

## El tajamar del Puente romano de Mérida y la navegabilidad del *Ana*<sup>1</sup>

JOSÉ MARÍA ÁLVAREZ MARTÍNEZ

Museo Nacional de Arte Romano de Mérida

josemaria.alvarez@mcu.es

### RESUMEN

*La posible navegación del Guadiana (Ana) en época romana ha sido bien debatida en ocasiones. En su día nos pronunciamos en contra de esa posibilidad, aunque admitimos que se pudiera haber realizado por medio de pequeñas embarcaciones teniendo en cuenta los caracteres del río y no a gran escala como sucedió en otros ríos hispanos como el Baetis.*

*Nuevos datos y observaciones propias nos permiten trazar un panorama más cercano a lo que pudo significar esta actividad bien relacionada, en el caso de la colonia emeritense, a la existencia de un forum pequarium en el tajamar del Puente.*

**PALABRAS CLAVES:** Navegabilidad, *Ana*, tajamar, interrelación vía terrestre-vía fluvial, puerto.

### ABSTRACT

*The possible navigation on the Guadiana River (Ana) in the Roman period has been well discussed occasionally. At the time we are against that possibility, although we admit that there could be carried out through small boats taking into account the characteristics of the river and did not on a large scale, as happened in other Hispanic rivers like the Baetis.*

*New data and own observations allow us to describe a nearest prospect about the meaning of this activity well related, in the case of the colony Emerita, to the existence of a forum pequarium in the Bridge's jetty.*

**KEYWORDS:** Navigability, *Ana*, jetty, interrelation land road- river road, harbour.

---

<sup>1</sup> Este trabajo se enmarca en el "Proyecto HUM-016 *Grupo de Estudios del Mundo Antiguo (EMA)*. Consejería de Empleo, Empresa e Innovación del Gobierno de Extremadura; *Grupo de Investigación Arte, Arquitectura e Ingeniería de la Antigüedad a nuestros días (ArtArq)*. UEX. Una parte del mismo la dimos a conocer con anterioridad: ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: "Un forum pequarium en Augusta Emerita?". *Doctrina a magistro discipulis tradita. Estudios en homenaje al Profesor Luis García Iglesias*. Universidad Autónoma de Madrid. *Colección de Estudios*, 143. Madrid, 2010, pp. 181-190.

El historiador Guevara<sup>2</sup>, al hablar del Puente romano sobre el Guadiana en Mérida, refiere lo siguiente: “*Sobre el río Guadiana mandó hazer Trajano una muy prolixa puente, en medio de la qual hizo una plaça do concurrían los dos pueblos (se refiere a los habitantes de la Bética y Lusitania) a tractar de la mercadería. Esta puente es la de la ciudad de Mérida, la qual oy en día parece ser muy larga, y tenía en medio de la puente un tajamar que subía el río arriba bien un tiro de piedra, el qual por ambas partes venía hasta la puente con sus muros continuado, en medio del qual estava la plaça o mercado*”.

El conocido cronista emeritense Moreno de Vargas, al analizar el carácter del tajamar, y cuyo testimonio para comprender la fisonomía de dicha construcción nos resultó fundamental en su día, recoge las referencias de Guevara y las acepta<sup>3</sup>.

Lo expresado por el Obispo de Mondoñedo podría parecer un tanto fantástico, pero la función comercial ejercida en ese espacio acaso habría que tenerla en cuenta.

A pesar de que Forner y Segarra duda del carácter comercial asignado al espacio y se decanta más por considerarlo un lugar de asueto, a la par de referirse al sentido utilitario de la obra<sup>4</sup> como ya lo hizo Moreno de Vargas, la idea estuvo presente en la bibliografía posterior hasta el punto de que los autores de plantas de la ciudad como Fernando Rodríguez o Ivo de la Cortina denominan a ese lugar “Plaza de comercio” o “Isla del mercado”.

Fernández y Pérez, autor de mediados del siglo XIX, en su obra<sup>5</sup>, no exenta de valores junto a otras ideas nada afortunadas, dice lo siguiente a la hora de referirse a la plaza:

*“Entre otras particularidades que se observan en este puente una es la famosa isla o plaza de comercio que fabricaron los romanos en medio de él. Es indisputable que en otro tiempo se navegaba por el Guadiana. Estrabón dice que la Lusitania era muy opulenta en virtud de las ventajas que por*

<sup>2</sup> GUEVARA, A. de: *Vida de los diez Emperadores Romanos, que imperaron en los tiempos de Marco Aurelio. Vida del Emperador Trajano*. Madrid, 1669, pp. 32-33.

<sup>3</sup> MORENO DE VARGAS, B.: *Historia de la ciudad de Mérida*. Madrid, 1633 (Reed. a cargo de J. Álvarez Sáenz de Buruaga). Cáceres., 1974, pp. 64-65.

<sup>4</sup> FORNER Y SEGARRA, A. F.: *Antigüedades de Mérida. Metròpoli primitiva de Lusitania desde su fundación en razón de colonia hasta el reinado de los árabes*. Mérida, 1893, p. 32.

<sup>5</sup> FERNÁNDEZ Y PÉREZ, G.: *Historia de las antigüedades de Mérida*. Badajoz, 1857, pp. 20-22.

*gozar de ríos navegables le adquiriría el comercio ..... Siendo, pues, el Guadiana navegable, y llegando, como debían llegar los barcos hasta Mérida, digo que aquella isla o plaza de comercio que los romanos fabricaron en el puente, venía ser como una rada o muelle, donde paraban los barcos para cargar y descargar sus géneros en dicha plaza, que dividía el río en dos brazos y el puente en dos trozos separados. Luego que se entra en él por la parte de la ciudad, pasados sus diez primeros ojos, y a la distancia de algo más de ciento sesenta varas, sale agua arriba un murallón, formando línea paralela con el antemural del río, que está donde el Conventual, cuyo murallón se alarga como doscientas cincuenta varas; termina en punta de diamante de mucha solidez, y vuelve ensanchando con restos del murallón hasta terminar en aquella parte del puente que llaman el Pico, distante ciento veinte varas del otro punto donde empezó, y en cuya distancia se han construido posteriormente cinco ojos del puente. Este muro de la isla o plaza, forma un pentágono, y su punta servía de tajamar y cortadura que dividía el agua en dos ríos, y haciendo venir la mayor parte por entre los dos muros de la isla y la ciudad, que era la ría que servía de navegación, vertía la sobrante por el otro punto a buscar el segundo puente, que continuaba desde el Pico a piso llano con la isla, y cuya construcción es de las mismas manos y plan que los diez arcos primeros que pasaban por la ría, desde la ciudad a la isla. En esta isla o plaza, se descubren aun cimientos, argamasones y arranques de arcos que manifiestan haber habido allí edificios y como almacenes de los efectos que se desembarcaban y estaban a la venta pública; y aun observo también que por la parte de abajo del puente o saliente del agua, en la misma dirección del muro de la isla que existe a la parte de arriba, continúan cimientos de argamasones como indicando que por aquella parte, y no río abajo, seguía el mismo muro formando ría y canal navegable como el de la parte superior, que llegaría acaso hasta la embocadura del río Albarregas; el cual teniendo entonces más fondo, y con el agua que le refluiría del Guadiana, podría también navegarse y subir algunos barquichuelos hasta cierto punto, donde comunicasen géneros y víveres a la población y arrabales, que existían a la otra parte de la ciudad, en que se supone estuvo el Alba-regia”.*

Los comentarios del historiador de las ruinas de Mérida son interesantes, puesto que describen, siguiendo a Moreno de Vargas y de acuerdo con sus propias observaciones, los restos del tajamar, aclaran su función y refuerzan el carácter comercial del espacio, vinculándolo directamente al tráfico fluvial que se desarrolló por el río. Ese canal al que se refiere, que conocemos como “Guadianilla”, no fue otra cosa que un brazo artificial configurado por los romanos con una corta practicada aguas arriba con el fin de aminorar, por un lado, el empuje de las aguas sobre la parte central del Puente y, por otro, entre otras

razones, para propiciar el desagüe de las cloacas, cuyas salidas se pueden apreciar a lo largo del dique de contención de aguas que protegía tanto las murallas como las vías periféricas o de circunvalación que por allí discurrían<sup>6</sup>, aunque pudo tener otra función como veremos más adelante. Con este brazo artificial se formó la isla a la que hace referencia Fernández y Pérez<sup>7</sup> (**Fig. 1**).



**Fig. 1.** El “Guadianilla” y el dique. Archivo del MNAR.

La navegabilidad del *Ana* ha sido aceptada por la mayoría de los autores que han tocado temas emeritenses, de acuerdo con dos planteamientos fundamentales: el testimonio de Estrabón y la identificación de los restos de la “isla” del río e, incluso, los del dique de contención de aguas, que puede observarse en un buen tramo en la Alcazaba, con las ruinas de un puerto fluvial. Fernández Casado, en su excelente estudio sobre el Puente llegó a sugerir la existencia de un muelle para el tráfico fluvial en la zona del referido dique de contención de aguas<sup>8</sup>. Otros autores, del mismo modo consideraron que la gran losa de sillares de granito existente bajo los arcos del comienzo del segundo tramo pudo haber correspondido al pretendido muelle, cuando en realidad, como demostra-

<sup>6</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: “Obras públicas e infraestructuras en la colonia *Augusta Emerita*”. *Actas del Congreso Internacional “El yacimiento emeritense.1910-2010* (J. M. Álvarez-P. Mateos eds.). Mérida, 2011, pp. 147-149.:

<sup>7</sup> RODRÍGUEZ MARTÍN, F. G.: “El paisaje urbano de *Augusta Emerita*: reflexiones en torno al Guadiana y a las puertas de acceso a la ciudad”. *Revista Portuguesa de Arqueología*, 7, 2004, pp. 365-369.

<sup>8</sup> FERNÁNDEZ CASADO, C.: *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Madrid, 2008, p. 29.

mos en su día<sup>9</sup>, no fue otra cosa que una gran plataforma de cimentación que el consistorio hubo de disponer en aquel lugar para evitar el desplome de los cinco nuevos arcos que se construyeron en el lugar que ocupó, como veremos a continuación, un malecón (**Fig. 2**).



**Fig. 2.** La losa de cimentación de los nuevos arcos del Puente.  
Archivo MNAR (Foto M. de la Barrera).

Es cierto que Estrabón se refiere a la navegabilidad del *Ana*, pero, aclara, “no en tan largo trecho, ni con barcos tan grandes (como los que surcaron el *Baetis*)”<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: “El puente romano de Mérida” *Ier. Seminario Internacional Puente de Alcántara. Cuadernos de San Benito* I. Madrid, 1989, pp. 80-81.

<sup>10</sup> STRAB, III, 2, 3.

En nuestro estudio sobre el puente de Mérida prestamos atención especial a las ruinas del tajamar que se construyó entre dos tramos de *arcuaciones* de la fábrica. Dichas ruinas fueron bien expresivas hasta finales del siglo XIX<sup>11</sup>, cuando, con el fin de no provocar direcciones perjudiciales para al Puente, en su estado de deterioro, fueron voladas y hasta hace pocos años hemos podido observar restos de las mismas diseminados por la superficie de la isla tras esa acción: frogones de hormigón, algunos sillares y ciertos elementos a los que nos vamos a referir por su interés y relación con lo que nos ocupa<sup>12</sup>. Además, los trabajos de limpieza que en su día efectuamos para su estudio y los posteriores llevados a cabo por la Confederación Hidrográfica del Guadiana han desvelado aspectos antes no aparentes (**Fig. 3**).



**Fig. 3.** Restos diseminados del tajamar. Archivo MNAR.

Moreno de Vargas fue testigo de excepción de la reforma que se efectuó en la zona, tras la gran avenida de Diciembre de 1603 que dio al traste con la

---

<sup>11</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: *El puente romano de Mérida*. Badajoz, 1983, pp. 65-70.

<sup>12</sup> Una parte de esos restos fueron ocultados entre los cantos del río para evitar su deterioro.

obra del tajamar lo que provocó una significativa remodelación del espacio, referida superficialmente por el historiador emeritense, y que consistió en la construcción de cinco nuevos arcos en el tramo ocupado por la estructura que comentamos<sup>13</sup>. Por diversas plantas realizadas en los siglos XVIII y XIX conocimos, al menos, su perímetro y, menos, su verdadera *facies*<sup>14</sup>. Muy expresiva es la realizada por Villena y Moziño<sup>15</sup> (**Fig. 4**).

A su aventajado discípulo, el maestro de obras emeritense Fernando Rodríguez, debemos una planta. Es el dibujo A- 5951 de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que titula “Planta y alzado de la plaza de comercio”; lo firmó el 8 de julio de 1795. En su plano de situación de los vestigios arqueológicos emeritenses (A-5961) corresponde a la letra L<sup>16</sup> (**Fig. 5**).

Con fundamento en los datos proporcionados por los historiadores emeritenses, principalmente Moreno de Vargas, testigo de excepción de la estructura de la fábrica antes de su remodelación del siglo XVII, tras el franco y permanente deterioro, en las ilustraciones de Villena, Rodríguez, Coello, Ivo de la Cortina y Laborde, en la planta del proyecto de la refacción de finales de la década de los setenta del siglo XIX, firmado por D. José Rubio y en nuestras propias observaciones, apoyadas por los trabajos de limpieza efectuados igualmente por nosotros<sup>17</sup>, en nuestro estudio del Puente pretendimos un acercamiento a la fisonomía de tan colosal construcción<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> MORENO DE VARGAS, B.: *Op. cit.*, pp. 66-68. Pero las características del terreno seguían siendo las mismas y por ello se tuvo que disponer la anteriormente referida losa de cimentación.

<sup>14</sup> Son interesantes las plantas de Fernando Rodríguez, de Coello y de Ivo de la Cortina.

<sup>15</sup> CANTO, A.M.: *La arqueología española en época de Carlos IV y Godoy. Los dibujos de Mérida de Don Manuel Villena Moziño. 1791-1794*. Madrid, 2001, nº 14, pp. 149-151, lám. XXXI.

<sup>16</sup> ARBAIZA-BLANCO SOLER, S. y HERAS CASAS, C.: “Fernando Rodríguez y su estudio arqueológico de las ruinas romanas de Mérida y sus alrededores (1794-1797) (Exposición 23 de junio-19 de octubre 1998). *ACADEMIA*, nº 87, Segundo Semestre, 1998, Rodríguez se refiere ampliamente al carácter comercial de la zona.

<sup>17</sup> Hay que destacar los trabajos llevados a cabo por la Confederación Hidrográfica del Guadiana en el proyecto de recuperación y puesta en valor de las orillas del río.

<sup>18</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: *El Puente.*, pp. 65-73. En nuestro análisis del tajamar y su estructura nos ayudó el Dr. Hernández Ramírez a quien debemos buenas observaciones que él ha expresado, junto a otras consideraciones, en un estudio posterior: HERNÁNDEZ RAMÍREZ, J.: “El tajamar del Puente romano de Mérida”. *Mérida. Ciudad y Patrimonio*, 3, 1999, pp. 85 ss.

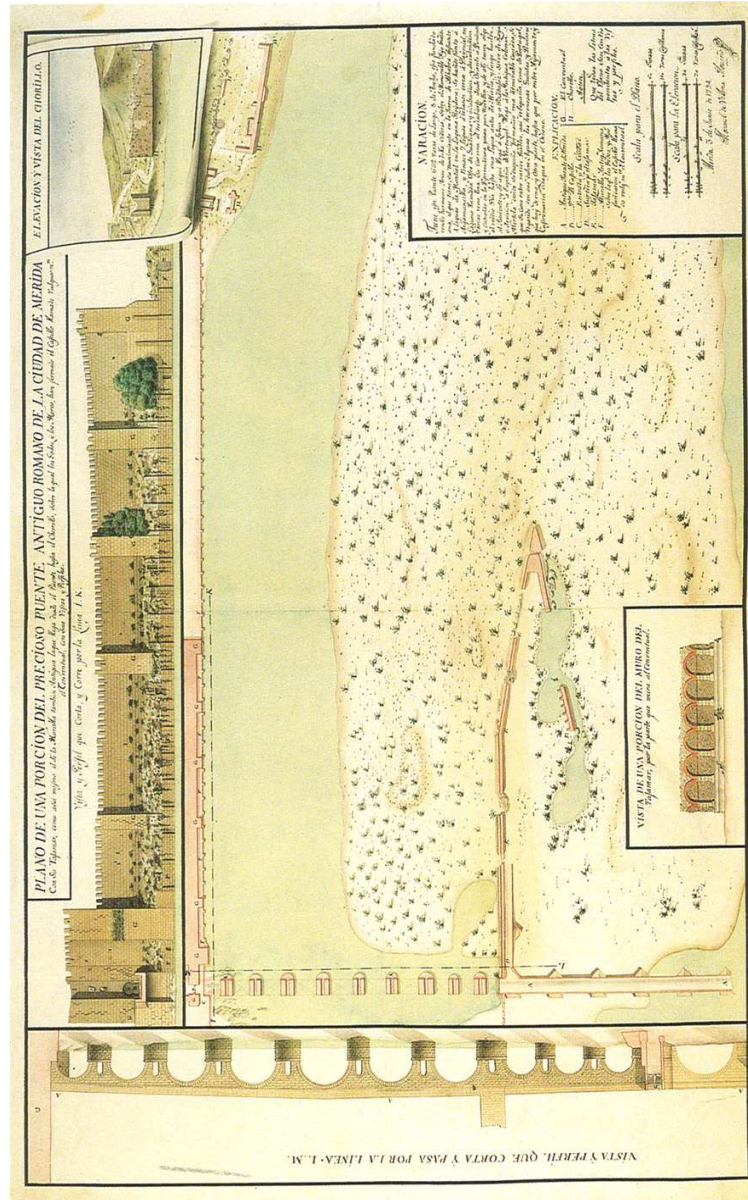


Fig. 4. Planta del tajamar, según Manuel de Villena. Museo Naval.



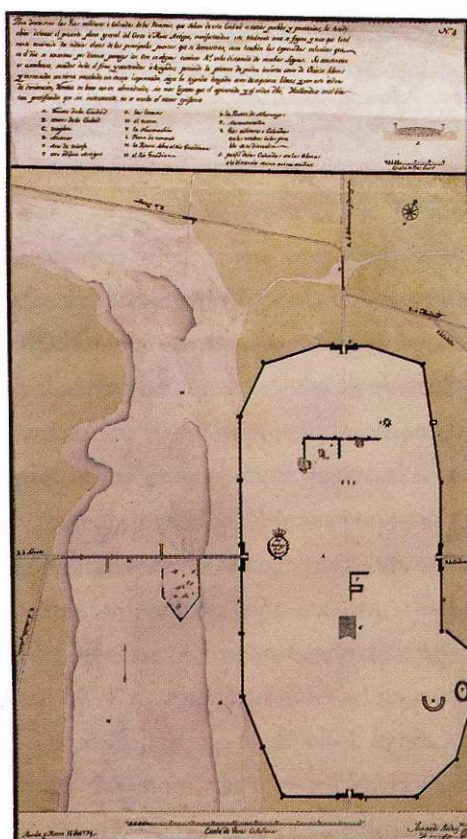
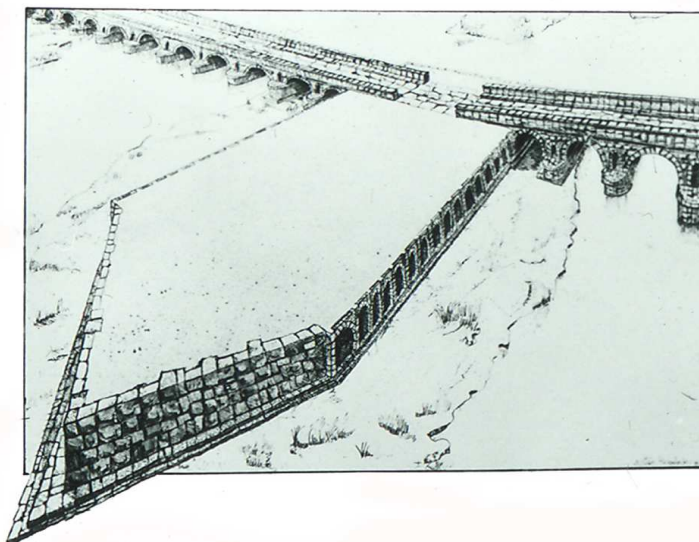


Fig. 5. Planta del tajamar, según Fernando Rodríguez.  
Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Pudimos percatarnos de que se trataba de una poderosa obra de hormigón con paramentos de *opus incertum*, aunque como refuerzos y revestimiento se usó el sillar, de que estaba provista de contrafuertes para contrarrestar el tremendo empuje de las aguas y de que en la zona donde pudimos observar dichos refuerzos, en uno de los lienzos conservados tras la voladura de sus restos, fue posible apreciar la existencia de unas rejas o puertas de salida al río, detalle este de importancia por lo que referiremos más adelante. El muro, bien potente para contener las aguas, ofrecía una anchura de dos metros.

El tajamar así formado dibujaba, efectivamente, la forma de un pentágono y coincidía, a derecha, con el muro izquierdo del descendadero que se levantó sobre sus restos y a izquierda, siempre de acuerdo con el discurrir de las aguas, con el final del tramo del siglo XVII, cuyo arco es el número 15 (**Fig. 6**). En lo que atañe al interior del espacio es perceptible que se efectuó un relleno de tierra y cascotes progresivamente desde su comienzo aguas arriba hasta el puente propiamente dicho como bien aclara Moreno de Vargas: “*En lo cual se atendió a la seguridad de la puente toda y a que en medio de ella tuviese una plaza de igual andén y suelo*”<sup>19</sup>.



**Fig. 6.** Reconstrucción del tajamar del Puente, según Álvarez Martínez.  
Dibujo de Julián Hernández.

<sup>19</sup> MORENO DE VARGAS, B.: *Op. cit.*, p. 65.

El motivo de la construcción de estas poderosas defensas fue principalmente proteger al malecón o muro que unía ambos tramos de *arcuationes* y evitar, por la débil cimentación de la zona (terreno aluvial), la construcción de pilares en este tramo tan problemático, al tiempo que servir de estribo, de unión de ambos tramos de arcos.

La descripción de Fernández y Pérez resulta ser la más completa a propósito de la pretendida actividad comercial que pudo contemplar aquel espacio, aunque lo apuntado por él es algo exagerado, pues refiere que el canal de navegación, que se desarrollaba entre el muro del tajamar y el dique de la orilla derecha, era muy considerable por el enorme tráfico que contempló y que continuaba aguas abajo hasta la desembocadura del Albarregas, donde algunos de los historiadores de los siglos pasados decidieron ubicar una supuesta población, junto a la colonia, de nombre *Alba Regia*, por pensar que así se denominó el río<sup>20</sup> y en clara evocación de la metrópoli y de su primitiva historia.

No pudo ser de la manera que él expresó, porque este brazo artificial del río no ofrecía el caudal y la profundidad suficientes para que pudiera ser utilizado por barcos, aunque sí por barcazas como sucedió hasta la década de los setenta, fecha en la que concluyó la actividad fluvial en Mérida.

Lo observado por Fernández y Pérez en el espacio ocupado por el tajamar: muros y arranques de arcos, que él relaciona con edificios y almacenes, no parece ser otra cosa que lo que se aprecia en el muro del descendadero: arcos latericios y pilastras que fueron objeto de restauración en la segunda mitad del pasado siglo por el arquitecto Menéndez-Pidal<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Tras la aparición de la inscripción del dintel con representación de los ríos emeritenses se confirmó el nombre que tuvo el afluente del *Ana*, *Barraeca*, luego arabizado (*al-Barraeca*). Véase el estudio de Alicia Canto sobre el tema: CANTO, A.; BEJARANO, A. y PALMA, F. “El mausoleo del Dintel de los ríos de Mérida. *Revve Anabaecus* y el culto de las confluencias”. *MM.*, 38, 1997, pp. 247-294.

<sup>21</sup> MENÉNDEZ-PIDAL ÁLVAREZ, J.: “Algunas notas sobre la restauración y atención prestadas a los monumentos emeritenses”. *Augusta Emerita. Actas del Bimilenario de Mérida*. Madrid, 1976, pp. 212-213. El reconocido arquitecto consideró al tajamar como muelle fluvial.

La figura de Ivo de la Cortina, cada día mejor conocida, nos merece crédito y su plano o planta de Mérida cuenta con buenas referencias (**Fig. 7**). En la zona que nos interesa, el dato más significativo es el correspondiente a una estructura interior en forma de U que se apoya claramente en el puente por su zona superior, muy abierta, que señala con la letra C, que identifica con la “plaza donde estaba el mercado romano y los muelles de desembarco del comercio”, en una “isla” que él denomina “Isla del Mercado”.

¿Conoció estas estructuras De la Cortina o fueron referencias aportadas por eruditos de la ciudad? La estancia que desarrolló en Mérida fue fructífera pues es considerado como el principal impulsor de la creación del museo emeritense y sabemos de su preocupación por el conjunto monumental augustano. Como su planta no aclara más no podemos precisar si identificó como “comerciales” las referidas estructuras.

Por nuestra parte, en los trabajos de limpieza efectuados en la fachada occidental del tajamar, previos a la publicación de nuestra monografía, pudimos observar perfectamente cómo existieron, practicadas, lo que parece a lo largo del muro, unas puertas de salida al agua con una luz suficiente, que se cerraban con rejas pues se apreciaban los orificios para fijarlas, a la manera de las que se ven en el desagüe de las cloacas junto al Puente. Es decir, que desde el interior del tajamar era posible acceder al río para desarrollar diversas actividades relacionadas con la vida fluvial.

Por su parte, el Dr. Rodríguez Martín nos proporcionaba datos del mayor interés fruto de sus prospecciones y observaciones en la ciudad<sup>22</sup> relacionados con un vado que fue utilizado antes y después de la construcción del Puente como denotan tanto su profundidad como la existencia de un calzada, al parecer, que se dirigía desde la orilla opuesta del Guadiana hacia la isla del tajamar<sup>23</sup>.

Estos son los datos que podemos ofrecer acerca de la estructura interna del tajamar, que, como puede apreciarse, poco aclaran sobre la existencia o no de una actividad comercial. Veamos otros argumentos.

---

<sup>22</sup> RODRÍGUEZ MARTÍN, F. G.: Art. cit., pp. 365-405.

<sup>23</sup> MATEOS CRUZ, P.: “Reflexiones sobre la trama urbana de Augusta Emerita” *Anas*, 7, 1995, p. 243.

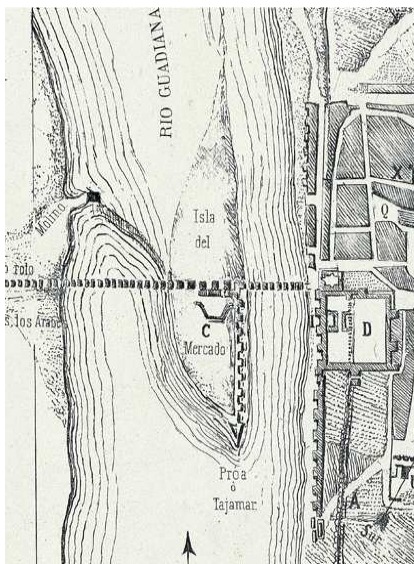
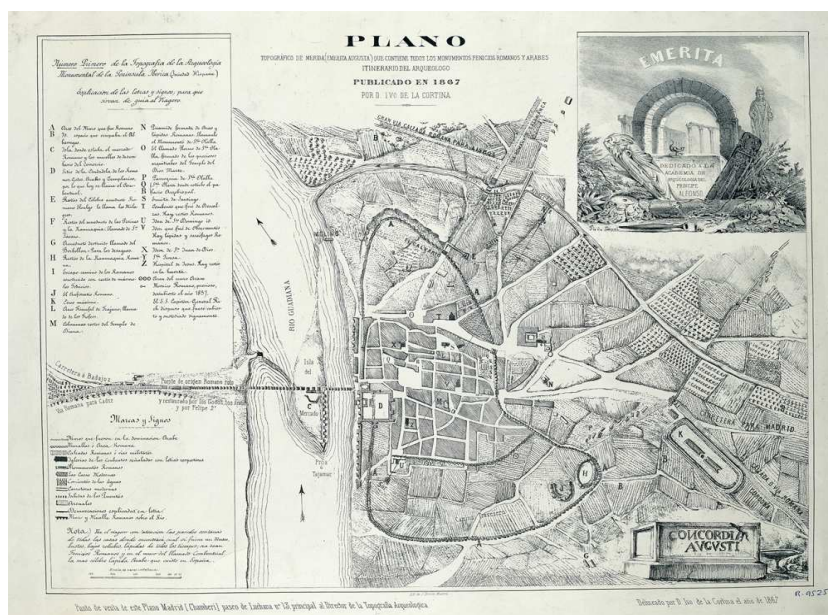


Fig. 7. Planta de la ciudad de Mérida y detalle del tajamar según Ivo de la Cortina. Biblioteca Nacional. (de Cortina, Ivo de la, 1867).

Esa actividad referida por los diversos autores ¿tuvo que ver con un tráfico fluvial existente en *Augusta Emerita* por los motivos ya apuntados? No se puede afirmar con seguridad, pero, sin embargo, no nos parece descabellado considerar otro tipo de prácticas comerciales que pudieron haberse desarrollado en el amplio espacio del tajamar. Nos referimos concretamente a transacciones ganaderas.

Estas solían tener lugar en zonas periféricas de la ciudad con el fin de contar con grandes espacios y no crear problemas al tráfico y al normal desarrollo de la urbe. Para su realización no eran precisas grandes obras, ni artilugios especiales puesto que las operaciones eran, a la vez de efímeras, temporales. Sólo se precisaba un recinto para contener de la mejor manera posible al ganado, cerca de una corriente fluvial para que pudiera abrevar con facilidad y una buena comunicación. Por ello, en los casos conocidos de estos *fora pequaria*<sup>24</sup> no se han encontrado estructuras estables, lo que es una prueba de su carácter efímero<sup>25</sup>. La identificación viene determinada por la existencia de documentación epigráfica.

El caso más claro es el del *forum pequarium* de *Aquileia*, lugar que por su posición estratégica contempló una inusitada actividad comercial incluso antes del período romano. Una inscripción atestigua su existencia<sup>26</sup> ya en época republicana. Dicho epígrafe alude a la buena situación del espacio con una calzada que llegaba hasta allí desde una vía pública, uno de los requisitos que se contemplaban en este tipo de instalaciones<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> La terminología es algo variada. Se conoce el *campus boarius*, *el campus pequarius*, pero el término más oficial es *forum pequarium*. Sobre la distinción de estos aspectos de la terminología mercantil: *forum*, *nundina*, *macellum*, véase: FRAYN, J. M.: *Markets and Fairs in Roman Italy. Their Social and Economic importance from the Second Century BC to the Third Century AD*. Oxford, 1993, pp. 1-11. Sobre el carácter de las *nundinae*: DE LIGT, L.: *Fairs and markets in the Roman Empire. Economic and Social Aspects of Periodic Trade in a Pre-industrial Society*. Amsterdam, 1993, pp. 51-54.

<sup>25</sup> Estos espacios, por tanto, nada tenían que ver con *mercatus* y *macella*, que contaban con edificios propios dotados de todo tipo de instalaciones: DE RUYT, CL.: *Macellum. Marché alimentaire des Romains*. Louvain-La-Neuve, 1983, *passim*.; GROS, P.: *L'architecture romaine du début du IIIe siècle av. J.-C. à la fin du Haut-Empire. I. Les monuments publics*. Paris, 1996, Chapitre 17, pp. 50 ss.

<sup>26</sup> *CIL* V, 8313 = *ILS* 5366.

<sup>27</sup> VERZÁR-BASS, M.: *Scavi ad Aquileia. I. L'area a Est del Foro. Rapporto degli scavi 1988*. Roma, 1991, pp. 24-25.

Otras referencias epigráficas a *fora pequaria* o *campi pequarii* las tenemos en diversos lugares de la Península Itálica entre ellos *Aeclanum*<sup>28</sup> *Atina*<sup>29</sup> y *Ferentinum*<sup>30</sup>, de cuyos pormenores nada conocemos.

No se tienen muchos datos de estos mercados de animales, pero su estructura sería muy similar a la de las *nundinae*.

Estas tenían lugar, por lo general, fuera de las ciudades como atestiguan numerosos ejemplos de Italia y del Norte de África, como verdaderos mercados rurales periódicos. En las regiones norteafricanas se ha puesto de manifiesto lo efímero de las instalaciones para llevar a cabo esas prácticas comerciales, con carencias de edificios, por lo que se desarrollaban al aire libre en tiendas, barracas, cuya implantación lógicamente no ha dejado huellas, a excepción de alguno como el de Henschir el Begar. No obstante, sí se han reconocido ciertos cierres para mantener el ganado como el descubierto por St. Gsell en el lugar donde se documentan las *nundinae Emadaucapenses*<sup>31</sup>.

Estamos bien informados acerca de la organización de estos mercados, bien reglamentados (*ius nundinarum*<sup>32</sup>), de acuerdo con las disposiciones de la autoridad provincial, cuyas funciones se delegaban en la *curia ordinis*<sup>33</sup>, así como de su periodicidad (en el caso de las *nundinae*, cada 9 días). Los mercados podían ser privados<sup>34</sup> y públicos. Su importancia, sobre todo en el medio rural y para el comercio de la carne, era primordial<sup>35</sup>.

---

<sup>28</sup> *CIL*, IX, 1143.

<sup>29</sup> *CIL* X, 5074= *ILS*, 5367.

<sup>30</sup> *CIL* X, 5850.

<sup>31</sup> PAVIS D'ESCURIAC, H.: "Nundinae et vie rurale dans l'Afrique du Nord romaine". *Bulletin archéologique du C.T.H.S.* Nouv. Série, fasc. 17 B, 1984, p. 252.

<sup>32</sup> DE LIGT, L.: "Ius nundinarum and immunitas in I. Manisa 523". *Epigraphica Anatolica*, ET 24, 1995, pp. 37-54.

<sup>33</sup> MAC MULLEN, R.: "Markets-days in the Roman Empire". *Phoenix*, 24, 1970, pp. 333-334; SHAW, B.D. "Rural Markets in North Africa and the Political Economy of the Roman Empire". *Antiquités africaines*, 17, 1981, pp. 42-43.

<sup>34</sup> Existen muchas noticias acerca de *nundinae* organizadas por particulares con la correspondiente autorización de los mandatarios. Véase por ejemplo: DE LIGT, L. *The nundinae of L. Bellicius Soller*. Amsterdam, 1993.

<sup>35</sup> Un completo elenco de *negotiatores* de la carne y de representaciones de la actividad encontramos en estelas y monumentos funerarios *cfr*: CHIOFFI, L.: *Caro. Il mercato della carne nell'occidente romano. Riflessi epigrafici ed iconografici*. ATTP, Suppl. 4. Roma, 1999.

Otros eventos, como ferias de periodicidad anual (*mercatus, conuentus*) se contemplaban igualmente y se intentaba marcar un calendario para su desarrollo<sup>36</sup> con el fin de evitar la coincidencia de fechas, sobre todo en zonas próximas, como sabemos por los *Indices Nundinarii*<sup>37</sup> y por los expresivos ejemplos itálicos<sup>38</sup>.

La envidiable situación de *Augusta Emerita* en la que llegaban a confluir nueve calzadas de los itinerarios oficiales, además de otras rutas menores<sup>39</sup>, era idónea para la organización de transacciones ganaderas con rebaños procedentes de amplias zonas, de su *territorium* y de las áreas circundantes.

Estos ganados que pudieron llegar al pretendido *forum pequarium* emeritense se conducirían a través de calzadas y cañadas, algunas de ellas conocidas. Al llegar a la ciudad y con el fin de evitar problemas de tráfico y molestias a los ciudadanos se llevaban por vías periféricas, que bordeaban el recinto amurallado augustano<sup>40</sup>. Incluso, el paso por el puente pudo ser evitado utilizando el favorable vado, a donde, por lo que antes enunciábamos, llegaba una calzada paralela a la fábrica. La posibilidad de identificar esos vanos que

<sup>36</sup> SNYDER, W.F.: “Quinto Nundinas Pompeis”. *J.R.S.*, XXVI, 1936, pp. 12-18.

<sup>37</sup> GABBA, E.: “Mercati e fiere nell’Italia romana”. *Studi classici e orientali*, 1975, pp. 147-148, sobre el carácter y reglamentación de las *nundinae*.

<sup>38</sup> MAC MULLEN, R.: Art. cit., pp. 338-341, figs. 2 y 3.

<sup>39</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: *El Puente...*, pp. 19-28.

<sup>40</sup> Estas *uiae* periféricas son bien conocidas y recientemente se han podido identificar algunas de ellas:

ALBA, M.: “Mérida entre la tardoantigüedad y el Islam: datos y documentos en el área arqueológica de Morerías” en VALDÉS, F- VELÁZQUEZ, A.: *La islamización de la Extremadura romana*. Cuadernos Emeritenses, 17. Mérida, 2001, pp. 283 y 285-286; SÁNCHEZ BARRERO, P. D.; MARÍN GÓMEZ- NIEVES, B.: “Caminos periurbanos de Mérida”. *Mérida. Excavaciones Arqueológicas. 1998. Memoria 4*. Mérida, 2000, pp. 563 y 566; ESTÉVEZ MORALES, J. A.: “Nuevos datos para el conocimiento arqueológico de un gran espacio extramuros próximo al río Guadiana”. *Mérida. Excavaciones Arqueológicas 1999. Memoria 5*. Mérida, 2001, p.156. Una *uia* periurbana, relacionada con una zona industrial, comenzaba en la salida de la ciudad hacia el puente y continuaba entre el dique de contención de aguas y la propia muralla: ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: “Los accesos al recinto de la colonia Augusta Emerita. La puerta del Puente” en SCHATTNER, T. G. y VALDÉS FERNÁNDEZ, F.: *Stadtore. Bautyp und Kunstform. Akten der Tagung in Toledo vom 25 bis 27 September 2003*. *Iberia Archaeologica*, 8. Mainz am Rhein, 2006, pp. 236-237.



Como dato significativo de lo que pudo ser una continuidad de las transacciones ganaderas que pudieron tener lugar en el espacio que proponemos, nada mejor que considerar la celebración del Rodeo emeritense de nuestras ferias en septiembre, octubre y febrero.

Desde tiempo inmemorial se ha venido celebrando en la orilla opuesta a la ciudad y en la isla del río, en el sitio que ocupó el tajamar, conocido precisamente hasta hace algún tiempo con el expresivo nombre de “Las Nundinas”, ese tradicional mercado de ganado, concluido en los años ochenta del pasado siglo. Están en nuestro recuerdo las populares estampas que originaba esa actividad: rebaños cruzando el río por el vado, tiendas y puestos de bebidas a los que acudían los tratantes, muchos de ellos de raza gitana para cerrar los tratos con una copa de cazalla y el ganado perfectamente dispuesto por zonas y abrevando continuamente en el río<sup>42</sup> (**Fig. 8**).



**Fig. 8.** El Rodeo emeritense en “Las Nundinas”. Archivo MNAR.

<sup>41</sup> En nuestra niñez y juventud hemos contemplado, además de numerosas cabezas de ganado en su paso por el puente, incontables rebaños cruzando el río, sin problema alguno, desde la orilla opuesta a la ciudad (Barriada de San Antonio) a la isla del tajamar.

<sup>42</sup> Una información completa sobre el Rodeo emeritense *cfr.* MORGADO PORTERO, F.: *Las ferias de Mérida (1300-2000)*. Mérida, 2001, pp. 1011 ss.

Unas circunstancias parecidas pudieron vivirse en la época romana y acaso el Rodeo de nuestros días ha sido la continuidad de aquella actividad ganadera: situación favorable del lugar, pervivencias, etc.

Visto lo que antecede, podríamos preguntarnos si en el lugar donde se construyó el tajamar del Puente romano de Mérida se configuró un *forum pequarium*. La respuesta es difícil de formular, pues falta la evidencia epigráfica y documentos arqueológicos precisos, pero, de acuerdo con lo expuesto, con la consideración de lugares similares para su desarrollo, con la continuidad del lugar y sus antecedentes, bien pudiera caber esa posibilidad (**Fig. 9**).



**Fig. 9.** Restitución del tajamar y *forum pequarium*, según J. M. Álvarez y T. Nogales. Dibujo de Jean Claude Golvin.

Todo lo anteriormente referido nos lleva necesariamente a considerar una de las cuestiones más interesantes de nuestra historia antigua: la navegabilidad del *Ana*.

En su día pusimos en tela de juicio la navegabilidad de nuestro río, al menos en la zona que nos ocupa. Fundamentamos nuestra teoría en el análisis de los imponderables que ofrece la topografía de su cuenca, principalmente valorando ese obstáculo infranqueable representado por el conocido “Pulo do

Lobo”, “Salto del Lobo”, cerca de Mértola, la antigua *Myrtilis*, donde el río se estrecha y se precipita por espacio de 15 metros hasta la “Sima de los Savéis”<sup>43</sup> (Fig. 10), los numerosos tramos de bajos fondos del río, su pronunciado estiaje en una buena parte del año, la existencia de vados y la ausencia en sus orillas de instalaciones, de estructuras que denotaran una cierta actividad fluvial, al contrario de lo que sucede en otros ríos como el Guadalquivir e, incluso, el Genil. Además, la referencia de Estrabón que, sí, alude a la navegabilidad del *Ana*, pero, como referíamos más arriba, limitándola. Por fin, entre otras razones, nos fijábamos en la existencia de hasta tres rutas que unían la capital, *Emerita*, con su natural salida al mar, *Olisipo*<sup>44</sup>. Esa actividad comercial imaginada por los autores referidos, según explicábamos, poco tendría que ver con un denso tráfico fluvial en *Augusta Emerita*.



Fig. 10. El “Pulo do Lobo”, junto a Serpa (Portugal).  
Foto Álvarez Martínez.

<sup>43</sup> ZAMORA CABANILLAS, J. F.: *El río Guadiana. (Fisiografía, Geoquímica y Contaminación)*. Badajoz, 1987, pp. 47-53.

<sup>44</sup> ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J. M.: *El Puente...*, pp. 10-11.

Pero, con la aportación de nuevos datos ofrecidos por diversos autores y por observaciones propias, nuestra posición ha variado algo como veremos a continuación<sup>45</sup>.

El “Pulo do Lobo” marcó inexorablemente dos partes del río en cuanto a su navegación y así lo reconocieron diversos autores referidos por Parodi, autor de interesantes trabajos sobre esta actividad fluvial<sup>46</sup> y, en todo caso, por los imponderables antes aludidos, muchos convinieron en limitar el espacio navegable que contempló el río. En el primer caso, está el tramo desde la desembocadura hasta Mértola (*Myrtilis*), el gran puerto del *Ana*<sup>47</sup>, donde se embarcaron numerosos productos entre ellos los minerales de las minas de São Domingos. Pero a partir de ahí, la segunda parte, todo resulta más problemático.

Esa limitación, como hemos referido, ya la especificó Estrabón cuando se refirió a la navegabilidad del *Ana* afirmando que el río era navegable, pero no en tan largo trecho, ni con barcos tan grandes (como el *Baetis*)<sup>48</sup>, río que contaba con condiciones idóneas para ello, con un primer tramo desde su desembocadura hasta *Hispalis* favorecido por las mareas<sup>49</sup> y de la ciudad hispalense hasta la capital, *Corduba*, con diversas soluciones técnicas para facilitar la navegación tales como diques, presas y esclusas como refiere Melchor<sup>50</sup>, si bien otros autores no lo consideran necesario y sí la construcción de diques que permitieran encauzar el curso del río y establecer los consiguientes caminos para el empleo de la sirga. Al parecer, según Ponsich, parafraseando a Estrabón, las

<sup>45</sup> Entonces no negamos que hubiera podido desarrollarse un cierto tráfico fluvial en nuestra área geográfica, al tiempo que admitimos uno bien fluido entre *Myrtilis* y la desembocadura del río.

<sup>46</sup> PARODI ÁLVAREZ, M. J.: “Los ríos occidentales de la Hispania romana en las fuentes clásicas. Una aproximación” *Revista Onoba*, 2014, n.º 2, pp. 179-189.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 181. SIMPLICIO, C. et alii.: “O porto de *Myrtilis*”. *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras*. (G. Pascual Berlanga y J. Pérez Ballester eds.). Valencia, 2010, pp. 35-47.

<sup>48</sup> Strab. III, 2, 3

<sup>49</sup> PONSICH, M.: “Le facteur géographique dans les moyens de transport de l’huile de Bétique”. *Producción y comercio del aceite en la Antigüedad. Segundo Congreso Internacional*. Madrid, 1983, p. 104.

<sup>50</sup> MELCHOR GIL, E.: “El *Baetis* y la organización viaria del Sur peninsular: la interconexión de las redes de transporte fluvial y terrestre en la Bética romana” *Anas* 21-22 (2008-2009), pp. 169 y 184.

embarcaciones que subían por el *Baetis* desde *Hispalis* eran cada vez menores por las dificultades que presentaba la corriente<sup>51</sup>.

Lo que sí es un hecho comprobado en muchos lugares, y ello explica muchas cosas, es la interrelación que existió entre el transporte terrestre y el fluvial, circunstancia que, a buen seguro, contempló el *Ana*. Melchor refiere, al igual que otros autores, que la red viaria de la Bética fue planificada teniendo como eje central al río Guadalquivir en torno al cual se articuló una red de comunicaciones de la provincia<sup>52</sup>.

Siempre que era posible se utilizaba la vía fluvial, sin duda más económica<sup>53</sup>, además de rápida<sup>54</sup>, pero si no lo era, el recorrido se podía completar con la vía terrestre.

En el caso que nos ocupa, la navegación por el *Ana*, resulta significativa la existencia de vías paralelas, en buena parte, al río; nos referimos a las que se dirigían a *Olisipo* o a la que parte hacia *Metellinum*, lo que probablemente no es una casualidad y podría indicarnos el sistema de interrelación de las vías.

Cuando nos pronunciamos contra la navegabilidad del *Ana* por las razones antes referidas, no descartamos la posibilidad de que el río fuera navegable con barcas entre *Metellinum* y *Augusta Emerita* y aguas abajo de la capital, lo que hubiera facilitado la llegada de productos hasta esos lugares. Uno de los más significativos pudo ser el transporte de material desde las canteras hasta *Emerita*.

Las de granito<sup>55</sup> se hallaban en los alrededores de la ciudad, fundamentalmente en lo que, más tarde, fue el embalse de Proserpina y desde allí, o desde las

---

<sup>51</sup> PONSICH, M.: Art. cit., p. 104.

<sup>52</sup> MELCHOR GIL, E.: Art. cit., pp. 164-165.

<sup>53</sup> Pierre Sillières llega a establecer que el transporte fluvial resultaba un 133 % más económico que el terrestre: SILLIÈRES, P.: *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. Paris, 1990, pp. 719-720.

<sup>54</sup> Para el caso de la Galia, Bedon considera que una nave o barca podía cumplir un trayecto de 30 kilómetros al día: BEDON, R.: *Les carrières et les carriers de la Gaule romaine*. Paris, 1984, p. 141.

<sup>55</sup> NOGALES BASARRATE, T.: "Técnica en *Augusta Emerita*: observaciones y notas". *Ciencia y tecnología en el mundo antiguo* (T. Nogales Basarrate-P. Fernández Uriel eds.). Monografías Emeritenses, 10. Mérida, 2008, pp. 314-316; DE LA BARRERA ANTÓN, J. L.: *La decoración arquitectónica de los foros de Augusta Emerita*. Roma, 2000, pp. 193-194.

existentes en los alrededores y en otras fincas cercanas, los bloques pudieron ser transportados en carretas como sucedió en tantos lugares del Imperio. Igualmente sucedería con el material calizo extraído de la cantera de “Carija”<sup>56</sup>. No sería, probablemente, igual en el caso del mármol procedente del anticlinal de Estremoz como han demostrado diversos análisis, situado a muchos kilómetros de distancia y cuyo transporte terrestre hubiera resultado poco económico.

Fue Trinidad Nogales quien, contra nuestra opinión poco favorable a considerar la navegación del *Ana*, la que planteó la posibilidad del transporte del material por la vía fluvial<sup>57</sup> y por ello, fijándose en el sistema ganglionar de los puertos lusitanos en los nudos de comunicaciones y circulación de productos referido por Vasco Mantas<sup>58</sup> en el área occidental, consideraba que la vía fluvial pudo emplearse a pequeña escala en las comunicaciones emeritenses como camino articulador del comercio local. Así, el transporte de los mármoles hasta la colonia emeritense, acaso pudo haberse realizado en pequeñas embarcaciones o barcazas tiradas por bueyes<sup>59</sup>.

De acuerdo con su opinión y barajando otras posibilidades, sobre todo la de la interrelación de las vías terrestres y fluviales, podemos considerar un transporte mixto, con una primera etapa por vía terrestre, desde las canteras hasta la altura de Juromenha, *Aritium Vetus*, lugar importante, controlado por personas notables afectas al poder oficial como denota el pacto de hospitalidad<sup>60</sup>, de clientelismo, que los miembros de la familia de los Estertinio estable-

---

<sup>56</sup> En nuestros paseos arqueológicos en compañía de D. Juan Antonio Díaz Pintiado, en su día encargado del Patronato de la Ciudad Monumental de Mérida, descubrimos en la falda oriental de la sierra de “Carija” un camino que se originaba en las canteras y que pudo ser el que utilizaron los constructores romanos.

<sup>57</sup> NOGALES BASARRATE, T. “Técnica en *Augusta Emerita*, art. cit., pp. 325-326.

<sup>58</sup> MANTAS, V. G.: “Vias e portos na Lusitania Romana”, en J.G. Gorges, T. Nogales Basarrate y E. Cerrillo (Eds.): *V Mesa Redonda Internacional sobre Lusitania Romana: Las Comunicaciones*. (Cáceres, 2002). Madrid, 2004.

<sup>59</sup> Sobre los trabajos en las canteras y el transporte de material: PENSABENE, P.: *Marmi antichi. Cave e tecniche de lavorazione, provenienze e distribuzione*. Roma, 1998.; BRUNO, M.: “Considerazioni sulle cave, sui metodi di estrazione, de lavorazione e di trasporto”. *I marmi colorati della Roma imperiale*. (M de Nuccio et alii eds.). Venezia, 2002, pp. 179-194.

<sup>60</sup> ENCARNACÃO, J.: de. *Inscrições romanas do conventus pacensis*. Coimbra, 1984, n° 479, pp. 554-557. Encarnação refiere muy bien el carácter del documento, a manera de contrato, que establecieron los miembros de la familia buscando la protección de tan alto dignatario, muy considerado en *Augusta Emerita* y en desgracia tras la conjura de *Seianus*.

cieron con el poderoso gobernador de la Lusitania, *Lucius Fulcinus Trio*<sup>61</sup>. Probablemente tuvieron que ver con el posible responsable de las canteras, de ámbito oficial, el salaciense *Lucius Cornelius Bocchus*, muy unido al staff de *Fulcinus*, como *praefectus fabrum*, en unos momentos en los que se produce el comienzo de la marmorización de la colonia emeritense<sup>62</sup>.

Desde la referida Juromenha se pudo utilizar la vía fluvial hasta *Augusta Emerita*, pero con dificultades habida cuenta de los bajos fondos, los vados del *Ana* y otros imponderables topográficos como hemos podido apreciar personalmente y lo han hecho otros autores. Esa posibilidad parece que se podría considerar efectivamente pues ejemplos similares los hay a pesar de los imponderables referidos.

Tendría, pensamos, un carácter estacional en buena medida, pues durante el estiaje, a veces muy pronunciado en nuestro río, sobre todo antes de la construcción de los embalses de la cuenca del Guadiana, sería una actividad muy reducida. No se observan, al menos en lo que conocemos, obras que facilitarían esa vía comercial como sucede en otros lugares como los referidos del Guadalquivir, es decir, diques, presas, esclusas<sup>63</sup>. Solamente en el caso de la colonia emeritense se podrían reconocer ciertas soluciones para facilitar el transporte. Y no sería extraño, en ese recorrido desde el lugar próximo de las canteras, que se alternara la vía fluvial con la terrestre durante ciertos tramos como se atestigua en otros lugares<sup>64</sup>.

Se trataría de una navegación de carácter sencillo, parcial, pero eficaz, por el coste y el menor esfuerzo, para el traslado de material pesado como era el del producto de las canteras. El método empleado sería fundamentalmente el de

---

<sup>61</sup> Sobre *Fulcinus Trio*: SAQUETE CHAMIZO, J. C.: “*L. Fulcinus Trio*, Tiberio y el gran templo de culto imperial de *Augusta Emerita*”. *Epigraphica*, 67, 2005, pp. 279-308.

<sup>62</sup> Sobre la importante figura de *Bocchus*: *Lucius Cornelius Bocchus. Escritor lusitano da Idade de Prata da Literatura Latina. Coloquio Internacional de Troia. 6-8 Outubro de 2010*. Academia Portuguesa da Historia-Real Academia de la Historia (J. L. Cardoso-M. Almagro-Gorbea eds.). Lisboa-Madrid, 2011.

<sup>63</sup> MELCHOR GIL, E.: Art. cit., pp. 169-170.

<sup>64</sup> Uno de ellos sería el caso del puerto de *Caesaraugusta*, lugar de llegada y de distribución del material pétreo: CINEROS CUNCHILLOS, M.: “El puerto de *Caesaraugusta* y la difusión de los mármoles imperiales en el Valle Medio del Ebro”. *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras* (G. Pascual Berlanga- J. Pérez Ballester eds.). Valencia, 2010, pp. 157-168.

la sirga, con sirgadores especializados, pero sobre todo con la ayuda de bueyes, sin descartar, para tramos complicados y como complemento del anterior, el empleo de los remos. Quizá algún barco pudo contar con velamen, pero sería raro.

Esa navegabilidad se prolongaría, salvando ciertos vados como el de “Los Concejiles”, por donde cruzaron el río las tropas de Alfonso IX cuando conquistaron Mérida en 1230, el de la antigua estación de ferrocarril de La Zarza, tramos de bajos fondos, hasta la *colonia Metellinensis* tan unida al cotidiano vivir de la emeritense.

No sería posible que naves importantes como las que condujeron hasta *Hispania* a los comerciantes griegos para dirigirse hasta la *Emerita* del Obispo Paulo llegaran por el río. En el relato contenido en las *Vitas sanctorum patrum Emeretensium* se dice claramente: “*sucedio un día que unos comerciantes griegos de la misma región de la que él (el obispo Paulo) era oriundo llegaron en naves desde Oriente y alcanzaron las costas de España. Cuando llegaron a la ciudad de Mérida...*”<sup>65</sup>. Por lo referido, hay que considerar que tomaron una ruta terrestre para llegar a la ciudad, quizá desde *Olisipo* o de *Hispalis*, por ser los lugares más cercanos<sup>66</sup>.

Parecidas soluciones se adoptarían en otros cursos fluviales, como el del Ebro, sobre el que se han realizado diversos estudios. Según Romana Erice, una de sus estudiosas, la navegación pudo tener igualmente un carácter estacional, quizá vigente de octubre a abril, por el estiaje que sufre el río<sup>67</sup>.

Esta navegación de carácter limitado, por no ser las aguas del *Ana* caudalosas, requería un tipo de embarcación sencillo, sin quilla, a la manera de barcas de fondo plano y no, como bien refiere Trinidad Nogales, las usuales para el transporte de material pétreo, las *naves lapidariae*, que hubieran encontrado muchos problemas en su discurrir por las aguas del río (**Fig. 11**).

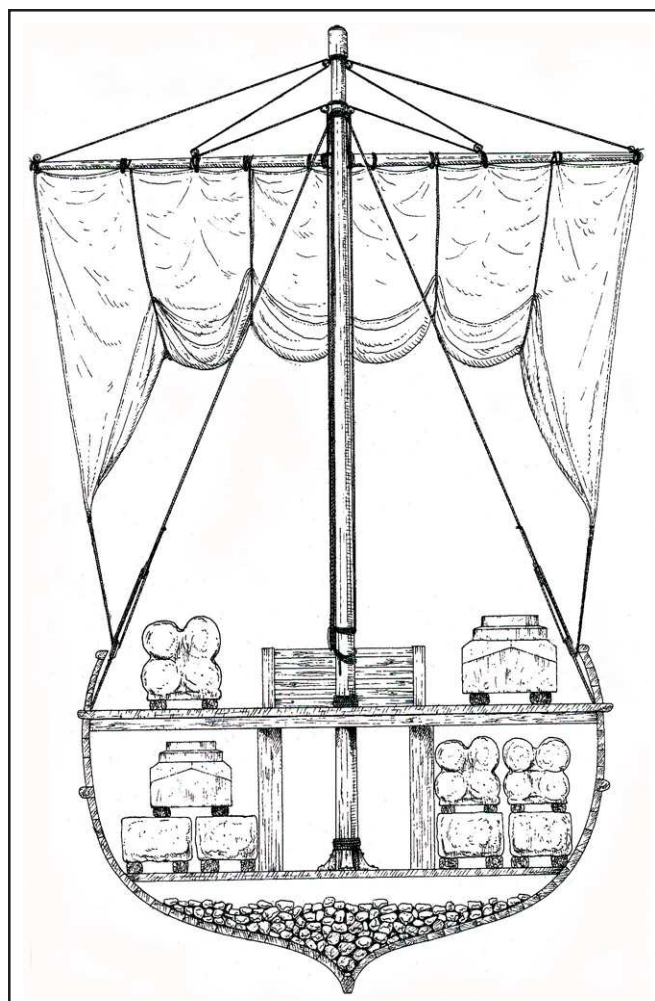
---

<sup>65</sup> III, 12. *Vidas de los Santos Padres de Mérida*. (Introducción, traducción y notas de Isabel VELÁZQUEZ). Madrid, 2008, pp. 73-74.

<sup>66</sup> Sobre la importancia de estos viajes y el establecimiento de colonias orientales en la Península, véase: GARCÍA MORENO, L.: “Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. Siglos V-VI”. *Habis*-3, 1972, pp. 127-154.

<sup>67</sup> ERICE, R.: “El puerto fluvial de *Caesaraugusta*”. *Horrea d’Hispanie et de la Méditerranée romaine* (J. Arce-B. Guffaux eds.). Colección de la Casa de Velázquez, 125. Madrid, 2011, pp. 152-153.





**Fig. 11.** Restitución de una nave lapidaria, según T. Semerano  
(de De Nuccio *et alii*, 2002).

Desconocemos con exactitud cómo eran las barcas que surcaban los ríos hispanos, aunque se han realizado estudios, basados en textos y representaciones de barcos que ofrecen diversos relieves y representaciones de la Galia y Germania, que nos permiten acercarnos a su fisonomía y carácter.

Uno de los que nos parecen más interesantes son los que se han llevado a cabo en Zaragoza a propósito de la consideración de su puerto fluvial y cuyos resultados han permitido la instalación de un interesante Museo dedicado al puerto fluvial caesaraugustano. Las autoras del estudio<sup>68</sup> refieren que esas embarcaciones fluviales se caracterizaban por tener el fondo plano, los costados más o menos rectilíneos y el calado uniforme a lo largo de su eslora.

Un problema de no fácil solución es el relacionado con la ubicación del puerto fluvial emeritense, mejor diríamos muelle de carga y descarga, por no haberse hallado estructuras que nos acerquen a su posible identificación.

Por lo que con anterioridad hemos referido el espacio del tajamar, aunque unido a la actividad comercial relacionada con el río, no era propiamente el muelle, si bien a través del río pudieron venir productos, principalmente ganado, que pudieron ser desembarcados a lo largo del frente occidental de dicha fábrica donde, como hemos referido también, se hallaron unos vanos cerrados con rejas. Tampoco lo que por algunos, como recordábamos, fue considerado como muelle, esa plataforma de cimentación, la “losa” referida en los Libros de Acuerdos Municipales que se tuvo que disponer para que los cinco nuevos arcos que sustituyeron al malecón del tajamar no se movieran.

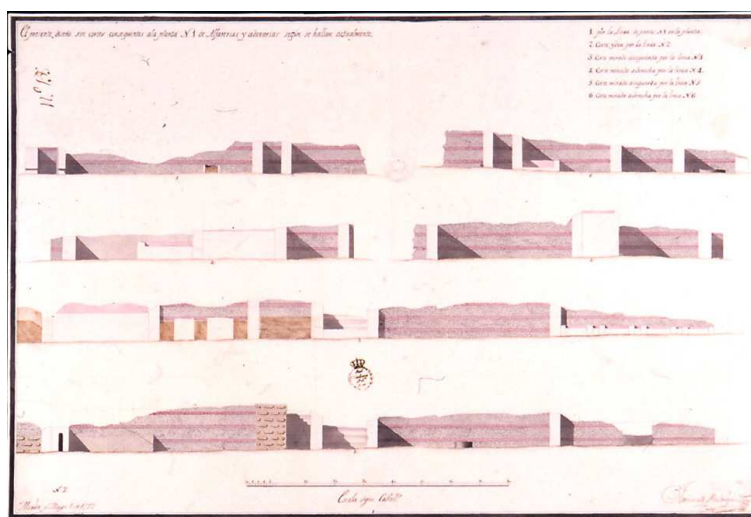
Sí nos parece más adecuado considerar, como ya lo hizo, aunque exagerando su papel, Fernández y Pérez<sup>69</sup>, el canal del “Guadianilla”, idóneo, sobre todo, cuando no sufría el estiaje, para llegar al punto donde pudo estar ese muelle y en cuya orilla derecha se desarrolló una gran actividad comercial como denota la existencia de varias industrias, principalmente cerámicas<sup>70</sup> (**Fig. 12**).

---

<sup>68</sup> AGUAROD, C. y ERICE, R.: *Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras* (G. Pascual Berlanga-J. Pérez Ballester eds.). Valencia, 2010, pp. 152-153.

<sup>69</sup> FERNÁNDEZ y PÉREZ, G.: *Op. cit.*, pp. 20-22.

<sup>70</sup> Algunas de ellas, porque eran aparentes a finales del siglo XVIII son las reproducidas por Fernando Rodríguez: ARBAIZA BLANCO-SOLER, S. y HERAS CASAS, C.: *Art. cit.*, p. 325, láms 13 y 14. En las excavaciones practicadas por el Consorcio de la Ciudad Monumental se hallaron estructuras relacionadas con estas industrias: MENDEZ, G. y ALBA, M.: “Un conjunto de hornos cerámicos romanos situados junto al Guadiana”. *Mérida. Excavaciones arqueológicas. Memoria*, 7, 2001 (2004), pp. 317-318.



**Fig. 12.** Industrias cerámicas ubicadas en la orilla derecha del Guadiana, según Fernando Rodríguez. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Este muelle no sería otra cosa que una sencilla construcción, muy parecida a las que se realizaron en otros lugares como *Caesaraugusta*<sup>71</sup>, Itálica<sup>72</sup>, la Italia padana<sup>73</sup> (*Eporedia*, *Brixia*) y menos considerable que otros más conocidos e importantes como los de Roma, adonde llegaban, remontando el río, desde Ostia, un sinfín de productos de todas las partes del Imperio<sup>74</sup>.

<sup>71</sup> AGUAROD, C. y ERICE, R.: Art. cit.; ERICE, R.: Art. cit., p. 147.

<sup>72</sup> MELCHOR GIL, E.: Art. cit., p. 172.

<sup>73</sup> PATITTUCI, S.T.: "I porti fluviali nell' Italia padana tra antichità e altomedioevo". *Porti, approdi e linee di rotta nel Mediterraneo antico. Atti del Seminario di Studi. Lecce 29-30 novembre 1996* (G. Laudizi y C. Marangio eds.). Lecce, 1998, pp. 239-266.

<sup>74</sup> Sobre restos de instalaciones portuarias de carácter fluvial los ejemplos romanos son significativos: CASTAGNOLI, F.: "Installazioni portuali a Roma". *MAAR*, XXXVI, 1980, pp. 35-42. Sobre el complejo portuario del Foro Boario: COLINI, A. M.: "Il porto fluviale del Foro Boario a Roma". *MAAR*, XXXVI, 1980, pp. 43-53. RODRÍGUEZ ALMEIDA, E.: "Il porto fluviale di Roma: paradigma ed eccezione". *III Jornadas de Arqueología subacuática* (J. Pérez Ballester-G. Pascual Berlanga eds.). Valencia, 1998, pp. 24-38.

Una posibilidad sobre la ubicación del muelle de descarga, tanto desde el punto de vista topográfico, por un descenso de la elevación de la colina y práctico, puesto que se encontraba al final del dique de contención de aguas del *Ana*, sería el lugar que conocemos como Atarazanas (**Fig. 13**), nombre bien expresivo y lugar señalado del desarrollo de la cultura fluvial de la ciudad hasta la década de los sesenta del pasado siglo, cuando concluyeron estas prácticas. Era una zona muy propicia y desde el río se podía penetrar en el casco urbano por una puerta de cierta consideración, hallada en unas excavaciones efectuadas años atrás<sup>75</sup>. Allí pudo encontrarse un punto de carga y descarga, pero no conocemos nada hasta ahora de su estructura. El Puente, dado el carácter y las dimensiones de las embarcaciones no hubiera sido problema en su trayecto hasta el lugar sugerido<sup>76</sup> (**Fig. 14**).



**Fig. 13.** El lugar de Atarazanas. Foto cortesía José Manuel Jerez Linde.

<sup>75</sup> Esta puerta ha sido restituida con cierta fidelidad por Hernández: HERNÁNDEZ RAMÍREZ, J.: *Augusta Emerita. Estructura urbana*. Badajoz, 1998, pp. 40-42, fig. 8.

<sup>76</sup> Si lo hubiera sido para embarcaciones provistas de velamen. Por otra parte, no hay que desdeñar otros lugares de atraque a lo largo de la orilla derecha del río. Uno bien favorable pudo ser el situado junto a la desembocadura del Albarregas (*Barraeca*), donde se detecta una actividad comercial significativa.

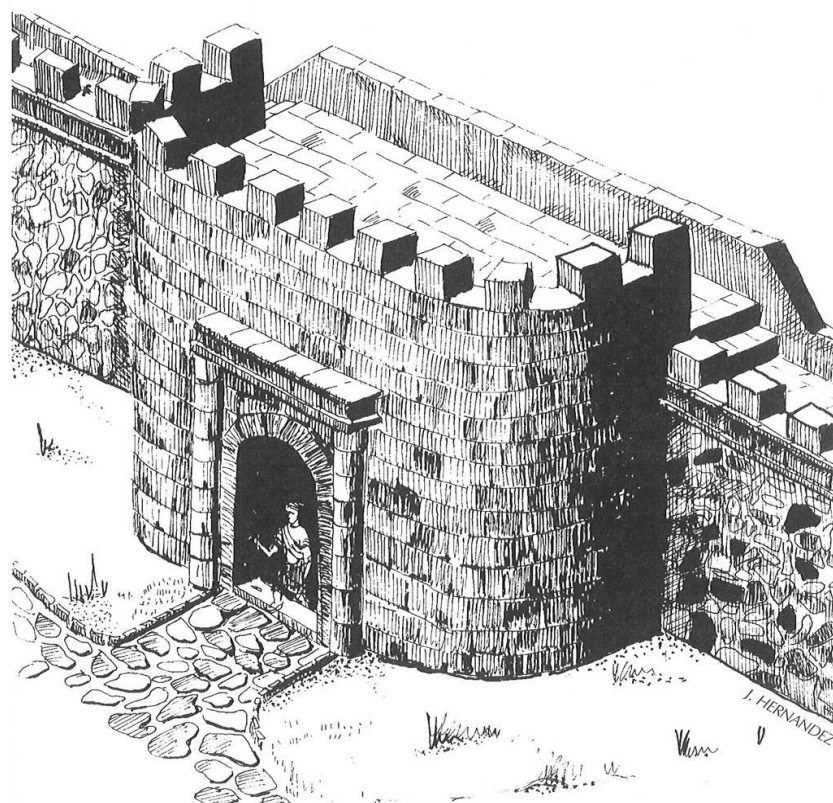


Fig. 14. Puerta de Atarazanas, según Julián Hernández

La carencia de prospecciones sobre las márgenes fluviales, a pesar de haberse realizado notables avances en el análisis territorial, las alteraciones sufridas por las orillas con motivo del control hidrológico del río y las numerosas obras acaecidas en estas zonas quizás son la causa de un cierto desconocimiento respecto a cómo pudo haber sido esta vía fluvial colonial.

Como conclusión podemos referir que el curso del *Ana* pudo ser aprovechado para desarrollar un tráfico fluvial de carácter menor al que se contempló en otros lugares como el Guadalquivir, donde se desplegó un actividad bien

considerable, como demuestran repetidos hallazgos fruto de la prospección y de las excavaciones efectuadas con diversas estructuras y puntos de atraque de barcos que transportaban los productos de esas tierras, como el celebrado aceite, a diversos puntos principalmente a Roma.

Si fue así, hubo de ser una navegación de carácter estacional, realizada por medio de barcazas de fondo plano, provistas de remos y conducidas desde tierra por tracción animal y a la manera de la sirga. Dicho tráfico estuvo muy en relación con la red de caminos establecida, contemplándose necesariamente una interrelación entre el tráfico terrestre y el fluvial para salvar los escollos topográficos que se presentaban y para conducir los productos desde el interior hasta la correspondiente vía fluvial, el *Ana*, como hubo de suceder en el caso del transporte del material marmóreo desde las canteras del anticlinal de Estremoz.

El punto de ubicación del muelle emeritense no es conocido, pero el lugar al que desemboca la actual calle de Atarazanas, tanto por el nombre, como por el desarrollo de una actividad fluvial que concluyó años atrás y por la facilidad que ofrece la orilla para el desembarco, pudo ser el elegido para estos menesteres, sin que debamos descartar otros puntos.

En cuanto al tajamar, tuvo una evidente relación con la actividad comercial, pero no sería el muelle, como tampoco se podría identificar con él esa losa de cimentación que hubo de disponerse para salvaguardar la estabilidad de los cinco nuevos arcos que se construyeron una vez que el tajamar fue prácticamente destruido por una gran avenida acaecida a comienzos del siglo XVII.

El tema de la navegabilidad del *Ana* reviste un notable interés y el estudio del curso del río y la prospección de sus orillas nos podría proporcionar datos para definir mejor este sencillo panorama que ofrecemos y que no desdeñamos abordar de una manera más completa en otra ocasión.