de nuevo envuelta en la lucha castellana por la hegemonía peninsular. Cuando en 1383 muere el rey don Fernando y estalla la crisis sucesoria, el alcaide oliventino se declaró a favor del partido castellano, gracias a lo cual "toda aquella comarca era temerosa amtelle e os gaados todos mui seguros oo longo do extremo da parte de Castella".<sup>14</sup>

En las Treguas de Monção de 1389, sin embargo, los portugueses consiguieron recuperar Olivenza, Noudar y algunas otras plazas que les habían sido conquistadas, a cambio de entregar Tuy y Salvaterra. El 12 de mayo de 1396 nos encontramos ya las guarniciones de Olivenza y Campo Maior participando en la conquista de Badajoz. En enero de 1398 las aguas crecidas del Guadiana frustran una incursión de Nuno Alvares Pereira por la comarca de Jerez. "(...) e que seria ya entrado saluo por la ribera de Gua-





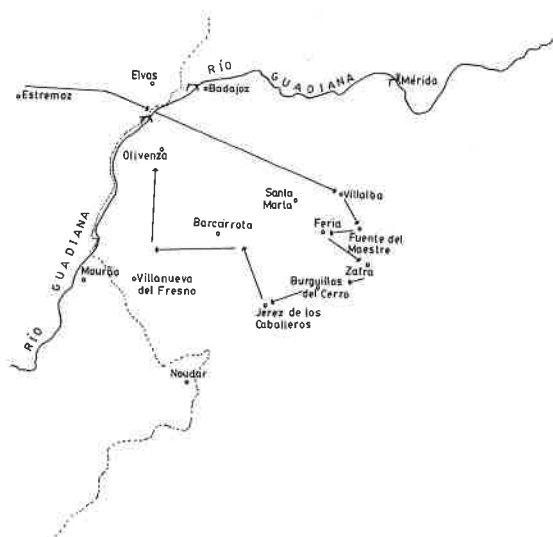


Fig. 14. Itinerario de la incursión realizada en el verano de 1398 por el Condestable Nuno Alvares Pereira. Mapa: Aurora Carretas.

diana que viene alta et non an pasada. Pero estan esperando quanto la dicha ribera avade para entrar luego".<sup>15</sup> La incursión portuguesa fracasa, precisamente, al no bajar el nivel de las aguas del río.

Con Olivenza fiel a don João I, Portugal volvía a tener un pie dentro de Castilla. En el verano de ese mismo año, 1398, el conde Nuno Alvares reunió 1.800 lanzas, 200 jinetes, 300 arqueros a caballo y 500 hombres más de infantería, con los cuales se internó dos semanas en Castilla, regresando a Olivenza con un copioso botín de ganados, bestias y prisioneros.<sup>16</sup> (Fig. 14).

En febrero de 1399 se firmaron treguas por nueve meses en la rivera de Olivenza, renovadas el 28 de septiembre de 1400 por diez años. Los portugueses devolvieron Badajoz y hubo intercambio de rehenes entre las partes. La paz definitiva fue confirmada en 1423 y ratificada en Medina del Campo ocho años más tarde. Fracasado el proyecto atlantista castellano en Aljubarrota y las pretensiones al trono de Castilla de don Afonso V en la Batalla de Toro, el dualismo político peninsular era un hecho consumado e irreversible.

### Guerra de Restauración (1640-1668)

El 1 de diciembre de 1640 Portugal declara su independencia en la persona de don João IV, poniendo así fin a los 60 años de unión ibérica fraguada por Felipe II. El principal teatro de operaciones de esa guerra de desgaste y saqueo, sin grandes batallas, fue precisamente la frontera extremeño-alentejana. Gracias a un testigo directo de los acontecimientos sabemos que...

"Logo que o Governador das armas, Martin Affonso de Mello, chegou à villa d'Estremoz, & depois a Elvas, & se informou do estado das cousas, entendeu que as da ponte requerião mayor cuidado do que até então houera de sua fortificação, porque se os Castelhanos se fizessem Senhores della, ficava Olivença cortada por essa parte principal, não

podendo socorrerse mais que pelo vão de Jurumenha, distante duas legoas. (...) Tratou o Governador de fazerlhe a obra que convinha, assentando com o Engenheiro Sebastião Pereira de Frias que lhe vazasse hum arco de cada hua das entradas, fazendo nelles pontes levadiças, (...)".<sup>17</sup> (Fig. 15).

Però el puente de Olivenza era algo más que la obligada vía para el aprovisionamiento logístico de la villa. El 7 de septiembre de 1643 lo cruzaron para atacar Extremadura 14.000 hombres (12.000 infantes y 2.000 caballos), "(...) oito peças de sete e nove libras, duzentos e cinquenta carros, seiscentos e cinquenta cavalgadas que conduziam munições, paus, enxadas, alviões, cestos e outros instrumentos para abrir trincheiras (...) com o mais necessário da artilharia (...) quantidade de gado para provimento do exército".<sup>18</sup>

Pese a ser reforzado con la construcción de un fortín en un otero próximo, el puente estaba condenado a ser objetivo prioritario del ejército castellano, siendo destruido en octubre de 1645:

Aquí yace Torre y Puente  
que daba paso al tirano;  
que un bramido castellano  
postró su fuerza inminente.  
(...)

Esta cuya forma luego  
apenas se determina,  
ayer puente, hoy ruina,  
nació en agua, murió en fuego.  
(...)<sup>19</sup>

Al igual que ocurrió durante las guerras fernandinas, desde Olivenza partirán atrevidas expediciones contra el flanco sur de Badajoz. Documentos del Archivo Histórico Nacional de Madrid confirman la devastadora influencia que el enclave oliventino ejerció a partir de 1640 sobre el poblamiento del *hinterland* de Badajoz. Escribe Felipe González del Valle al Secretario del Despacho de Estado en 1815:

"El partido de Olivenza, perteneciendo a Portugal, es un pueblo o un almacén el más a propósito para el contrabando, en el que mientras fue de aquella Corona se ocupaban tenazmente todos los pueblos españoles de aquellas inmediaciones, sin que bastara para impedirlo ni la vigilancia del resguardo, ni la diligencia y severidad de la tropa. Con media hora de camino por parajes cómodos, se burlaban los malhechores y contrabandistas de las leyes de Castilla metiéndose en Olivenza, que miraban como un coto donde los crímenes hallaban impunidad y guarida. No hay para qué buscar otras causas del por qué los pueblos españoles de la cercanía, después de alimentarse con el contrabando, vivían siempre con zozobra de los ladrones y demás vagos que con el abrigo de Olivenza cometían toda clase de robos y vejaciones. Ni de otra causa que la dicha, junto a las correrías en tiempo de guerra, resultaron las despoblaciones de doce lugares que se contaban a dos y tres leguas de dicho partido, y desaparecieron a mitad del siglo XVII, y son Medinilla, Torrecilla, Cornudilla, Hinojales, Alcalá de Reno, Valdesolar, Arcos, Carpio, Revellados, Valdesevilla, Fresnos y Telena."<sup>20</sup>

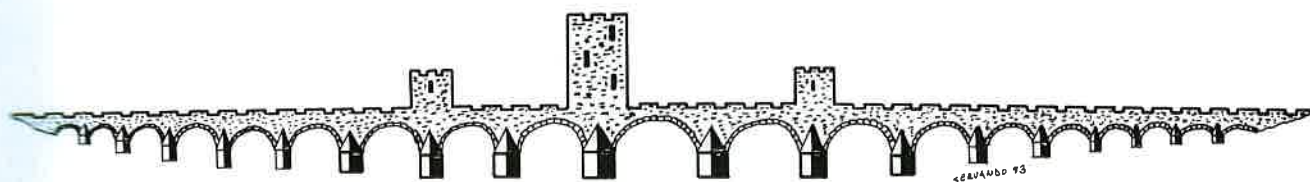


Fig. 15. "Ennobrecem este rio tres famosas & grandiosas pontes, que são as de Mérida, Badajoz & Olivença, no meyo da qual esta fundada hua torre de tres sobrados, com suas arcos & seteiras, que defendião o passo (...) Na forma que hoje a vemos he dos galhardos & famosos edificios do Reyno por sua fortaleza, architectura & fábrica, que assenta sobre os informes penhascos do Rio, que naquella parte corre alcantilado por dous arcos, & são dezoito os do edificio, que he passo importantissimo para socorrer Olivença." (Azevedo, Luis Marinho de, *Comentarios da Guerra de Alentejo*, Lisboa, 1644, p. 77). Ilustración: Servando Rodríguez Franco.



Fig. 16. Túmulo del Marqués de Bay en la parroquia de San Agustín, Badajoz. Foto: Eduardo Vidígal

Con todos estos antecedentes se comprende que, después de las tentativas frustradas del Marqués de Leganés en 1645 y 1648, Olivenza se rindiera finalmente a las armas españolas comandadas por el Duque de San Germán un 30 de mayo de 1657. Factores decisivos de la capitulación fueron tanto la destrucción del puente como el foso natural del río, unidos ambos para impedir la llegada de socorros a los sitiados.

Once años después, en 1668, España y Portugal firmaban el Tratado de Paz de Lisboa, que ponía fin a una lucha de casi treinta años. El trazado de la frontera, a pesar de las muchas plazas que habían sido conquistadas y reconquistadas, no sufrió alteración alguna. La espina de Olivenza continuó clavada en el costado oeste de la Baja Extremadura.

### La Guerra de Sucesión (1702-1713)

Fue este un conflicto en el que estaba en juego el equilibrio de poder heredado de la Paz de Westfalia. Para contrarrestar la supremacía que Francia podía alcanzar colocando en el trono de España a un Borbón, Austria, Inglaterra y Holanda intentaron imponer la candidatura del Archiduque Carlos frente a la de Felipe de Anjou –después Felipe V.

En 1703, con la vaga promesa de compensaciones territoriales en Badajoz y otros puntos de la frontera, Portugal se une a los aliados. La entrada de Portugal en la guerra su-

puso la posibilidad de establecer, mediante ofensivas de gran estilo, una tenaza sobre Castilla que se intentó cerrar, sin éxito, en 1706 y 1710.

Los procuradores de Olivenza en las Cortes de 1697 habían solicitado al rey la reconstrucción del puente, aprobada finalmente en abril de 1698. El Proveedor de Elvas, Jorge Freire de Andrade, repartió los gastos entre todas las comarcas del reino. Los trabajos terminaron en 1704.<sup>21</sup> No bien habían pasado tres años cuando sufrió el primer ataque por las tropas del Capitán General de Extremadura. El Marqués de Bay "(...) marchou Guadiana abaixo, e veio combater a ponte de Olivença, e assestandolhe algumas peças de artilheria, nenhuma moça lhe faziam; porém, o capitão que governava a torre da dita ponte, ou por muito tímido, ou pouco soldado, soffrendo sómente dois dias de combate, se rendeu, podendo pelejar muitos mais, pois tinha todo o necessario para a sua defesa". No obstante, los portugueses se rehacen y responden a la ofensiva recuperando el puente, que el Marqués de Fronteira encuentra "sómente com algumas ruínas nas torres e defesas, porém os arcos d'ella illesos".<sup>22</sup>

En 1709 Olivenza sufrió un nuevo sitio, a resultas del cual fueron volados los seis arcos centrales del puente. Otro contemporáneo de aquellos acontecimientos nos cuenta en estos términos lo sucedido: "Parecióle al Marqués de Bay de gran consecuencia el mandar volar el puente de Olivenza por estorvar los socorros y comboyes a Olivenza, y lo ejecutó volándole seis arcos principales. El enemigo se arrimó con su ejército a Guadiana intentando esguazarlo con puente de barcas, pero el Marqués le ocupó los vados del Chico y Benavides con lo grueso de su campo, y uno y otro pusieron las baterías embarazándose el paso. (...) Reconocido por el Marqués de Bay lo imposible de su empresa [rendir la plaza por hambre], después de haberle talado todos los campos sin quedar daño que no ejecutase el rigor de la guerra, de que para muchos siglos quedará memoria en Olivenza, dispuso el Marqués finalizar la campaña retirándose a Badajoz".<sup>23</sup> (Fig. 16).

La destrucción del puente, a pesar de todo, no impidió las clásicas incursiones de saqueo desde Olivenza, como la realizada en el verano de 1710 por el Conde de Vila Verde. Tras concentrarse en Olivenza con 7.000 infantes y 2.500 caballos, tomó y saqueó Barcarrota y Jerez. "Tudo o que se saqueou, e 4.000 fanegas de pam, trouxemos par Portugal, sendo já muitas as chuvas em 12 de Setembro, que nos impidio ir a Safra, e taõbém o inimigo com três mil cavalos impidia os combões que nos ião ao exército".<sup>24</sup>







Fig. 17. En este lienzo, que se conserva en la Academia de Bellas Artes de San Fernando, Goya representa al vencedor de la *Guerra de las Naranjas*, con la bandera portuguesa a sus pies. Alusión irónica a la forma en que Godoy se hizo con el poder, el válido sostiene entre sus piernas un bastón del que cuelgan dos borlas.

### Como fruta madura

La experiencia histórica había demostrado que:

1. El puente sobre el Guadiana era elemento vital para la existencia de Olivenza como plaza de soberanía portuguesa en la margen izquierda del río.
2. En todo conflicto hispano-portugués con teatro de operaciones en el Alentejo, el puente de Olivenza constituía objetivo estratégico para ambos contendientes, esforzándose mutuamente unos en defenderlo, otros en destruirlo.

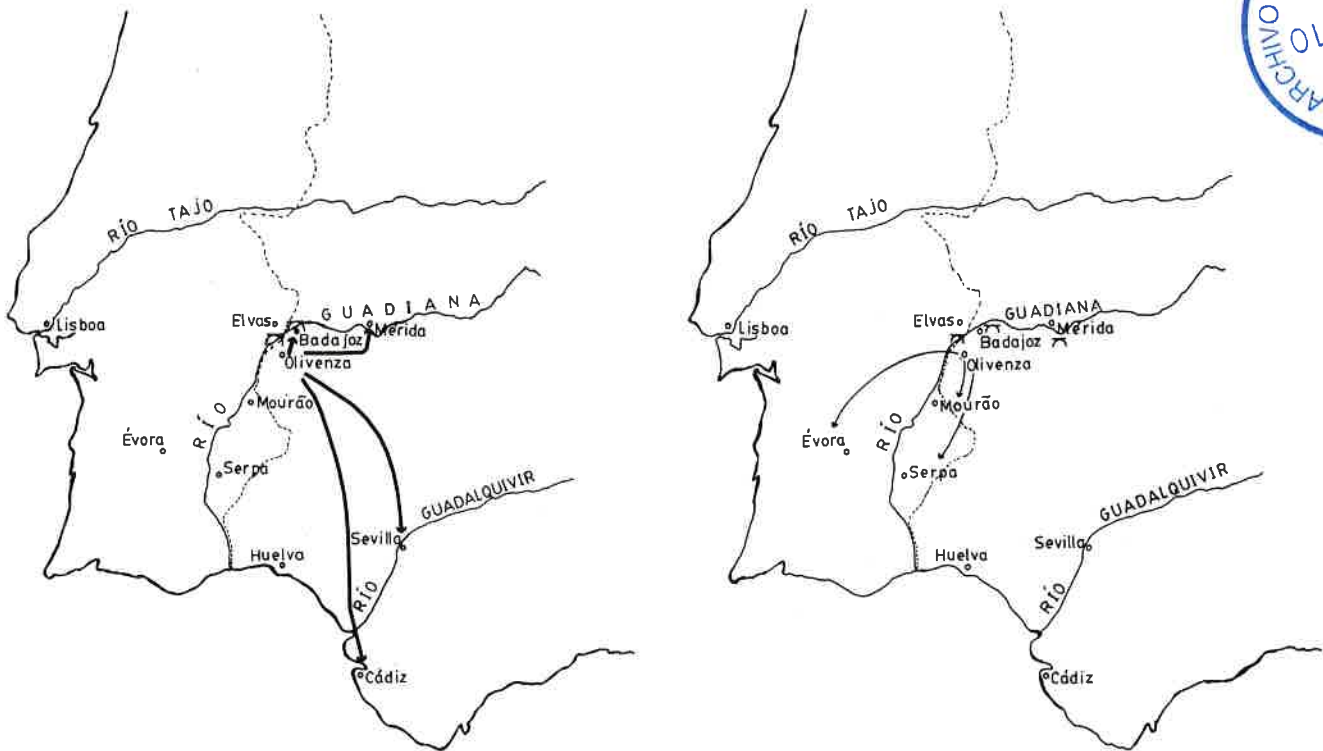
¿Merecía la pena, entonces, la conservación del puente? ¿Merecía la pena desviar sumas tan considerables de la Hacienda Pública para la reconstrucción de los seis arcos volados por el marqués de turno...? Esta pregunta, en realidad, encubría otra de mayor alcance: ¿merecía la pena la conservación de Olivenza?

La mirada del estratega abarca conjuntos. El valor que concede a una plaza viene determinado por la posición que ocupa en ese conjunto. Con la destrucción del cuerpo central del puente en 1709, el Marqués de Bay no consiguió la rendición de Olivenza, pero socavó en cambio los cimientos de su posición como enclave al otro lado del Guadiana. El Marqués de Bay, digámoslo así, seccionó el cordón umbilical que durante dos siglos había mantenido a la villa unida *al resto* de Portugal. No extraña entonces que, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, se abra paso lo que podríamos calificar de "pensamiento entreguista", for-

mulado crudamente por ingenieros y estrategas extranjeros al servicio de Portugal (Rainsford, Valleré, el Príncipe de Waldeck, etc.). En 1799 Myremont escribe: "*Cette place est très aisée à masquer; il faudrait pour la secourir si elle était attaquée, donner une bataille en plaine avec la Guadiana à dos, c'est à dire, courir les plus grand risques avec toutes les forces de la Monarchie. Si on l'avait perdue, il faudrait courir les mêmes risques pour la rataquer. Cependant cett place n'a pas d'objet d'utilité bien marquée.*"<sup>25</sup>

Quizás porque sabía esto mismo, el Gobernador Julio César Augusto de Chermont –haciendo escaso honor a su nombre– rindió la plaza a las tropas del Generalísimo Manuel Godoy en la mañana del 20 de mayo de 1801 sin quemar ni un sólo cartucho. Como fruta madura, Olivenza regresó en la *Guerra de las Naranjas* a sus orígenes. Es la Convención de Badajoz de Alfonso X el Sabio lo que Godoy reescribe parcialmente en el Tratado de Badajoz de 1801: "Su Magestad Católica conservará en calidad de conquista, para unirlo perpetuamente a sus Dominios y Vasallos, la plaza de Olivenza, su territorio y pueblos desde el Guadiana; de suerte que este río sea el límite de sus respectivos Reinos en aquella parte que únicamente toca al sobre-dicho territorio de Olivenza."<sup>26</sup> (Fig. 17).

Después de cinco siglos de obstinación, la Historia cedía al fin en su pulso con la Geografía (Figs. 18 y 19).



Figs. 18 y 19. Virtualidades estratégicas de Olivenza y su puente según estuviesen ambos en manos portuguesas o españolas. El siguiente texto pertenece a un informe elaborado el 30 de julio de 1802 por el ingeniero Fernando de Gabriel: "La adquisición de esta plaza es una ventaja real y efectiva. Su situación en la orilla izquierda de río Guadiana facilitaba a los fronterizos una comodidad increíble para sus proyectos militares contra la Extremadura y Andalucía. De esta plaza es la única invasión y ataque que puede temer la capital de la provincia, tanto por la proximidad como por la inclinación de todo el terreno, que favorece la conducta del Ejército y seguida para el sitio de Badajoz, siendo Olivenza de un enemigo activo que pudiese en ella los primeros almacenes y habilitase el puente del Guadiana que tiene en camino recto a Elvas, y que no sería de gran costo, podría con suma facilidad emprender la conquista de la Extremadura y apoderarse de Badajoz y Mérida quedaría independiente y a cubierto de todo riesgo, se podría dirigir a Sevilla, Cádiz y toda la Andalucía, haciendo por lo tanto una gran diversión que impediría todos los progresos de nuestro Ejército y enriqueciéndose con el saqueo de todo el país nuestro, podría retirarse siempre con posición ventajosa hasta encerrarse en su plaza... Por el contrario, en nuestro poder, además de lo dicho, que demuestra estar enteramente cubierto, digámoslo así, el flanco izquierdo de la posición militar de la provincia, nos facilita la invasión de todo el país de Serpa y Mourão, y habilitando por nosotros el mismo puente dicho sobre el Guadiana, aunque fuese de madera en el caso de una guerra, podría internarse por él una columna al interior de Portugal con infinito perjuicio de los enemigos por la celeridad con que podría ejecutarse este movimiento." (Servicio Histórico Militar, Madrid, Nº 5-5-7-9.) Mapas: Aurora Carretas.

### Símbolo de la Europa unida

Lo que permitió la existencia durante cinco siglos de una Olivenza por delante de la línea fluvial del Guadiana fue el eje horizontal este-oeste en dirección Elvas, sostenido a su vez por el puente. El significado histórico y político de esa obra de ingeniería para Olivenza fue trascendental. Al faltar el puente, faltó el camino. Y al faltar el camino, la ciudad dejó de ser estratégicamente viable, debiendo reorientarse en sentido norte-sur, sobre el antiguo eje Badajoz-Alconchel que marcó la Reconquista en el siglo XIII.

Los oliventinos castellanizados, sin embargo, no se resignaron a esta mutilación. Datan de 1858 las primeras noticias sobre intentos de reconstrucción del puente. En ese año, el diputado provincial don Manuel Molano Campos propuso al Pleno del Ayuntamiento de Olivenza que se aplicaran a dicha obra los arbitrios locales. En 1879 parece ser que el Gobierno portugués llegó a estudiar la posibilidad de ejecutar la obra. Aprovechando la entrevista que celebraron en Vila Viçosa los reyes don Carlos y Alfonso XIII, en diciembre de 1903, una comisión de notables oliventinos les solicitó la reapertura del puente. Nuevas gestiones se realizaron en 1933 y 1976. Todo en vano.

Y ello porque sobre la legalidad de la soberanía española de Olivenza, emanada del artículo 3 del Tratado de Badajoz, ha pesado desde 1815 el artículo 105 del Acta Final de una magna asamblea europea (Fig. 20). En Viena

las potencias vencedoras de Napoleón se obligaron formalmente a dedicar sus mejores esfuerzos conciliatorios para que España devolviese Olivenza a Portugal. Naturalmente, todo quedó en letra muerta... que ha hecho correr ríos de tinta, desde entonces acá. El caso es que debido al artículo 105 del Congreso de Viena la frontera entre España y Portugal en el rincón de Olivenza permanece por demarcar. Paradojas de la Historia ahora que formalmente la Unión Europea ha abolido las fronteras de los países miembros!

Monção y Salvatierra, Chaves y Verín, Almeida y Ciudad Rodrigo, Elvas y Badajoz... Las murallas de cualquiera de estas ciudades de la frontera hispano-portuguesa, frente a frente durante siglos, bien podrían representar el pasado luso-español. Pueblos hermanos, sí, pero hermanos siameses: unidos por la espalda. Las especiales circunstancias de su historia, sus orígenes castellanos, su condición de enclave, el haber sido conquistada en 1657, recuperada en 1668, vuelta a conquistar en 1801 y reivindicada hasta nuestros días, han hecho, sin embargo, de la ciudad de Olivenza, y de su destruido puente, el símbolo perfecto y por excelencia del desentendimiento peninsular. Sobre un fondo común de civilización y de cultura, las piedras, rotas, del Puente de Ajuda, condensan en ellas ocho siglos de divergencia política.

Para la historia de las relaciones hispano-portuguesas, el puente de Olivenza encierra también un significado que lo





92

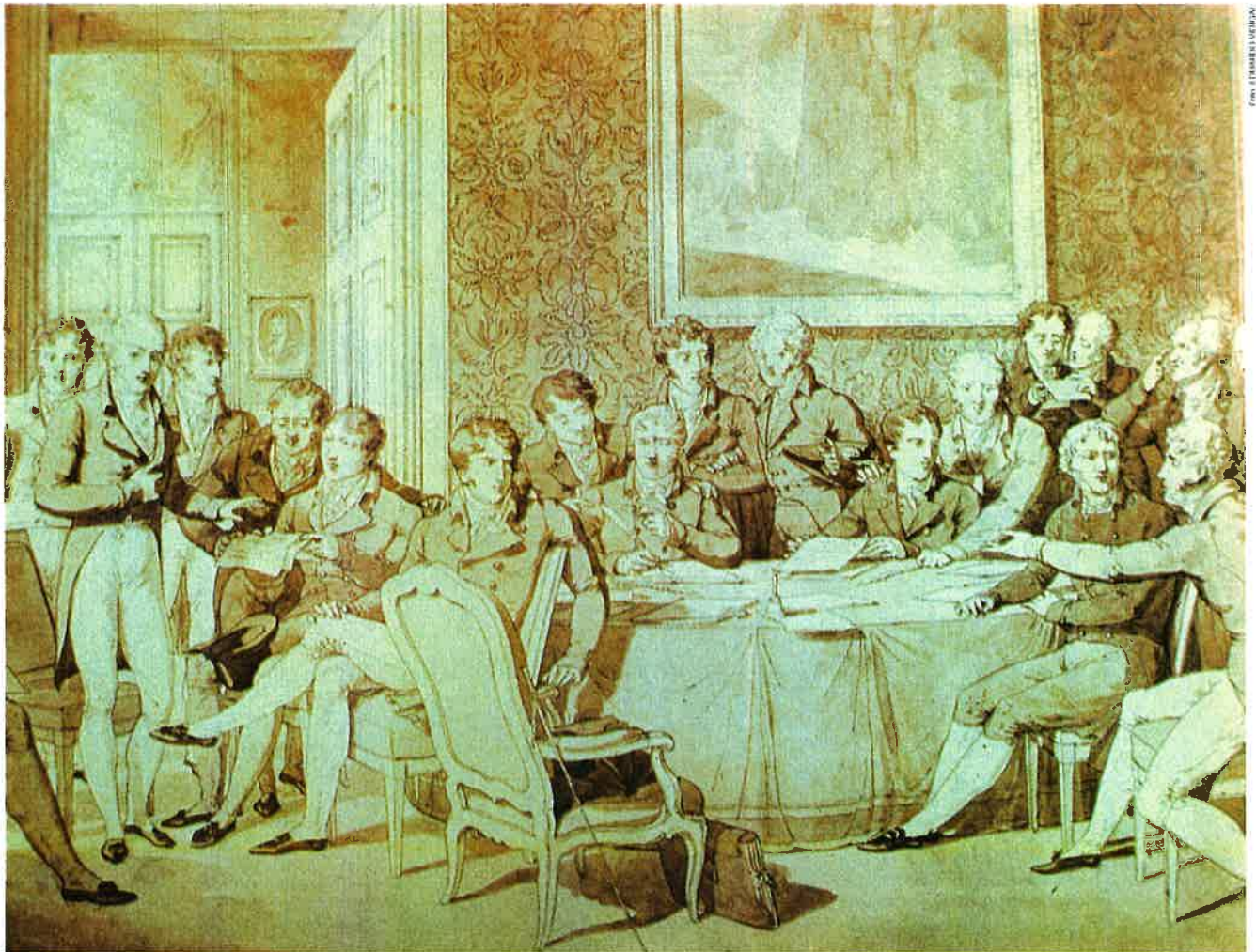


Fig. 20. "Las Potencias, reconociendo la justicia de las reclamaciones formuladas por S. A. R. el Príncipe Regente de Portugal y del Brasil sobre la villa de Olivenza y los otros territorios cedidos a España por el Tratado de Badajoz de 1801, y considerando la restitución de los mismos como una de las más acertadas medidas para asegurar entre los dos Reinos de la península aquella buena armonía, total y permanente, cuya conservación en todos los puntos de Europa ha sido la constante finalidad de sus reglas, se obligan formalmente a dedicar, por medio de la conciliación, sus mayores y más eficaces esfuerzos a fin de que se lleve a cabo la retrocesión de los citados territorios en favor de Portugal, Y las Potencias reconocen que esta medida debe ser puesta en práctica a la mayor brevedad," (Texto del art. cv del Acta Final del Congreso de Viena.)

convierte en algo más que una grandiosa obra de ingeniería. Y es que a diferencia del renacentista puente de Palmas, en el corredor Badajoz-Élvos y sobre el camino real Madrid-Lisboa, el tardomedieval puente de Olivenza *no daba servicio a ninguna ruta de comunicación que utilizaran, ni siquiera por casualidad, los viajeros de la Península*. De todos los que nos dejaron constancia escrita de sus itinerarios, entre 1466 y 1866, ni uno sólo entró de España a Portugal por Olivenza, o viceversa (Cfr. Tabla 1). ¿Qué mejor prueba del carácter estratégico de una vía que fue más de penetración que de comunicación?

No siempre, sin embargo, funcionó como tal. Bajo el reinado de Felipe II, España y Portugal viven un breve paréntesis de cooperación. Interesa a la política del Rey Prudente fomentar esa cooperación, estrechar lazos, tender puentes entre ambos reinos. Puentes como el de Badajoz, iniciado en 1460 y reconstruido en 1596 por Juan de Herrera. Lléve copiosamente en la invernada del 97. El Guadiana, fuera de madre, se lleva por delante partes del puente de Olivenza. ¿Se aprovechará la ocasión para dejar arruinar ese paso, peligroso, que hace sombra al de Badajoz? Prima el interés de los pueblos, la necesidad civil de comunicaciones horizon-

tales, sobre las cautelas estratégicas. Felipe II, rey de España, pero también rey de Portugal, envía a uno de sus maestros de obras para que evalúe daños y elabore un proyecto de reconstrucción que será sacado luego a pública subasta.

Han tenido que pasar casi cuatro siglos para que España y Portugal –hoy formando parte de la UE, la OTAN y la UEO– se encuentren en una situación en la que de nuevo sus intereses convergen. El ingreso conjunto de las democracias ibéricas en el marco institucional europeo ha contribuido decisivamente a diluir la incompatibilidad geoestratégica que históricamente mantuvo enfrentados a los dos países. Consecuencia de esta nueva realidad es la política comunitaria de potenciar los grandes ejes de comunicación entre los países miembros (Plan 2002 de infraestructuras, autovías Coimbra-Madrid y Oporto-Vigo, puentes de Ayamonte y Tui, gasoducto, tren de alta velocidad, etc.). Sin el ingreso de Portugal y España en la Comunidad Europea, estamos seguros de ello, la rehabilitación del Puente de Ajuda hubiera seguido siendo un sueño de difícil consecución. Y no por una razón exclusivamente presupuestaria.

El puente de Olivenza, cuyo significado histórico y político tanto a nivel local como nacional ya hemos señalado, tie-



**TABLA 1**

Viajero	año	Itinerario de paso entre España y Portugal, o viceversa
Rosmihal de Blatna, barón checo	1466/67	Évora-Évora-Monte-Estremoz-Elvas-Badajoz-Lobón-Mérida-Medellín-etc.
Jean Serrazin, embajador de Francia	1582	Trujillo-Salvatierra-Mérida-Badajoz-Elvas-Estremoz-Arraiolos-Monte Novo-Lisboa
Jacob Cuelvis, viajero alemán	1599	Talavera-Guadalupe-Mérida-Badajoz-Elvas-Estremoz-Montemor-Lisboa
Anónimo alemán	1617	Guadalupe-Mérida-Badajoz-Lisboa
Felipe III	1619	Trujillo-Mérida-Badajoz-Elvas-Estremoz-Évora
James Howell	1620	Aranjuez-Toledo-Badajoz-Elvas-Vila Viçosa-Évora-Lisboa
Anónimo francés	1640	Guadalupe-Mérida-Badajoz-Elvas-Estremoz-etc.
Alejandro Farnesio, príncipe de Parma	1662	Trujillo-Majadas-Mérida-Badajoz-Los Santos-Zafra-Évora-Medellín-Toledo-Madrid-etc.
E. Martín, boticario de Condé	1699	Zafra-Fuente del Maestre-Solana-Talavera-Badajoz-Elvas-Estremoz-Arraiolos-Montemor-Aldeia Galega
William Bromley	1693/95	Lisboa-Elvas-Badajoz-Mérida-Trujillo-etc.
François de Tours, capuchino francés	1699	Montemor-Évora-Estremoz-Elvas-Badajoz-Talavera
Etienne de Silhouette	1729	Badajoz-Elvas-Estremoz-Arraiolos-Montemor
Conde de Labatut	1738	Mérida-Talavera-Badajoz-Elvas-Vila Viçosa-Estremoz-Montemor-Aldeia Galega-Lisboa
Giuseppe Baretti	1760	Arraiolos-Estremoz-Vila Viçosa-Elvas-Badajoz-Talavera-Lobón-Mérida
Maurice Margarot	1771	Zafra-Badajoz-Elvas-Estremoz-Arraiolos
Fray Sebastián Sánchez Sobrino	1773	Zafra-Badajoz-Elvas-Estremoz-Montemor-Évora
William Dalrymple	1774	Évora-Estremoz-Elvas-Badajoz-Sevilla
De Voglie	1775	Arraiolos-Estremoz-Elvas-Badajoz-Mérida-Trujillo
Francisco Pérez Bayer	1782	Évora-Mafra-Estremoz-Elvas-Mérida
William Beckford	1787	Montemor-Arraiolos-Estremoz-Elvas-Badajoz-Mérida
Robert Southey	1795	Majadas-Mérida-Talaveruela-Badajoz-Elvas-Estremoz
Anónimo alemán	1797	Évora-Vila Viçosa-Elvas-Badajoz-Estremoz-Évora
Friedrich Link	1797	Majadas-Mérida-Badajoz-Elvas-Estremoz-Arraiolos
Peter Hawker	1808	Trujillo-Mérida-Badajoz-Elvas-Lisboa
Ch. V. d'Hautefort	1814	Lisboa-Pegões-Estremoz-Elvas-Badajoz-Majadas
Charles Beaulay	1820	Lisboa-Aldeia Galega-Estremoz-Elvas-Badajoz-Mérida
George H. Borrow	1835	Lisboa-Montemor-Estremoz-Elvas-Badajoz-Mérida
Auguste-Emile Béguin	1850	Estremoz-Elvas-Badajoz-Mérida-Trujillo
Isabel II	1866	Badajoz-Elvas-Lisboa

Fuente: Fouiché-Delbosq, R., *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*, Madrid, Julio Ollero, 1991.

ne además, y sobre los dos anteriores, un significado internacional. Su destrucción en 1709 no fue consecuencia de un enfrentamiento interno entre españoles y portugueses, sino del conflicto provocado en la Europa del siglo XVIII por la búsqueda de un equilibrio de poder entre dos hegemonías rivales, la continental, liderada por Francia, y la atlántica, por Inglaterra. En 1702 no existe una motivación nacional que justifique la guerra en la Península. Son intereses dinásticos de alta política los que están en juego, alianzas que se hacen y deshacen al compás caprichoso que marcan los acontecimientos. El escenario de la Guerra de Sucesión española, como conflicto verdaderamente internacional, abarcó toda Europa. Grandes batallas se dieron en suelo francés, en Austria, en el norte de Italia y, por supuesto, en la Península. Pero también en el Mediterráneo y el Atlántico midieron sus fuerzas las escuadras aliada y borbónica -Países Bajos, Vigo, Gibraltar, Menorca, Marsella, Cerdeña, etc.-. La destrucción del cuerpo central del Puente de Ajuda, tantas veces atribuida a Godoy, es también, y sobre todo, un símbolo de esas dos grandes placas geopolíticas cuyos movimientos de fricción y choque han convulsionado sucesivamente el mapa de Europa durante la edad moderna.

El 1 de enero de 1985 España y Portugal firmaron su adhesión a la Comunidad Europea. Hasta esa fecha, la soberanía española sobre Olivenza parecía incompatible con la existencia de una ruta abierta hacia Elvas por Puente Ajuda. La Olivenza española no necesitaba del eje horizontal este-oeste, de la misma manera que la Olivenza portuguesa pudo prescindir del eje vertical norte-sur. Ambos ejes de comunicación se excluían el uno al otro porque, a su vez, las grandes líneas de fuerza orientadoras de la política exterior de España y Portugal eran incompatibles. De ahí que la rehabilitación del Puente de Ajuda suponga algo más que la realización de un proyecto de ingeniería, algo más que la apertura de otro paso en la frontera extremeño-alentejana, incomprensiblemente a escasos kilómetros de los puestos de Retiro, Caya y San Leonardo. La rehabilitación del Puente de Ajuda es todo un símbolo de la nueva Europa unida, el emblema del reencuentro, en un pequeño territorio, de dos ejes, de dos caminos, que antes se habían excluido el uno al otro y ahora pasarán a ser complementarios. □

Luis Alfonso Limpo Piriz  
 Archivero-Bibliotecario del Excm<sup>o</sup> Ayuntamiento de Olivenza  
 Autor de la *Memoria histórica* que acompañó la solicitud de rehabilitación del puente





## La restauración y rehabilitación del Puente de Ajuda y construcción de otro puente nuevo en sus cercanías

José A. Fernández Ordóñez, Julio Martínez Calzón  
y José García de Miguel

### Análisis conceptual

#### Las cinco categorías de valores

Acerca de la importancia cultural, histórica y política del Puente de Ajuda, se insiste en los apartados anteriores. Sin embargo, aunque sea brevemente, es imprescindible analizar el Puente de Ajuda a la luz de las cinco categorías de valores que el Consejo de Europa estableció en su día, a iniciativa nuestra, para las antiguas obras públicas europeas, a saber:

1. *El valor científico* de una construcción, equivalente a su valor arqueológico. El valor arqueológico aparece a priori en razón inversa a la libertad de utilización. Es más grande cuanto más cierta es la autenticidad del monumento. El valor científico no crece, pues, en función del tamaño de un monumento. La pequeña Venus de Lespugue del Museo del Hombre de París es tan preciosa desde el punto de vista científico como una catedral.

El valor científico del Puente de Ajuda es considerable. Pese a las tres destrucciones que ha sufrido desde su construcción en los primeros años del siglo XVI —la primera de ellas debida a una avenida en el invierno de 1597, la segunda debida a la guerra hispano-portuguesa a mediados del siglo XVII y la tercera debida a la Guerra de Sucesión española a principios del siglo XVIII— y a las dos restauraciones del puente —producida la primera a principios del siglo XVII y la segunda a finales de ese mismo siglo—, y a pesar de que desde la última destrucción las ruinas del puente han permanecido abandonadas, sin ninguna clase de conservación durante casi tres siglos, existen en muchos de sus elementos (bóvedas, pilas, tajamares, tímpanos, tablero, firmes) restos auténticos de gran valor científico para un mejor conocimiento de la tipología de los puentes de esta época.

2. *El valor estético*, uno de los más simples, puesto que se trata de la belleza de la obra, consideración completamente ajena a la categoría precedente. Si no conserváramos antiguas ruinas más que para los sabios, no nos ocuparíamos de la belleza de las obras. Pero afortunadamente, en nuestra sociedad actual no conservamos sólo para una minoría de arqueólogos, sino para la alegría y un entorno hermoso para miles de personas. El valor estético es de una gran importancia práctica: el hombre desde la prehistoria busca la belleza de su entorno, sabe cuán difícil es alcanzarla y la protege cuando ella surge. Es una categoría puesta a veces de lado por los sabios pero que juega un papel considerable en la vida de todos. Es el valor estético muchas veces el que hace a la antigua obra pública entrar en la consideración de conservable. La escala de apreciación estética es, en este tipo de restauraciones, el instrumento más útil, y con-

tribuye siempre a clarificar las ideas en un campo en que suelen ser apasionadas, confusas y, a veces, cargadas de una pasión afectiva y terrible.

En el caso del Puente de Ajuda es muy alto el valor estético, no sólo del puente en sí, sino del entorno que lo acoge. La belleza del río en aquel paraje, de las formaciones geológicas, de las rocas cuarcíticas y pizarrosas que afloran en su entorno, y de las que surge el propio puente como una consecuencia casi natural, la suavidad y frescura de las colinas que lo rodean, hacen que el valor estético de esta obra y de su entorno tengan una categoría máxima.

3. *El valor histórico*, a menudo confundido con el valor científico. Sin embargo, los dos conceptos tienen extensiones que no se solapan. Una casita de montaña puede ser de una autenticidad total, y tener poco valor histórico. Al revés, un monumento muy alterado y poco científico puede tener un gran valor histórico. Hay muchos monumentos inauténticos pero cargados de un gran valor histórico.

Respecto al Puente de Ajuda no es necesario insistir en su valor histórico, ligado como es sabido a una histórica frontera conflictiva entre España y Portugal e inmerso en guerras muy importantes para ambos países, puesto que ya ha sido puesto de relevancia por todos los historiadores que lo han estudiado y por los propios gobiernos de España y Portugal, así como por los municipios fronterizos de Elvas y Olivenza, que, desde principios del siglo XIX y muy especialmente en los años posteriores a la recuperación de las libertades democráticas en ambos países, han solicitado con insistencia la reconstrucción de este puente común. El Puente de Ajuda constituye, pues, un elemento de importancia primordial para la comprensión de la historia de los dos pueblos cuando sus relaciones se basaban en la ausencia de concordia entre los países.

4. *El valor simbólico* es el más incómodo de definir. Sin embargo esta categoría es muy importante, ya que siempre está cargada de emotividad. Cuando se pierde la función primitiva de una obra, lo esencial que resta es a veces su valor simbólico. No se adora ya a la virgen Atenea en el Partenón, pero las ruinas deslumbrantes de este templo son para toda la humanidad el símbolo, no sólo de Grecia, sino del espíritu occidental. El culto desapareció, pero el símbolo queda y se acrecienta.

El valor simbólico del Puente de Ajuda es inmenso. Si la última destrucción de sus seis bóvedas centrales en junio de 1709, durante la Guerra de Sucesión española, por orden



Foto: EDUARDO VIDIGAL



Foto: EDUARDO VIDIGAL

Figs 21 y 22. Pese a las tres destrucciones sufridas desde la construcción en el siglo XVI del Puente de Ajuda, y al abandono de sus ruinas, existen en muchos de sus elementos restos auténticos de gran valor científico para un mejor conocimiento de la tipología de los puentes de esta época.







Fig. 23. El Puente de Ajuda surge como una consecuencia casi natural de las rocas cuarcíticas y pizarrosas que afloran en su entorno.



Fig. 24. Con su reconstrucción, el Puente de Ajuda se convierte en un símbolo de acercamiento no sólo entre España y Portugal, sino también en el seno de la C.E.

del Marqués de Bay, representa el mundo convulso y anacrónico de las guerras fronterizas de la vieja Europa (...?), la conservación de sus ruinas, la reconstrucción del puente y su rehabilitación, simbolizan la Europa sin fronteras, uno de los grandes retos y objetivos del Acta Única. El viejo puente roto de Ajuda que durante casi tres siglos ha permanecido arruinado se une simbólicamente en 1993 para simbolizar esta nueva Europa. Con su reconstrucción, el Puente de Ajuda se convierte en un símbolo de acercamiento no sólo entre España y Portugal, sino también en el seno de la Comunidad Europea.

5. *El valor de uso*, entendiéndolo por ello la utilización actual de la antigua obra pública, cualquiera que hubiera sido su primer uso.

El Puente de Ajuda puede tener hoy una nueva funcionalidad que no tiene por qué ser la antigua, que era la de un puente carretero. El uso que hoy debería tener es fundamentalmente el peatonal, para excursiones campestres, para pescadores, amantes de la naturaleza, o simplemente estudiosos y visitantes del lugar, atraídos por su belleza o por su valor histórico, artístico o ambiental.

#### Conceptos de restauración y rehabilitación de puentes en Europa

La restauración y consiguiente rehabilitación del antiguo Puente de Ajuda puede afrontarse de muy diversas maneras. A continuación, y a título de ejemplo, exponemos brevemente algunos conceptos empleados en restauraciones muy conocidas de antiguos puentes en Europa.

1. Se reconstruye fielmente el puente según el original, con idénticas dimensiones, formas, tipología y materiales. Ejemplos paradigmáticos de esta línea conceptual fueron la reconstrucción del Puente de Alcántara, el Acueducto de Segovia o la Stoa de Atalo, en Atenas.

2. Al igual que en el caso anterior, se mantienen las formas, la tipología y las dimensiones del puente, pero se eliminan los materiales antiguos usándose en la reconstrucción materiales actuales. Ejemplos de este tipo de actuación son el Puente de Cragillagie (acero, en vez de fundición) y el Puente de Waterloo (hormigón armado, en vez de fundición).

3. Se varían la tipología y los materiales, manteniéndose la forma y las dimensiones del puente, como por ejemplo en el Puente de Triana de Sevilla, donde los arcos de fundición no trabajan al haber sido sustituidos por un nuevo tablero ortótropo de acero estructural, o el Viaducto de Madrid, donde tampoco funcionan los arcos de hormigón armado al haber sido sustituidos por un tablero de hormigón pretensado.

4. Solución "evocadora", variando la forma, la tipología, los materiales y las dimensiones del puente, pero con una nueva versión que recuerde y evoque la antigua, como por ejemplo el Pont des Arts, en el corazón de París, donde, después de una feroz polémica ciudadana, se acordó una solución de este tipo, disminuyendo el número de vanos y ampliando las luces del puente para evitar las embestidas de los *bateaux mouche* de los turistas contra las pilas de piedra.

5. Soluciones mixtas como la muy desafortunada del famoso Puente Britannia, obra del célebre ingeniero inglés Stephenson, sustituyendo sus históricas vigas cajón por vulgares arcos celosía.

6. Aparte de estos cinco tipos de soluciones, nunca es descartable la de prohibir tocar lo más mínimo la ruina del puente, es decir, tomar la decisión de acordonarla y protegerla de la gente para que los estudiosos de hoy y de mañana puedan analizarla durante años. Esta determinación se asienta sobre el principio teórico de que la inacción es la cordura, de que cualquier intervención en una ruina antigua, por leve que sea, siempre sería negativa desde el punto de vista científico y arqueológico, porque supondría una evidente alteración del original testimonio patrimonial y de su valor científico.

Esta actitud, que es generalmente defendida por los arqueólogos más radicales, es muy discutible desde el punto de vista histórico, social y patrimonial. En efecto, siendo respetable la idea romántica de que la ruina, con su valor científico y con su indudable belleza en el paisaje, debe ser conservada al máximo, también es lícito preguntarse hasta qué grado debemos pasivamente permitir arruinarse un edificio que durante generaciones, a lo largo de los siglos, nuestros antepasados amaron tan profundamente.

Hay quien por otra parte defiende que la ruina de un monumento de este tipo debe consolidarse y no permitir que siga arruinándose. Pero, si somos radicales y verdaderamente respetuosos con el principio de no intervención, ¿qué razón hay para adulterar la ruina consolidándola, introduciendo morteros, resinas, pilotes, armaduras, hormigón, etc., es decir, introduciendo irremediables nuevos materiales, proce-

sos y técnicas modernas, para evitar de modo "artificial" que la ruina siga su proceso de vida o de muerte "natural"? Y por otro lado, en caso de que nos decidamos a consolidar la ruina, ¿debemos eliminar los evidentes añadidos y las odiosas impurezas que a lo largo de los siglos adulteraron el monumento, o bien debemos también consolidar esos pegotes y añadidos —por antiguos o recientes que sean— para que permanezcan indisolublemente unidos para siempre a un monumento de cuya esencia no forman parte?

En 1071 el rey moro de Toledo Ali-Maimón demolió al menos 36 arcos del acueducto romano de Segovia, que prácticamente se había mantenido intacto durante un milenio. ¿Cometió un grave error el rey sabio cuando dos siglos después, en 1274, a la vista de que "aquella puente se iba ya destruyendo (...)" el Rey Don Alfonso hizo la rehacer y adobar, que viniera el agua a la villa como solía"? Y los Reyes Católicos cuando, de nuevo dos siglos después, el año de la coronación de la reina Isabel, reparan y restauran el Acueducto —otra vez arruinado en gran parte— para hacerlo útil a la ciudad ¿también se equivocaron? Y siguiendo con este ejemplo, tan de actualidad hoy día en toda Europa por los complejos problemas teóricos y prácticos que presenta, recordemos que en 1974 —justamente 500 años después de dicha última gran restauración— Carlos Fernández Casado, ante el evidente peligro de hundimiento por culpa sobre todo del intenso tráfico de vehículos pesados bajo el Acueducto, acometió una nueva intervención, uniendo las dovelas sueltas de granito con barras roscadas de bronce, inyectando los conductos con morteros epoxídicos y retacando las juntas entre sillares con mortero de arena granítica, habiéndose comportado correctamente la unión de dovelas con barras y defectuosamente la utilización de morteros en los lechos y contralechos. ¿Se equivocó también Fernández Casado, o debemos agradecerle que ayudara de nuevo a mantener en pie el Acueducto?

Cuando hace unos meses nos reunimos en Segovia, a petición del Ayuntamiento y el Consejo de Europa, para analizar la preocupante situación actual del acueducto romano, todos los expertos —europeos y españoles— estuvimos de acuerdo en que, a pesar de los indudables errores de todo tipo en las restauraciones efectuadas a lo largo de sus mil novecientos años de existencia, de lo que no cabe duda es de que, si no hubiera sido por dichas intervenciones, hoy no nos quedaría del famoso acueducto mucho más que una ruina prestigiosa. Esperemos que las generaciones que nos sucedan sigan manteniendo al menos por dos milenios más su hermosa fábrica limpia y espléndida, aunque de vez en cuando tengan que seguir interviniendo en operaciones de mantenimiento estructural y de limpieza, tanto mecánica como biológica. Porque el Acueducto de Segovia es como una gigantesca dentadura de 30.000 piezas. De estos miles de sillares, 300 tienen hoy un regular aspecto, pero 60 están en tan lamentable estado que es necesario proceder a extraerlos y colocar en su lugar las correspondientes prótesis. Y, en este caso, esta operación no es prudente dejarla para realizarse cada doscientos años con brillantes restaura-





ciones, sino que conviene hacerla regularmente, de forma que con poco esfuerzo y dinero podamos mantener dignamente la fábrica a lo largo de los siglos.

Podría poner otros ejemplos similares, más cercanos a Olivenza. La presa romana de Proserpina, en las cercanías de Mérida, fue reparada y recrecida sucesivamente en los siglos XVII, XVIII, XIX y XX. El puente de Alcántara, en la frontera entre Cáceres y Portugal, fue reconstruido sucesivamente por el emperador Carlos V, el rey ilustrado Carlos III y el ingeniero de caminos Alejandro Millán a mediados del siglo XIX. Lo verdaderamente significativo es que hoy estas restauraciones serían calificadas de excesivamente duras e irrespetuosas, y probablemente serían prohibidas por la mayoría de las convencionales legislaciones patrimoniales vigentes en Europa, de evidente inspiración arqueológica. Por otra parte, bien es verdad que en nombre de la restauración se han cometido en ocasiones las más terribles destrucciones patrimoniales, como denunciaron tantos amantes de la belleza, con Ruskin a la cabeza. Ciertamente, en los monumentos puramente artísticos, es decir, allí donde lo funcional es casi irrelevante, puede y debe mantenerse la tesis de preservarlos tal y como fueron creados, y cabría el dogma ruso "no tenemos derecho alguno a tocar estos edificios del pasado", ya que "los muertos aún conservan sus derechos sobre ellos". En cambio, aquellas antiguas obras públicas que fueron alcanzadas por la obsolescencia funcional quedan abandonadas, olvidadas y perdidas en un medio natural generalmente de difícil acceso, lejos de las ciudades, por lo que lo único que puede salvarlas de su ruina irreversible es su rehabilitación sucesiva para nuevos usos, aunque esto suponga unas intervenciones que —por muy respetuosas que sean— nunca serán del agrado de las mentalidades puramente arqueológicas.

Desde tiempo inmemorial, por medio de las obras públicas, el hombre configura el espacio y se apropia de él, lo señala y significa, creando un *lugar*, en sentido heideggeriano. Las obras públicas no son sólo monumentos aislados en la naturaleza, sino que forman un tejido que soporta y hace posibles las relaciones sociales. Estos caminos, canales, puertos, acueductos, presas y ferrocarriles, tienen un valor arqueológico, simbólico, estético, histórico, tecnológico y funcional que nos obliga a una preservación inteligente; y con mayor razón en España, donde las antiguas obras públicas son tan abundantes.

Pero al mismo tiempo es necesario encontrar un sistema en el que esta protección patrimonial de las antiguas obras públicas no prohíba su renovación, es decir, es necesaria una nueva legislación específica que no tenga carácter estrictamente arqueológico, de modo que se permita no sólo atender a la conservación y reparación de estas obras, sino también, y como aspecto fundamental, a su restauración, su adaptación y rehabilitación para los nuevos usos que van surgiendo. Llegaríamos así a un compromiso que garantice la protección patrimonial de las antiguas obras públicas frente a la tendencia demolidora, que es la predominante en estos casos en todos los países del mundo.

## Solución propuesta con una actuación doble

### Aspectos generales

Entre las soluciones posibles para resolver al mismo tiempo el problema de rehabilitación del antiguo Puente de Ajuda, así como el económico y social que representa la comunicación entre dos zonas periféricas y fronterizas deseosas de dejar de ser fondos de saco, la que proponemos aquí nos parece la más razonable.

Se trata de resolver el problema general planteado con una actuación doble. Por un lado, la restauración y rehabilitación del antiguo Puente de Ajuda, en ruinas y sin cuidado alguno desde hace 283 años, que ponga en pie de nuevo y para siempre este gran símbolo de unión que fue destruido por la fuerza de las aguas y de las guerras. Por otro lado, la construcción de un nuevo puente, a una prudente distancia y con gran respeto al antiguo, que dé respuesta a la demanda de comunicación entre Elvas y Olivenza.

Esta actuación doble nos parece la mejor solución entre todas las posibles para resolver el problema, que son muchas y muy diversas. En efecto, si analizamos los conceptos anteriormente citados respecto a las posibles soluciones de rehabilitación de puentes en Europa, podemos hacer las siguientes consideraciones:

- La adecuación del puente antiguo a los nuevos usos requeridos (fundamentalmente el paso de vehículos ligeros y pesados) exige como medida imprescindible el ensanchamiento de la plataforma de rodadura, es decir, como mínimo la construcción de una losa de 10 metros de anchura sobre las bóvedas actuales (de 5,50 metros de anchura), lo que significaría crear una sensación de enorme pesadez sobre los grandes tajamares, que quedarían prácticamente sumergidos bajo la losa, lo que sería inadmisibles por la desproporción y la falta de armonía que supondría, así como por la irreparable pérdida de la secular imagen del puente antiguo.
- La utilización del puente antiguo como soporte para el tráfico de vehículos actuales significaría la destrucción de los actuales accesos al puente por ambas márgenes, que inevitablemente se convertirían en tramos asfaltados de bajada al río en ambos lados, perdiéndose la belleza natural del entorno y sus caminos terreros.
- Cualquiera que fuera la tipología estructural elegida en esta solución, sobre la base de utilizar el puente antiguo como soporte de los nuevos usos —ya fuera idéntica a la actual, parecida, semejante, o completamente diferente—, así como los materiales que pudiéramos elegir (de fábrica o metálicos), lo que nunca podríamos evitar es una alteración profunda y sustancial del puente antiguo, una desfiguración no sólo dimensional sino también simbólica, con fatales consecuencias patrimoniales.

Por todas estas razones nos parece más razonable y convenientemente encaminar nuestra solución por una actuación doble, que por un lado respete el puente antiguo, y por otro resuelva de un modo correcto y sencillo las nuevas necesidades funcionales.

## Primera actuación

Para el Puente de Ajuda, a la vista del conjunto de todos los datos de partida (políticos, sociales, culturales, ambientales, arqueológicos; históricos, estéticos, simbólicos, técnicos, funcionales...), en nuestra opinión la solución más adecuada es sin duda la de una fiel reconstrucción de la obra tal como se encontraba antes de ser destruida en junio de 1709, asegurando así su perennidad sin prácticamente necesidad de mantenimiento, recuperando totalmente su antigua y hermosa imagen de puente de la época de don Manuel I el Afortunado (1495-1521).

Si dispusiéramos de un gran presupuesto, el ideal de la rehabilitación consistiría en la reconstrucción de las seis bóvedas destruidas, con sus correspondientes pilas, tajamares, tímpanos y pretilos, utilizando una tipología de estructura mixta de hormigón y piedra, de modo que se respetasen escrupulosamente al exterior las dimensiones, formas y materiales empleados en el puente original. El resto del puente, con sus bóvedas casi intactas, pero muy abandonado en el resto de sus elementos, se restauraría reponiendo los sillares perdidos o deteriorados en pilas, tajamares y sombreretes piramidales, reforzando su estructura interior por medio de inyecciones. Los pretilos, impostas, albardillas, tímpanos y restantes acabados, se repondrían con la máxima fidelidad posible a su aspecto original.

Pero es indudable que esta solución es excesivamente costosa, a causa sobre todo del delicado trabajo de reproducción del dovelaje de los sillares de piedra del intradós de las seis bóvedas centrales y de sus boquillas, siendo el tiempo necesario de construcción muy dilatado y sin garantía de una exacta reproducción formal del puente, a causa de la variación de las técnicas de cantería y la ignorancia de las canteras originales. La abigarrada estereotomía presente en la obra, y la dificultad real de encontrar en la época actual mano de obra cualificada en número suficiente y canteras aceptables técnica y estéticamente, justifican el no abordar este trabajo con las suficientes garantías de éxito y con un presupuesto aceptable. Por todo ello pensamos que la solución más correcta sería una idéntica a la anterior pero prescindiendo de toda reposición de sillares de piedra, de modo que el Puente de Ajuda quedaría restaurado con fidelidad a su estado original en cuanto a formas y dimensiones, pero distinguiendo claramente aquellas zonas que en 1709 fueron destruidas, y que después de esta restauración quedarían de hormigón visto, como testimonio puramente histórico y simbólico, tanto de la destrucción producida por la Guerra de Sucesión, como de la nueva y definitiva unión de los dos pueblos en 1993.

De las seis bóvedas que faltan, no hay demasiadas dudas acerca de la directriz original de las cinco que son, o bien de medio punto neto, o bien de medio punto peraltado, lo que se ajusta perfectamente a la horizontalidad de la rasante.

Sin embargo, respecto a la bóveda del vano de mayor luz, justamente el que salva la madre del río, su directriz podría tener formas diferentes, aunque aproximadas. No tene-

mos ningún testimonio ni fuente gráfica o literaria de donde podamos deducir la directriz de esta bóveda. De lo que no nos cabe duda es de que no podía tratarse de una bóveda de medio punto fuera o no peraltada, por la evidente imposibilidad de acoplar la rasante horizontal. Queda entonces la duda entre una bóveda escarzana u otra carpanel. Es difícil aceptar que, en un puente de esta naturaleza, a comienzos del siglo XVI, se construyera una bóveda carpanel de estas dimensiones y categoría técnica. Pero no sería imposible. Medio siglo después de la construcción del Puente de Ajuda, Ammannati levantaba sus formidables bóvedas carpaneles del puente de Santa Trinitá, en Florencia, de luces muy semejantes. Sin embargo, tanto por razones técnicas y constructivas, como por razones de composición, nos parece que la bóveda que mejor se acopla a este vano del puente es una de directriz circular, escarzana, que por una afortunada coincidencia tiene unas dimensiones muy parecidas a las del puente de Rialto, construida por Antonio da Ponte a finales del siglo XVI. En efecto, la luz de la bóveda de Ajuda es de 27,10 metros (en Rialto 26,50 metros), la flecha es de 6,20 metros (en Rialto 6,00 metros) y el sector circular en Ajuda es de  $1/3,65$  de la circunferencia (en Rialto es de  $1/3,63$ ).

Por último, en términos generales, debe huirse de la tentación de "pureza arqueológica" de no tocar el Puente de Ajuda, de la tentación de simplemente consolidar las ruinas actuales, tal como están en este momento. La experiencia histórica demuestra que de no haber actuado con firmeza con decididas intervenciones restauradoras en siglos pasados, se habrían perdido para siempre obras públicas reconocidas hoy como de enorme importancia cultural mundial.

Es necesario mantener el carácter romántico del pavimento, a medias terrizo y empedrado, tanto del Puente de Ajuda como de sus accesos, que bajan con suavidad pero con fuertes pendientes hacia el cauce del río. Esta es una de las razones básicas por las que no se debe tratar de resolver el problema general introduciendo el tráfico por el puente antiguo, ya que eso supondría modificar, no sólo la anchura y el carácter del pavimento del puente, lo que de por sí ya es una lástima, sino que también significaría destruir los viejos caminos de acceso alterando sus pendientes y sus firmes al tener que prepararlos para el paso de los vehículos rodados.

## Segunda actuación

La segunda actuación, complementaria con la anterior, pasa por la construcción de un nuevo puente, cuyas características principales, obedecen a las siguientes ideas:

- El proyecto de puente nuevo debe nacer de un profundo respeto al puente antiguo de Ajuda.
- Debe ser un puente sencillo, discreto, nada pretencioso, quedando en el entorno de un modo secundario, dejando siempre el protagonismo principal al antiguo puente de Ajuda.







Fig. 25. Debe huirse de la tentación de "pureza arqueológica", de la tentación de simplemente consolidar las ruinas actuales, tal como están en este momento.

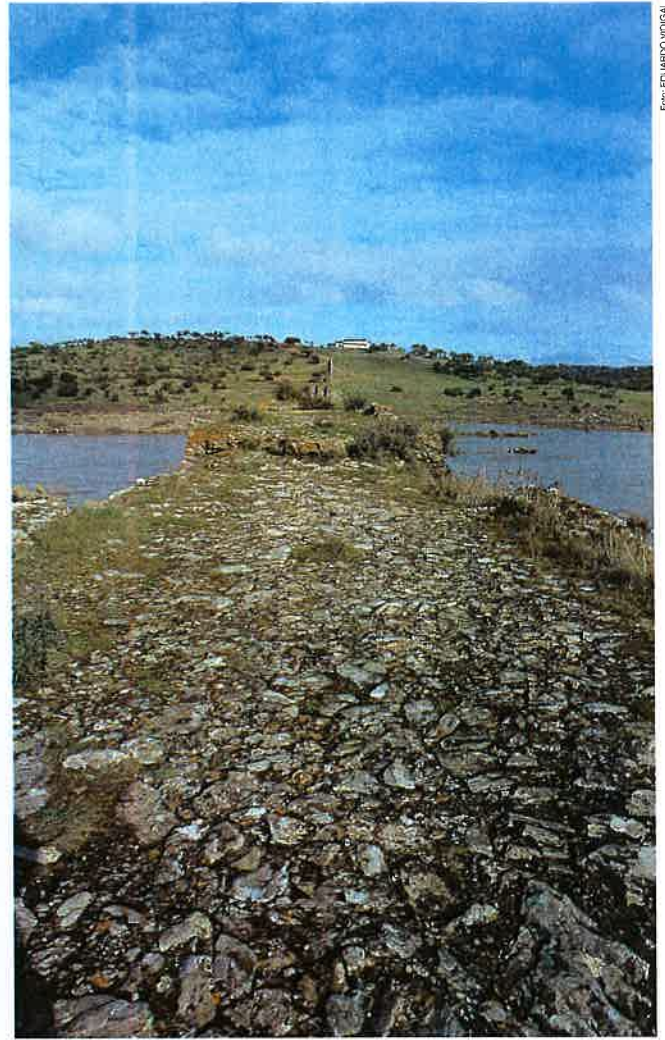


Fig. 26. Es necesario mantener el carácter romántico del pavimento, a medias terrizo y empedrado, tanto del Puente de Ajuda como de sus accesos.

- Debe ubicarse aguas abajo del antiguo puente, a una distancia apropiada para permitir que desde el nuevo puente pueda contemplarse el antiguo a favor de la luz, en toda su belleza y, por el contrario, desde el antiguo se vea el nuevo puente a contraluz.
- Debe tener su rasante a una cota similar a la del antiguo puente, ya que con una rasante más alta se empequeñecería el puente antiguo.
- Debe tener una rasante horizontal, sin pendientes longitudinales, ya que ésta es la solución más neutra y respetuosa con la rasante del puente antiguo.
- Debe tener una longitud similar a la del puente antiguo, aunque las luces de sus vanos puedan ser un poco mayores, pero nunca excesivas o con vocación de récord o alarde alguno.
- Debe tener unos accesos y una sección transversal no excesivos sino que resuelvan correctamente las exigencias funcionales de los tráficos peatonal y rodado.

En definitiva, el puente nuevo debe construirse con la clara intención de no competir con el puente antiguo, pero hermanándose con él sobre el mismo cauce: para ello, el camino nunca será el de imitar el puente antiguo sino, por el con-

trario, dejar —con elegancia y sencillez— el sello de nuestro tiempo. Por poner unos ejemplos como concepto para el diseño de sus elementos, en el puente nuevo se podría disponer una barandilla de carácter transparente frente al pretil macizo del antiguo puente (lo que por otra parte permitiría verlo en su paisaje desde los automóviles cruzando el nuevo puente); y por ejemplo, se podrían proyectar las pilas con los tajamares remetidos hacia dentro del tablero frente a los tremendos y hermosos tajamares del puente antiguo que salen con fuerza hacia fuera, siendo quizás uno de los más grandes que puedan existir en esta época, en proporción a sus vanos.

No se trata, pues, de construir un nuevo puente monumental, sino de resolver el problema de un modo digno y sencillo, y sobre todo no olvidando nunca que el objetivo fundamental de toda esta operación constructiva es la recuperación del puente antiguo. Se trata, por tanto, de un proyecto conjunto con un concepto totalizador, que enlace dialécticamente ambos puentes, con un diferente enfoque artístico, pero con un mismo sentido unitario de ambas obras, juntas en ese bellissimo entorno del cauce del río Guadiana, porque es evidente que lo que se trata de resolver es mucho más que un simple problema de tráfico.



En cuestiones de restauración y rehabilitación de puentes no existe una fórmula general. La materia es demasiado compleja y los sentimientos removidos son demasiado potentes para que sea posible una codificación.

La experiencia juega un papel decisivo en estas materias, pues activa y pondera los juicios. Nuestra experiencia es larga en rehabilitación de puentes y antiguas obras públicas:

- 1978. Puente del siglo XIX sobre el río Jarama en Algete. Rehabilitación para usos actuales.
- 1980. Puente del siglo XVIII sobre el río Alberche, en Aldea del Fresno. Rehabilitación para usos actuales.
- 1983. Puente de origen califal sobre el río Genil en la ciudad de Granada. Puente carretero transformado en peatonal.
- 1984. "Puente Verde", ilustrado, de principios del siglo XIX, sobre el río Genil en Granada. Rehabilitación para usos actuales.
- 1986. Acueducto romano Pont du Gard en Nîmes (Francia). Coordinador –en nombre del Consejo de Europa– de su rehabilitación, restauración y ordenación de su entorno.
- 1990. Puente de Marina, en Barcelona, construido para la Exposición Universal de 1929. Proyecto de restauración para el acceso a la Ciudad Olímpica de 1992.
- 1991. Acueducto romano de Tarragona Pont del Diable. Coordinador –en nombre del Consejo de Europa– de su rehabilitación, restauración y ordenación de su entorno.
- 1993. Acueducto romano de Segovia. Participante en la Comisión del Consejo de Europa, designado por la Academia de Bellas Artes de San Fernando, para la restauración y rehabilitación del acueducto y ordenación de su entorno urbano. □

José A. Fernández Ordóñez,\* Julio Martínez Calzón\*  
y José García de Miguel\*\*  
\*Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
\*\*Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



1. Samaniego, Fernando "Un nuevo puente acompañará la reconstrucción del de Ajudá en Olivenza". *El País*, jueves 23 de septiembre de 1993, p. 28.
2. "¿Supone tanto dar un rodeo por Badajoz a la hora de trasladarse, en coche, desde Olivenza hasta Elvas, por la frontera de Caya? La tranquilidad de este sector fluvial puede verse trastocada si se empiezan a trazar comunicaciones motorizadas aquí y allá sobre la frontera". Pallarés, Juan Gabriel, "Guadiana fronterizo. El río de los confines extremeños", *El Semanal*, 24 de octubre de 1993, pp. 63-66.
3. La frontera luso-española ha absorbido el 40% del total del presupuesto global del primer programa Interreg, según puso de manifiesto en el transcurso de un seminario celebrado el pasado octubre en Irún el Director General de Política Regional de la Comisión Europea, Eneko Landáburu. Cfr. *Diario Hoy*, 15 de octubre de 1993, p. 7.
4. El proyecto fue aprobado en la V Cumbre Hispano-Portuguesa, celebrada en Quinta do Lago, Algarve, el 5 de diciembre de 1990, con Isabel Mota y José Borrell al frente de las respectivas Secretarías de Estado de Hacienda de Portugal y España.
5. González, Julio, *Regesta de Fernando II*, Madrid, CSIC, 1943, p. 80.
6. Cit. por Terrón Albarrán, Manuel, *Extremadura musulmana*, Badajoz, Comisión Ejecutiva VII Congreso Nacional de Comunidades de Regantes, 1991, p. 477.
7. Martínez Martínez, Manuel, "Historia y toponimia de Olivenza", *Revista de Estudios Extremeños*, Nº 1, enero-abril 1983, p. 81-96.
8. El tema ha sido tratado monográficamente por Gómez de Arce, José, *Geografía histórico-militar de España y Portugal*, Madrid, 1859, y por Díaz de Villegas, José, *Nueva Geografía Militar de España, países y mares limítrofes*, Madrid, 1954.
9. Abreu, Mauricio, *Rios de Portugal*, Lisboa, Gradiva, 1990, p. 213.
10. Marques, A. H. de Oliveira, *Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984, p. 392.
11. Armas, Duarte de, *Livro das fortalezas*, Lisboa, Arquivos Nacionais Torre do Tombo, 1990.
12. La omiten, entre otros muchos ejemplos que podríamos citar, Keil, Luis, *Inventario artístico de Portugal: Distrito de Portalegre*, Lisboa, Academia Nacional de Belas Artes, 1943, y Mérida, José Ramón, *Catálogo monumental de España: provincia de Badajoz*, Madrid, Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, 1911. El único estudio arqueológico disponible por el momento es el de Cid, Manuel, "A Ponte de Ajudá", revista *Encuentros*, Nº 1, 1989, pp. 175-186.
13. Torouca, Carlos de Silva, *Crónica dos sete primeiros reis de Portugal*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1952, Vol. II, p. 257.
14. Lopes, Fernão, *Crónica do Senhor Rei Dom Fernando*, Porto, Civilização, 1989, T. I, p. 185.
15. Écija, Archivo Histórico Municipal, legajo V, nº 184. Transcripción amablemente facilitada por la Doctora María Josefa Sanz Fuentes, a quien expresamos desde aquí nuestro agradecimiento.
16. Lopes, Fernão, *Crónica de D. João I*, Porto, Civilização, 1983, Vol. I, p. 365.
17. Azevedo, Luis Marinho de, *Comentarios da Guerra de Alentejo*, Lisboa, 1644, p. 77.
18. Cit. por Vieira, Rui Rosado, "Breves notas sobre a ponte de Olivença", revista *Encuentros*, Nº 2, 1993, p. 180.
19. *Décimas que o Marquês de Leganês deixou na ponte de Olivença em 1645*, Lisboa, Biblioteca de Ajudá, Do Governo de Portugal, T. V, Da Sereníssima Casa de Bragança, Ms. 51-ix-4, fol. 304.
20. Madrid, Archivo Histórico Nacional, Estado, Leg. 5444, nº 3.
21. Miranda, Tiago C. P. dos Reis, "Reconstrução seletcentista da ponte da Ajudá (1698-1704)", revista *Encuentros*, Nº 2, 1993, pp. 185-193.
22. Palha, Alfonso da Gama, *Relação dos successos da Guerra da Liga*, ms. de la época editado en Elvas por Torres de Carvalho, 1906, p. 75.
23. Silva Barreto, Alejandro de, *Guerra de Extremadura y sitios de Badajoz*, ms. de la época editado por Lino Duarte Insúa, Badajoz, Ayuntamiento, 1945, p. 365. La táctica del Marqués de Bay para tomar Olivenza mereció la censura del Marqués de San Felipe: "En Portugal, nada digno de la Historia hizo el Marqués de Bay después de la batalla de la Guadalupe, pues aunque bloqueó a Olivenza, nunca la pudo sitiar, porque cortó el puente, y esto mismo sirvió a los portugueses de defensa. Vino de Juromenha el Marqués de la Frontera y levantó tres atrincheramientos junto al río, que impidió a los españoles acercarse, y fueron precisados, instando ya el tiempo de dar cuarteles, a retirarse a ellos." Bacallar y Sanna, Vicente, *Comentarios de la Guerra de España*, Madrid, Atlas, 1957, p. 186.
24. Ataíde, Tristão da Cunha de, *Memórias Históricas*, Lisboa, Chaves Ferreira, 1990, p. 225.
25. "Memoire militaire sur la partie méridionale de la frontière de Portugal", publicada por Vicente, António Pedro, *Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes referentes a Portugal*, Paris, Fundação Gulbenkian, 1971, Vol. I, p. 108.
26. Rincón Giménez, Jesús, "La capitulación de Olivenza y el Tratado de Badajoz", *Revista del Centro de Estudios Extremeños*, T. I, 1927, p. 20.

Referencias de la Segunda Parte

La información que hemos manejado para la redacción de este artículo es la siguiente:

- *Memoria histórico-artística*, redactada por Luis Alfonso Limpo (Archivero Bibliotecario del Excmº Ayuntamiento de Olivenza) y Manuel Cid da Silva (Técnico Superior del Instituto Portugues do Património Cultural), enero de 1990.
- *Proyecto de fin de carrera*, redactado por Guillermo Piriz Mira en la Escuela Universitaria Politécnica de Mérida, mayo de 1990.
- *Memoria técnica sobre la reconstrucción del Puente de Ajudá*, redactada por la Dirección General de Planificación de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Extremadura y el Ministério do Plano e da Administração do Território de Portugal, a través del Gabinete de Apoio Técnico de Elvas, febrero de 1990.
- Información suministrada personalmente por Roberto Díaz Franco, Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura (marzo de 1992).
- Datos tomados personalmente in situ durante nuestras visitas al Puente de Ajudá los días 25 de marzo y 12 de noviembre de 1992.

