

**LA VÍA, CAMINO, CAÑADA, RUTA... “DE LA PLATA”.
HISTORIA Y FUTURO DE UN CAMINO VIVO EN EL OCCIDENTE
DE EUROPA**

*THE VIA DE LA PLATA: HISTORY AND FUTURE OF A LIVING PATH IN
WESTERN EUROPE*

Diego Miguel Muñoz Hidalgo

Amigos de la Vía de la Plata-Camino Mozárabe de Santiago
Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos
diegobeturiense@hotmail.com

RESUMEN: En el Oeste de la Península Ibérica se ha ido labrando, paso a paso, en miles de años, un original camino hasta ser de los más importantes del Mundo por su trascendencia humana y medioambiental. Conocido popularmente como de la Plata, por él se encauzó gran parte de la Historia y Cultura universal. Este itinerario, geográficamente estratégico, facilitó diferentes necesidades en un mismo pasillo geográfico, que llamamos Corredor de la Plata. Sus atractivos monumentales, paisajísticos, etc. son un gran recurso (social, medioambiental y económico) para el desarrollo sostenible y una oportunidad para el hermanamiento de culturas. Por todo ello: 1º Denunciamos que su antiguo Patrimonio Caminero (calzada romana, cañada ganadera, camino real) está indefenso, siendo urgente su protección; y, 2º Solicitamos que el Camino de la Plata sea reconocido como: Bien de Interés Cultural, Itinerario Cultural Europeo, Patrimonio de la Humanidad...

ABSTRACT: In the Western Iberian Peninsula, an unusual path has been carved, step by step, for thousands of years until representing one of the most important paths in the world, due to its human and environmental importance. The Via de la Plata is involved in a large part of the universal History and Culture. The path, located in a strategic geographical area provided different needs in just one “geographical corridor”, which is known as Corredor de la Plata. Its countless monumental and landscape attractions constitute a great social, environmental and economical re-

source to the sustainable development, as well as an opportunity to create links between cultures. Because of all this, we report that 1) its ancient Road Heritage (Roman road, cattle road, royal route) is vulnerable, which makes its protection urgent; and 2) We request that the Camino de la Plata is acknowledged as: Asset of Cultural Value, European Cultural Route and World Heritage Site.

XVI JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Asociación Cultural Lucerna/Sociedad Extremeña de Historia, 2015
Pgs. 151-199
ISBN: 978-84-608-6760-9



I. INTRODUCCIÓN

Estas páginas pretenden dar una visión global (pinceladas) sobre el origen, trascendencia y potencialidades socioeconómicas de un *fenómeno viario* llamado: *Camino de la Plata*; que vertebró todo el Occidente peninsular (Sur-Norte/Norte-Sur). Este singular Camino no sólo ha sido un crisol de civilizaciones, también ha marcado la realidad cultural, medioambiental, viaria, administrativa... de todo su entorno hasta nuestros días. Pero, además, fue *pista de aterrizaje*, o de introducción, de múltiples modelos culturales, artísticos, religiosos, etc. a lo largo de la Historia; y *pista de despegue*, o de expansión, de variados pasos y saberes a través de los puertos marítimos de Sevilla y Cádiz, y que trascendieron en lejanas latitudes.

El aprovechamiento de este eje de comunicación en todos los momentos históricos, atendiendo en cada caso a diversas necesidades y avances en infraestructuras, motivó su evolución, dando lugar a múltiples y multicolores trazados que fueron sembrando un enorme legado monumental y medioambiental. De ahí que en este espacio viario tengamos hermanados: calzada romana, cañadas ganaderas, camino real...; que evolucionaron en modernas infraestructuras: Ferrocarril, Carretera Nacional-630, Autovía A-66 y AVE.

Gracias a todo ello, este itinerario es un envidiable potencial: para el crecimiento humano, ya que sus trazados son vías para sumergirnos en la Naturaleza y en la Historia, con el conocimiento pedagógico de su entorno, y el hermanamiento de culturas que por aquí pasaron; y para el crecimiento socioeconómico, un importante recurso para el *Desarrollo Sostenible* de las tierras que jalonan este ancestral Camino, un modelo de desarrollo en donde se prima el respetuoso equilibrio entre riquezas patrimoniales y

el progreso, y con afán de perdurabilidad para el disfrute de nuestras generaciones futuras en este espacio público.

En conclusión, los pasos y huellas que en siglos se han venido sumando aquí han esculpido un amplio cauce, un *camino de caminos* que la tradición popular bautizó como: *de la Plata*. Es por ello que sus trazados y paisajes merecen ser, en su conjunto, protegidos y declarados como: *Bien de Interés Cultural, Itinerario Cultural Europeo, Patrimonio de la Humanidad...*

II. CAUSAS Y DISEÑO DE ESTE ITINERARIO

Para comprender su origen y trascendencia habría que profundizar en dos temáticas: las aspiraciones humanas en cada momento histórico; y los condicionantes físicos o la adaptación viajera a la realidad geográfica por donde saciar esas necesidades.

II.1. Aspiraciones humanas

Lo que hace muy singular e importante a este Camino es la gran cantidad, diversidad y concentración de necesidades/aspiraciones e intereses que coinciden entrecruzados en este mismo itinerario, poco frecuente en otros caminos del mundo.

II.1.1. Ganaderas

A- Intereses cinegéticos: se remontaría al Paleolítico con las migraciones estacionales de la fauna salvaje, tras la cual irían primitivas comunidades de cazadores. Cuando en Invierno las nieves del Norte cubrían las praderas, cierta fauna bajaba a las fértiles vegas y dehesas del Sur; y cuando éstas se secaban en Verano, volvían a buscar los verdes pastos del Norte tras el deshielo.

B- Intereses trashumantes: Después, con la *revolución* del Neolítico y la domesticación de animales, surgió la vida pastoril, aprovechando aquellas primeras sendas cinegéticas hasta consolidarse en el siglo XIII, al fijarse aquí varios trazados pecuarios. En

resumen: los viajes *cinagéticos-trashumantes*, de ida y vuelta, fueron abriendo este cauce, facilitando otras aspiraciones e intereses.

II.1.2. Económicas

A- Intereses extractivos: Las materias primas (agrícolas y mineras) existentes en el Occidente peninsular, siempre fueron recursos económicos lo suficientemente atractivos para generar rutas de acceso o de exportación

B- Intereses comerciales: Por aquí se introdujeron productos manufacturados (bronces, cerámicas, vidrios, marfiles, etc.), elementos de prestigio para su intercambio o trueque con las ansiadas materias primas del interior (oro, plata, estaño...).

II.1.3. Políticas

A- Intereses militares: Como ya veremos, este camino fue estratégico por salvar grandes obstáculos naturales, herramienta fundamental para el rápido movimiento de tropas, conquista territorial o de control de materias primas.

B- Intereses administrativos: Este Camino fue imprescindible a la hora de ordenar y regular estos territorios, inclusive la rápida comunicación entre capitalidades administrativas desde época romana, y que ha llegado hasta hoy vertebrando todo este eje occidental con alguna evolución: Cádiz (*Gades*), Sevilla (*Hispalis*), Mérida (*Augusta Emerita*), Cáceres (*Castra Caecilia*), Salamanca (*Salmantice*), Zamora, Astorga (*Augusta Asturica*), León (*Legio VI y VII*), Oviedo y Gijón; sin olvidar el *servicio de Postas* (Correo).

C- Intereses culturales: Fue también un instrumento de pacificación y culturización, buscando su homogenización y propaganda; así sería el caso de la difusión de: lenguas, ideas, estilos artísticos, devociones...

II.1.4. Religiosas

A- Intereses eclesiásticos: Este Camino fue expansión religiosa de múltiples devociones en todas las épocas, como las veni-

das del oriente del Mar Mediterráneo (*Astarté, Mitra, Cristo...*); hasta el punto de establecerse aquí centros religiosos que culminaron en las cristianas sedes obispales y diócesis: Cádiz, Sevilla, Mérida, Plasencia, Salamanca, Astorga, León, Oviedo..., que perduraron incluso bajo el dominio musulmán; saciando intereses administrativos-religiosos, y con un cúmulo de iglesias visigodas (Gerena, Mérida, Alcuéscar...).

B- Intereses peregrinos: Sus infraestructuras viarias facilitaron a devotos a caminar a las reliquias y a lugares santos: Basílica martirial de Santa Eulalia (s. IV) en Mérida, el templo cristiano más antiguo de Hispania, junto a la cual se construyó el *xenodocio*, de los más antiguos hospitales de peregrinos del mundo (S. VI); o a las del Apóstol Santiago en Mérida (s. VII), donde tenemos la más antigua y única mención epigráfica sobre sus reliquias¹; luego a Santiago de Compostela (s. IX), que desde 1991 comenzamos a llamar: *Camino Mozárabe*², proveniente del Sur; o a las reliquias de *Jesús y María del Arca Santa* y otras sureñas, en la Catedral de Oviedo (s. IX); o al Monasterio de Tentudía (Monesterio) (s. XIII); o a Guadalupe (verdadera *Virgen de la Hispanidad*)...

II.1.5. Sociales

A- Intereses Migratorios: Este Camino sirvió para buscar mejores condiciones para la economía familiar o del grupo: desplazamientos de tribus nómadas; movimientos de pueblos centroeuropeos y africanos... siendo un *punto* entre ambos continentes, y también salida para embarcar a Las Indias a través de Sevilla y Cádiz. Todo en búsqueda de terrenos agrícolas o filones metalúrgicos, o huyendo de situaciones precarias... facilitando así un trasiego constante en todas épocas.

B- Intereses viajeros: La intercomunicación entre localidades y territorios; el transporte de productos y viajeros... hizo de es-

¹ PÉREZ URBEL, J. "Orígenes del culto de Santiago en España", *Hispania Sacra*, Vol. V, Barcelona-Madrid, 1952.

² Cristianos bajo dominio musulmán; de la voz *musta'arabib* (arabizado).

te trazado *de la Plata* un espacio viario obligado para desplazarse rápidamente entre cortas y grandes distancias, sorteando importantes adversidades geográficas.

II.2. Condicionantes medioambientales

El medio físico siempre ha condicionado a la Humanidad. En el caso del Oeste peninsular, los recursos agrícolas o mineros, o aspectos orográficos del terreno para su transitabilidad... determinaron el diseño de este itinerario, tanto para acceder o dar salida a esos recursos como para saciar otras *aspiraciones*.

II.2.1. Situación intercontinental

Un aspecto poco estudiado sobre su origen fue el contexto geográfico donde nace: un *apéndice peninsular* que es puente entre dos continentes: África y Eurasia, en sus franjas occidentales. Este aspecto lo vemos en las migraciones ornitológicas estacionales desde Centroeuropa por el *Corredor de la Plata*, desde tierras asturianas-leonesas hasta saltar a África por el Estrecho de Gibraltar (o viceversa); o convirtiendo a este eje en territorio de nidificación desde ambos extremos. A escala humana, sirvió a intereses migratorios: fue *válvula de escape* (S-N) desde grandes espacios africanos hacia el interior peninsular, ya documentadas en épocas protohistórica y romana³; y camino de oleadas centroeuropeas (N-S), como las expansiones militares-demográficas de suevos, vándalos, alanos y visigodos (ss. V-VI d.c.); o la expansión musulmana (S.-N.) desde el continente africano (desde el s. VIII), con oleadas de: bereberes, almorávides y almohades...

II.2.2. Materias primas

El acceso a los innumerables recursos medioambientales de este entorno fueron causas principales que diseñaron este Camino: el interés trashumante, en periodos invernales, por los

³ GARCÍA Y BELLIDO, A. "Las primeras invasiones moras (época romana) en España", *Veinticinco estampas de la España Antigua*, Madrid, Espasa-Calpe, Colección Austral, 1967, pp. 186-196.

grandes bosques adehesados sureños extremeños y andaluces; o, en época de estiaje, por los verdes pastos leoneses y asturianos. También el acceso a las fértiles vegas de importantes ríos (Guadalquivir, Guadiana, Órbigo, Esla...); o a los recursos mineros de oro, plata, hierro, estaño... (Sierra Morena occidental, parte de la cuenca del R. Tajo, tierras de León y Galicia) ya en épocas protohistórica y romana. Incluso motivaron este eje la búsqueda del botín, las *razías*, en viajes trasfronterizos militares de ida y vuelta.

II.2.3. Pasos naturales

Pero lo que al final determinó el diseño de los diversos trazados que forjaron este itinerario, fue su realidad orográfica. Tenemos un entorno con barreras, aparentemente adverso al éxito de este Camino, donde vemos perpendicularmente a su dirección (S-N) grandes obstáculos naturales (E-O): macizos montañosos (Sierra Morena, Sierra de Béjar, Cordillera Cantábrica...) y grandes ríos (Guadalquivir, Guadiana, Tajo, Duero...). Aún así, la fuerza de las aspiraciones humanas los fueron salvando gracias a una suerte de alineación, casi rectilínea, de puertos de montaña y vados de ríos (fig. 1), haciéndole ser un eje estratégico; conectando rápidamente lejanos territorios, con climas y producciones diferentes, animando al intercambio y facilitando el cumplimiento de múltiples intereses. En resumen: estos pasos naturales eran aquí poco frecuentes en decenas o centenas de kilómetros (a derecha e izquierda), de ahí la importancia de esta alineación occidental.

Una apreciación: tal vez eran más estratégicos los vados, por sus *aguas mansas*, abiertos cauces de menor profundidad (y con fértiles vegas); que los *puertos* (zonas más inhóspitas). Pues más difícil era enfrentarse a la potencia hidrológica de fuertes corrientes, que a zonas montañosas, que se podrían superar con menor o mayor esfuerzo. Se demuestra aquí en que gran parte de sus principales ciudades, y antiguas capitales administrativas, se sitúan controlando vados, luego puentes (de barcas o de piedra). Así nacieron: Sevilla-Rio Guadalquivir, Mérida-R. Guadiana, Salamanca-R. Tormes, Zamora-R. Duero...

II.3. Conclusión

Aspiraciones humanas adaptadas a *condicionantes físicos*, dieron lugar a un singular itinerario, suma de varios trazados coincidentes entre sí, y en plena evolución, dependiendo de necesidades y avances; y donde el progreso de antiguos o nuevos núcleos (Plasencia, Béjar, Zamora, León...) ejercieron de *polos de atracción*, derivando la traza oficial en cada época. Todo en un mismo espacio, que llamamos: *Corredor de la Plata*⁴.

III. EXTENSIÓN Y NOMBRE DEL ITINERARIO: "DE LA PLATA"

III.1. Origen y final del Corredor de la Plata

Para delimitar este itinerario, habría que atender al cúmulo de aspiraciones humanas que han coincidido aquí, y en la suma de sus tipologías viales (*camino, calzada, cañada...*) que conformó su cuerpo. Todo ello dio lugar a la actual realidad político-administrativa del occidente hispano, desde el Estrecho hasta la costa asturiana (fig. 2). Lo comprenderíamos si repasamos y superponemos en un mapa: hechos históricos, rutas de tropas y viajeros, repertorios de caminos... Una unidad viaria que la necesidad humana fue paulatinamente llamando *de la Plata*, ampliándola en cada época.

III.2. Un nombre para un camino múltiple

Otra problemática de este itinerario es su nombre, pues en la antigüedad nunca lo tuvo para todo su recorrido. El más extendido fue: *plata*; intento popular (medieval) para este eje occiden-

⁴ MUÑOZ HIDALGO, D. M. "El «Corredor de la Plata» (Gibraltar-Gijón). Un camino de caminos (S.-N./N.-S.) en el Occidente hispano", en *Actas del XI Congreso Internacional de Caminería Hispana*, Madrid, 2012 (https://www.academia.edu/5156868/_EL_CORREDOR_DE_LA_PLATA_GIBALTAR-GIJÓN.UN_CAMINO_DE_CAMINOS_S.-N._N.-S._EN_EL_OCCIDENTE_HISPANO_).

tal⁵. Sobre su origen etimológico hay una abundante literatura científica que resumimos:

1º) Del griego πλατεία (*plateia*) y πλατῦς (*platus*): ancho, llano; dando al latín *platea*: calle ancha, plaza pública; y *platus*: plano.

2º) Del latín *lata*: ancho, extenso, dilatado.

3º) Del árabe *al-balat* o *balata*: pavimento, calzada (que proponemos “camino importante”, no sólo empedrado), con primera “a” sin sonoridad, *b(a)lata-plata*.

4º) Proponemos un origen globalizador: un *latinismo* al árabe en territorio peninsular (como actuales *anglicismos*), y al castellano viejo: (p)latea - (ba)lata - (b)lata - (p)lata; derivación que se dio en época medieval cristiana en varios caminos del Sur peninsular, en territorios más arabizados.

5º) Del latín tardío *delapidata*: empedrada⁶.

6º) De *lāpillus*, *i*, m., piedrecita, que daría lugar al adjetivo *lapillatus*, “cubierto de piedrecitas”⁷, en referencia a pequeñas piedras compactadas que formaban el pavimento de las calzadas romanas⁸.

⁵ MUÑOZ HIDALGO, D.M. “Sobre el topónimo «Camino de la Plata» y el Eje S-N/N-S en el Occidente hispano”, *El Nuevo Miliario*, 11, Madrid, 2010 (https://www.academia.edu/5156835/_SOBRE_EL_TOPÓNIMO_CAMINO_DE_LA_PLATA_Y_EL_EJE_S.-N.-S._DEL_OCCIDENTE_HISPANO_).

⁶ GARCÍA PÉREZ, G. “La Calzada de Quinea del «Cantar del Mýo Çid»”, *El Miliario extravagante (M.E.)*, 67, p. 12-nota 35 y p. 13, La Línea, 1998; RODRÍGUEZ MORALES, J. “Algunos topónimos camineros y las vías romanas de la Península”, *M.E.*, 71, p. 2-8, 1999; “Algunos textos sobre la construcción de las vías romanas”, *M.E.*, 85, 2003, pp. 24-27.

⁷ RODRÍGUEZ MORALES, J. “El topónimo Vía (de) la Plata”, *El Nuevo Miliario*, 18, (en prensa).

⁸ GIL MONTES, J. “Vía delapidata. Identificación de una carretera romana a través de la procedencia de los materiales”, *II Congreso Obras Públicas Romanas*, Tarragona, 2004.

Sea como fuere, creemos que su origen etimológico se fue olvidando, asociándolo al tránsito de riquezas, sobre todo a partir de las importaciones de las Indias⁹.

Geográficamente, el topónimo *Camino de la Plata* surgió entre Sevilla y Mérida. El documento más antiguo lo hemos encontrado en el s. XIV, en Castilblanco de los Arroyos, en el *Libro de Montería* de Alfonso XI¹⁰. Un segundo documento, de 1408, aparece en la próxima localidad de Almadén de la Plata: "E por quanto el dicho lugar [Almadén] cumple mucho a nuestro seruicio ser bien poblado por lo que están en guarda de los que van y vienen a esta çibdad [Sevilla] por el Camino de la plata"¹¹ (fig. 3). También lo mencionan, saliendo al Norte de Sevilla: Cristóbal Colón (1504)¹² y Lope de Vega (1634)¹³. Igualmente, en 1579, en el mapa «Hispalensis Conventvs Delineatio», de Jerónimo de Chaves¹⁴ (fig. 4)...

Por tanto, hay un error historiográfico al afirmar que la *Vía de la Plata* es Mérida-Astorga. Este equívoco surgió del sabio renacentista Antonio de Nebrija, en su *Repetición sexta sobre las medidas*. Intentando fijar la medida del *pie romano*, midió la distancia entre los *miliarios*, columnas pétreas en donde se indicaban las millas (*millia passum* = mil pasos) de la calzada romana. Él se refiere a la calzada como de Mérida a Salamanca: "llamada vulgarmente de la plata"¹⁵, obviando que al Sur de Mérida, siglo y medio antes, ya era conocido esta calzada y *camino real* con este nombre (fig. 5). Esta visión parcial se consolidó con la obra de Roldán Hér-

⁹ MUÑOZ, "Sobre el topónimo...", pp. 12-13.

¹⁰ *Ibidem*, p. 14.

¹¹ *Ibid.*, p. 15.

¹² *Ib.*, pp. 15-16.

¹³ *Ib.*, pp. 22-23

¹⁴ *Ib.*, pp. 17-18.

¹⁵ NEBRIJA, E.A. *De mensuris repetitio sexta*. Dice así: "argentea vulgo dicitur"; COSTAS RODRÍGUEZ, J. *Repetición sexta sobre las medidas, 1510*, Facsímil, trad. y notas, Universidad de Salamanca, 1981.

vás¹⁶, esta vez como Mérida-Astorga, y que sentó cátedra en modernos historiadores.

En conclusión, el origen toponímico fue medieval, entre Sevilla y Mérida; extendiéndose en el Renacimiento español, entre Cádiz y Salamanca. En el s. XX alcanzó a Astorga y a Gijón, acompañando a nuevas infraestructuras herederas: ferrocarril, carretera y autovía.

IV. BREVE HISTORIA, VIAJEROS Y GUÍAS

Para entender el origen, extensión geográfica, importancia y trascendencia de este *eje de comunicación*, hagamos un breve repaso a sus acontecimientos, viajes y fuentes camineras.

IV.1. Prehistoria

Ya hablamos del aprovechamiento cinegético y trashumante en épocas primitivas, sobre todo en relación a pasos naturales como los vados y puertos. En el primer caso vemos cómo, asociado a los vados de Mérida en el Guadiana o de Alconétar en el Tajo, existe una gran concentración de restos arqueológicos de este largo periodo.

IV.2. Bronce Orientalizante y Edad del Hierro (ss. X-IV a.C.)

Aprovechando esas primitivas sendas se introdujeron por aquí artesanías (marfiles, vidrios, orfebrerías...) procedentes del otro lado del Mediterráneo (Palestina, Egipto, Grecia...). Se distribuyen desde las costas de Cádiz (colonia fenicia), cruzando Sierra Morena, sobre todo desde puntos más occidentales (Huelva) y orientales (Córdoba-Medellín), hacia tierras de la Meseta¹⁷.

¹⁶ ROLDÁN HERVÁS, J.M. *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*, Salamanca, 1971.

¹⁷ PECELLÍN CATALÁN, M. "El proceso Orientalizante en el Occidente Ibérico", *Huelva Arqueológica*, 16, Huelva, 2000, pp. 89-134; ALMAGRO-GORBEA, M. "La Vía de la Plata en la Prehistoria", *Anas*, 18, MNAR de Mérida, 2005.

IV.3. Cartago y Aníbal (s. III a.C.)

El dominio geoestratégico, de materias primas, mercenarios... motivó la conquista del Sur peninsular por parte de Cartago. En este contexto, en la *Segunda Guerra Púnica* contra Roma, habría que mencionar la campaña del cartaginés Aníbal, en 220 a.c. conquistando la ciudad de *Helmántica* (Salamanca)¹⁸, posiblemente para controlar el comercio del estaño y el suministro de recursos cerealísticos de los campos *vacceos*. Para esta campaña, donde se movilizaron un buen número de elefantes, fueron necesarios *pasos naturales*. Seguramente ascendería desde la zona cántabra por el *Vado de Alconétar* (Tajo), *Puerto de los Castaños*, hasta alcanzar la Meseta por el *Puerto de Béjar*.

IV.4. Época Romana (ss. II a.c.-V d.C.)

El dominio romano supuso la primera planificación racional de este itinerario, consolidando primitivos trazados con una serie de infraestructuras.

IV.4.1. Uso militar y conquista del territorio

En 206 a.c., en la *Segunda Guerra Púnica*, el general romano Publio Cornelio Escipión vence al cartaginés Asdrúbal Gisco en la *Batalla de Ilipa* (Alcalá del Río, Norte de Sevilla)¹⁹, donde se encontraba el *Vado de las Estacas* en el Guadalquivir. Luego funda, con sus soldados heridos, la ciudad de *Itálica* (Santiponce), próximo al lugar de esta batalla, más tarde parada de nuestra calzada. Todo este escenario se encuentra en un entorno vial privilegiado, al controlar este vado y el paso Sur de Sierra Morena. Ganada esta batalla, la Península queda abierta para la expansión romana.

Entre los años 147 y 140 a.c., el caudillo lusitano Viriato dirige una campaña contra los romanos. Su experiencia ganadera,

¹⁸ MAYRA GIL CAMARÓN, M. "Helmántica en las rutas de comunicación peninsulares durante época prerromana", *Salamanca, Revista de Estudios*, 53, 2006, pp. 13-33.

¹⁹ MILLÁN LEÓN, J. "La Batalla de Ilipa", *Habis*, 17, 1986, pp. 283-303.

conocimiento del territorio y pasos naturales, le hizo ser un magnífico valedor en la *guerra de guerrillas*. Así lo vemos, en 147 a.c., bajando por aquí hasta el valle del Guadalquivir y región del Estrecho; y, en 140 a.c., acorralando al ejército romano en el territorio bajoextremeño, obligando a establecer un tratado de Paz con Roma²⁰.

En el año 139 a.c., en las *Guerras Lusitanas*, el general romano Quinto Servilio Cepión va tras Viriato, desde el Río Guadiana hasta el R. Tajo, ascendiendo hasta tierras galaicas. En su avance funda *Castra Servilia* (posiblemente Cáceres el Viejo, junto a Cáceres)²¹.

Entre el 79 y 78 a.c., el romano Caecilio Metelo Pío, en la *Guerra Civil* contra el rebelde romano y nuevo caudillo lusitano, Sertorio, se centra en un teatro de operaciones entre el Río Guadiana y las Sierras de Gata y Gredos (Norte de Cáceres y entrada a la Meseta). Funda tres cuarteles con su nombre: *Metellinum* (Medellín), *Castra Caecilia* (ciudad monumental de Cáceres) y *Vicus Caecilius* (*Puerto de Béjar*)²². Estas dos últimas se convertirían en paradas obligadas de la calzada *de la Plata*. Seguramente fuera en este momento cuando se comenzara a vislumbrar, para el avituallamiento de tropas, la necesidad de construir una calzada entre el Guadiana (*Vado de Medellín*) y el Tajo (*Vado de Alconétar*), hasta el *Puerto de Béjar*.

En el 61 a.c., en el contexto de las *Guerras Lusitanas*, el propio Julio César dirige una campaña desde *Corduba* (Córdoba) hasta *Monte Herminio* (Sierra de la Estrella, Portugal). En su urgencia en volver a Roma, iría por el camino más rápido: *Vado de Mérida*,

²⁰ ARCE, J. *Historia de España Antigua*, t. II, Ed. Cátedra, pp. 81 y 94-97; VV.AA. *Crónica de España*, Barcelona, Plaza & Janés, 1988, pp. 42-43.

²¹ ROLDÁN, J.M. "Las Guerras Celtíbero-Lusitanas", *Historia de Hispania Antigua*, p. 97, Madrid, Cátedra, 1978; GIL MONTES, J. "Norba y la Vía de la Plata", *El Milirio Extravagante*, 16, La Línea, 1967, pp. 14-17.

²² SCHULTEN, A. *Sertorius*, Leipzig, 1926, p. 69; GIL "Norba...", pp. 14-17.

Hispalis (Sevilla), embarcando en *Gades* (Cádiz)²³. La presencia de César al Sur de Mérida la podríamos ver en el *cognomen* de varios *opida*, o ciudades de la *Beturia Céltica*, como "pacificador" de esta zona. Así tendríamos *Contributa Iulia Ugultunia* (al Este de Medina de las Torres), posterior parada de la calzada. También la posibilidad de una *Augusta Emerita* prefundacional, con un destacamento militar de César para el control de su estratégico vado²⁴.

IV.4.2. Augusto y la nueva ordenación territorial (26-24 a.C.)

Tras vencer en las *Guerras Cántabras*, reorganiza administrativamente Hispania, fundando aquí *Augusta Emérita* (Mérida), en la retaguardia; y *Asturica Augusta* (Astorga), controlando la minería del oro. Así consolida un primitivo camino, con grandes infraestructuras (firmes, puentes...) y *mansiones* (lugares de parada y avituallamiento de tropas y viajeros). De este modo, para el rápido acceso desde el valle del Guadalquivir hasta la Submeseta Norte, los *ingenieros de caminos* romanos trazan una línea recta (aprendiendo también de la tradición indígena) entre el *Puerto del Viso* (Monesterio, Sur de Badajoz) en Sierra Morena, hasta los obligados pasos del *Vado de Alconétar* y el próximo *Puerto de los Castaños* (Norte de la provincia de Cáceres). En esta recta se encontraba el *Vado de Mérida*. Esta fue la principal razón de fundar aquí este nuevo *centro neurálgico* de control: *Augusta Emerita*²⁵; hasta el punto de convertirse en capital de la *Lusitania*; desplazando a *Metellinum* (Medellín), en el extremo oriental de este eje, que quedó en un segundo plano. Ello demuestra que Mérida no fue *arranque* "de la Plata", sino *consecuencia* de una realidad geográfica (situación) e hidrológica (vado). Así quedó reorganizado, vialmente, el Occidente hispano, ayudando a diversos fines: administrativos, económicos... uniendo importantes capitales en todo el extremo del Imperio: *Gades*, *Hispalis*, *Emerita* y *Asturica*.

²³ ARIAS BONET, G. *Atlas Histórico de la Península Ibérica*, mapa 9, suplem. de *El Miliario Extravagante* entre 1993 y 1999, Revista especializada en caminería.

²⁴ CANTO, A.M. "Sobre la verdadera fecha de la fundación de Mérida", 2005, en Internet: <http://www.celtiberia.net/articulo.asp?id=1597>

²⁵ MUÑOZ, "Sobre el topónimo...", pp. 31-32.

IV.4.3. Itinerario Antonino (s. III d.C.)

Es el más antiguo documento que nos informa de este amplio eje viario. Describe distintos itinerarios del Imperio, de los que 34 son de *Hispania* y numerados en 1862 por el Ingeniero de Caminos Eduardo Saavedra. No era una *guía de caminos* al uso, sino una recopilación de viajes oficiales para cobrar el *impuesto imperial*, o *annona*. En él se reflejaban el nombre de *mansiones* (lugares o ciudades de parada), y sus distancias²⁶. Estos itinerarios no respondían a un viaje racional más corto, pues solían ir en zigzag, creemos que para abarcar mayor territorio recaudatorio en un mismo viaje. Si los superponemos todos en un mapa, veríamos la integridad/continuidad de este Camino en un sólo cuerpo, desde tierras andaluzas-gaditanas del Estrecho hasta las leonesas de *Asturica Augusta* (Astorga)²⁷. Comprendería la suma de algunos tramos de los diversos *iter* de este documento; y que, según la numeración de Saavedra, serían: 6, 7, 9, 23, 24, 26 y 27 (fig. 6).

IV.5. Época Visigoda (ss. V-VII)

En estos tres siglos nuestro eje sirvió, sobre todo, a intereses estratégico-militares para facilitar el movimiento de tropas y migraciones de pueblos centroeuropeos. Algunos, después de asentarse en el Norte peninsular, se desplazaron por aquí hacia las fértiles tierras de la Bética, para luego pasar al Norte de África. Por otro lado, la importancia política, económica y eclesiástica de su entorno viario la vemos, por ejemplo, en la necesaria reparación del estratégico puente romano de Mérida, en el año 686, por orden del Duque de Sala, gracias al Arzobispo Zerón, y bajo el mandato del Rey visigodo Eurico²⁸. Incluso este Camino fue de gran *interés peregrino* para llegar a las reliquias de la mártir Santa

²⁶ ROLDÁN HERVÁS, J.M. *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid-Granada, 1975, pp. 19-101.

²⁷ MUÑOZ. "El «Corredor...», fig. 4.

²⁸ ÁLVAREZ MARTÍNEZ, J.M. *El Puente romano de Mérida*, Badajoz, 1983.

Eulalia, y del Apóstol Santiago²⁹; ambas en Mérida; además de ser importante Sede Obispal.

IV.5.1. Uso militar, conquista del territorio y migraciones

Sería prolijo enumerar los múltiples avatares históricos a lo largo de este trazado por suevos, vándalos, alanos y visigodos. Sólo mencionar algunos hechos: como el acaecido en el año 419, cuando el pueblo vándalo *asdingo*, encabezado por su Rey Gunderico, y después de establecerse en el Noroeste peninsular, en la *Gaellica*, emigra por nuestro Camino a la *Bética*³⁰. En *Augusta Emerita* (Mérida) entabla batalla con el Rey suevo Hermigario; continuando después a *Hispalis* (Sevilla); y pasando, en el 429, a África, donde fundó el Reino de Cartago (Túnez). Paralelamente, el Rey suevo Requila, tras fundar en el 411 el inestable Reino Suevo en la *Gaellica*, organiza diversas expediciones hacia el Sur, conquistando *Emerita* (439) e *Hispalis* (441)³¹. A mediados del siglo V se consolida Reino Visigodo, viendo al rey Teodorico II combatir al Reino Suevo en 456, haciéndole retroceder de sus conquistadas zonas meridionales. Sus tropas viajan hacia el Sur (458-459), tomando *Emerita* e *Hispalis*, convirtiendo a este eje en un pilar estratégico del Reino Visigodo en Hispania³².

IV.5.2. Anónimo de Ravenna (s. VII)

Basada en fuentes más antiguas, recoge listados de poblaciones³³. En un mapa, reproducen varios itinerarios peninsulares. Aquí vemos, claramente, en casi todo este eje: una continuidad inconfundible desde *Assidone* (Medina Sidonia, Sureste de Cádiz) hasta *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera, Norte de Oviedo); a excepción de un pequeño vacío entre Benavente y Astorga. Este docu-

²⁹ PÉREZ. "Orígenes del culto de Santiago..." El *Camino de la Plata* se podría considerar el *primer camino jacobeo*, antes incluso que el *Primitivo* o el *Francés*.

³⁰ ARIAS. *Atlas Histórico...*, mapa 13; GARCÍA DE CORTÁZAR, F. *Atlas de Historia de España*, Barcelona, 2005, p. 129.

³¹ LÓPEZ-DAVALILLO, J. *Atlas histórico de España y Portugal*, Madrid, 2000, p. 75.

³² GARCÍA, *Atlas de Historia...*, p. 132.

³³ ROLDÁN. *Itineraria...*, pp. 111-142.

mento demuestra, ya en la antigüedad, un itinerario casi íntegro en el Occidente hispano (fig. 7).

IV.6. *Época Musulmana (ss. VIII-XIV)*

De los siete siglos de dominio musulmán tenemos múltiples fuentes camineras de movimientos de tropas, conquistas y *razias*, además de informaciones geográficas de poblaciones, distancias y lugares.

IV.6.1. Uso militar y conquista del territorio

Las innumerables noticias de campañas demuestra la importancia de este itinerario. Mencionar, por ejemplo: los inicios del dominio musulmán, entre el 711 y 714, en donde nuestro Camino fue su primer teatro de operaciones³⁴. El *Emir* norteafricano Muza desembarca en la Península en el 711 y vence al Rey visigodo Don Rodrigo en la *Batalla de Guadalete*, que huye a Mérida³⁵. Muza, en fulgurante campaña, conquista Sevilla (711) y, pasando por el *Puerto del Viso* (Monesterio) en Sierra Morena, y *Laqant* (Fuente de Cantos), se hace con Mérida (713), prosiguiendo por diversos territorios del Norte hasta regresar por aquí hasta embarcar en Sevilla para Damasco.

También, entre 977 y 997, las campañas de Almanzor³⁶, político y militar del Califato de Córdoba. Su principal teatro de operaciones se dio entre Córdoba, Mérida, Salamanca, Zamora y tierras de Astorga y León; accediendo también a las de la mitad Norte del actual Portugal y Galicia; y que tras arrasar Santiago de Compostela se trajo sus campanas.

De las diversas campañas de almorávides y almohades, citar, la primera almorávide al mando de Yusuf ibn Tasufin, en

³⁴ HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F. "Ragwāl y el itinerario de Mûsa de Algeciras a Mérida", *Al-Andalus*, Vol. XXVI, Madrid-Granada, 1961.

³⁵ NAVARRO DEL CASTILLO, V. *Extremadura, un grito en la Historia*, Cáceres, 1980, pp. 199-200.

³⁶ MENÉNDEZ PIDAL, R. *Historia de España*, t. IV, pp. 416-428.

1086, ascendiendo desde Algeciras hasta Sierra Morena, desviándose al Noroeste, dirección a Badajoz, en cuyas proximidades tuvo lugar la victoriosa *Batalla de Sagrajas* contra el Rey Alfonso VI de León y Castilla³⁷. De los almohades, mencionar la de Yusuf Abu Ya'qub, en 1184, en la fracasada *Batalla de Santarem* contra el Rey portugués Alfonso I Enríquez. Desde Sevilla (de la que fue constructor de su Giralda) asciende por aquí hasta el castillo de *Al-Arya* (*Sierra Cabrera*, en Calzadilla de Los Barros, Badajoz), desde donde se dirige a Badajoz³⁸. Pocos años después, en 1196, su hijo Yusuf Abu Ya'qub al-Mansur, realiza otra campaña hacia Toledo, desde Sevilla, Mérida y Trujillo contra el Rey castellano Alfonso III, coincidiendo con la máxima expansión almohade³⁹.

IV.6.2. Al-Idrisi y su "Geografía" (1154)

Este libro, del cartógrafo y geógrafo ceutí, acompañaba a un gran Atlas del mundo conocido⁴⁰. Enumera las poblaciones y distancias de gran parte del trazado de nuestro Camino (que seguramente él anduvo). Cita, de forma ininterrumpida: desde el Estrecho de Gibraltar hasta Cáceres, y desde Salamanca hasta León.

IV.7. *Expansión y consolidación de Reinos Cristianos (ss. VIII-XV)*

IV.7.1. Uso militar y conquista del territorio

Del mismo modo que los movimientos militares musulmanes (S-N), por aquí se dio un sinnúmero de campañas y *razias* (N-S), por su estratégico itinerario. Por ejemplo, por su distante desplazamiento, la del Príncipe Ordoño (II) entre 889-895(?). Hijo de Alfonso III, Rey de León, dirigió sus ejércitos desde Galicia hasta Alcalá del Río (Sevilla), importante paso natural del Guadalquivir⁴¹.

³⁷ HUICI MIRANDA, A. *Las grandes batallas de la reconquista durante las invasiones africanas*, Universidad de Granada, 2000.

³⁸ HERNÁNDEZ. "Ragwāl...", pp. 122-127.

³⁹ ARIAS. *Atlas Histórico...*, mapa 53.

⁴⁰ ABID MIZAL, J. *Al-Idrisi. Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII*, Madrid, 1989.

⁴¹ HERNÁNDEZ. "Ragwāl...", pp. 82-84 y 86-87.

En 1170 se funda la *Orden Militar de Santiago*, en Cáceres, en plena *Plata* (a pocos metros de su Iglesia de Santiago han aparecido los restos de la calzada) (fig. 8). En 1229, bajo Alfonso IX, estos caballeros llegan a la comarca de Zafra⁴². Después, entre 1230 y 1246, con Fernando III, toman Mérida (1230), Zafra (1241) y Montemolín (1246)⁴³. Al poco, este Rey, con ayuda de los *Caballeros de Santiago*, toman Sevilla (1248). Finalmente el Rey castellano-leonés, Alfonso XI, conquista Algeciras (1344), quedando todo este *corredor* bajo su reino.

IV.7.2. Camino oficial

Vemos que se va asentando un *camino real* (oficial, principal...) no sólo para el movimiento de tropas, sino de la propia Corte en sus viajes administrativos; como los ya aludidos, o los de Alfonso X *el Sabio* (1280)⁴⁴ o de Sancho IV (1285)⁴⁵, hijo de éste. Así, Alfonso XI, en la primera mitad del s. XIV, va escribiendo en estos viajes el *Libro de la Montería* en donde aparece por primera vez el topónimo *Camino de la Plata* a su paso por Sierra Morena⁴⁶. Citar también el viaje, en 1063, del Rey de León, Fernando I, entre León y Sevilla, por donde se trajo las supuestas reliquias del sabio visigodo San Isidoro⁴⁷.

IV.7.3. Camino ganadero

En 1273, cuando casi todo el territorio de este eje estaba en manos de Alfonso X, funda el *Real Consejo de la Mesta*, con protección real, delimitando trazados pecuarios coincidentes con la cal-

⁴² GÓMEZ REY, M. y GALLEGU LOZANO, J. *Datos de Archivo*, coleccionable del *Boletín Informativo Municipal*, p. 38, Los Santos de Maimona, 1984-1987.

⁴³ TERRÓN ALBARRÁN, M. "El Periodo Islámico", *Historia de la Baja Extremadura*, Badajoz, 1986, Tomo I, pp. 447-464.

⁴⁴ HERNÁNDEZ, "Ragwāl...", pp. 96-97.

⁴⁵ *Ibídem*, p. 99.

⁴⁶ MUÑOZ, "Sobre el topónimo...", p. 14.

⁴⁷ GONZALO DE ILLESCAS, *Monarquía Eclesiástica*, 1622; MUÑOZ GARDÉ, A. "Crónica de la Vía de la Plata", *Paso a Paso, Temas de la X Semana Jacobea, Asociación de Amigos del Camino de Santiago de Navarra*, Pamplona, 1997, p. 135.

zada romana (fig. 9); consolidando una tradición pecuaria⁴⁸, pero que favoreció el dominio de grandes ganaderos de extensas dehesas (hasta hoy...).

IV.8. Renacimiento y Barroco (ss. XVI-XVII)

IV.8.1. Camino oficial

Este itinerario se volvió a consolidar como *estratégico* a la hora de *administrar* un amplio y común territorio. Vemos pasar por aquí, con su Corte, a Fernando *el Católico*, en las navidades del 1508-1509, en su viaje entre Sevilla y Cáceres⁴⁹. Poco después, en 1526, el Emperador Carlos pasa el 3 de Marzo por Mérida y llega a Sevilla el día 10, con motivo de su boda con Isabel, la hermana del Rey portugués Juan III, y que hizo parecido viaje una semana antes desde Badajoz⁵⁰. Además, tras el descubrimiento de América, en 1492, este Camino fue obligado para la emigración a las *Indias*, a través de los puertos de Sevilla y Cádiz. Por ejemplo, hay noticias de Cristóbal Colón andando por "la Plata"⁵¹, al igual que Hernán Cortés. También, en 1622, como informa Gonzalo de Illescas, se cita la calzada romana "hoy de peregrinos" en esta época⁵².

IV.8.2. Estudios geográficos y mejora de caminos

Tras la boda de los *Reyes Católicos* en 1469, y la unión política que produjo, que culminó con la conquista del Reino de Granada en 1492; surgió la necesidad de administrar un gran territorio, y para ello este Camino era fundamental. En un periodo que comienza a renacer el interés de las ciencias geográficas, surgen diversas obras camineras que aspiraban saciar aquí necesidades políticas, económicas y viajeras; a la vez de diseñar una red de

⁴⁸ GARCÍA MARTÍN, P. *Cañadas, Cordeles y Veredas*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1992.

⁴⁹ HERNÁNDEZ, "Ragwal...", p. 99.

⁵⁰ DE FORONDA Y AGUILERA, M. *Estancias y Viajes del Emperador Carlos V*, Madrid, 1914, p. 269; HERNÁNDEZ, "Ragwal...", pp. 99-100.

⁵¹ MUÑOZ, "Sobre el topónimo...", pp. 15-16.

⁵² GONZALO DE ILLESCAS, *Monarchía...*

Caminos de Postas, directamente ligada a la rápida comunicación del correo oficial. En 1497 los Reyes Católicos crean la *Real Cabaña de Carreteros*⁵³, agrupando a profesionales del ramo y mejorando las condiciones para transportar mercancías. También crearon *ventas* en lugares despoblados, facilitando así los viajes. Todo ello mejoró la red de caminos, en concreto el de *la Plata*.

Obligado sería citar dos guías de caminos: la de Juan Villuga, de 1546: *Reportorio de todos los Camino de España*⁵⁴; y la de Alonso de Meneses (Jefe del Servicio Nacional de Postas) de 1576: *Reportorio de Caminos*⁵⁵; que copia el trabajo de Villuga, y en parte lo mejora, ordenándolo y aportando informaciones novedosas. En ambos se refleja la mayor parte de nuestro Camino, con dos grandes vacíos: al Sur de Sevilla, que afectaría a las tierras de Cádiz; y entre León y Oviedo, que se debiera a la dura realidad geográfica montañosa de este tramo. En ambos se representan los siguientes tramos: Sevilla-Salamanca, ininterrumpidamente; desde aquí, desde la línea del Río Tormes y hasta la del Duero, vemos el desplazamiento de su traza hacia Toro (al Este de Zamora); continuando después por Benavente-Astorga-León, compartido con otro trazado oriental, más directo, hasta León aprovechando el valle del Río Esla; y Oviedo-Avilés, en la costa cántabra.

Se menciona el paso del Tajo por las *Barcas de Alconétar*, ya que siglos antes el puente ya estaba en ruinas. Esto demuestra una necesidad de cruzar por aquí aprovechando su *vado*. También vemos el polo de atracción que ejerce Plasencia, representando aquí un camino directo desde Grimaldo, a la vez que viene representado la calzada romana, más al oeste. Algo parecido ocurre entre Salamanca y Benavente, en donde su dirección Noreste, cruzando el Duero en Toro, es debido al polo de atracción administrativa-judicial de Valladolid seguramente por la influencia que fue

⁵³ GIL ABAD, P. *Junta y Hermandad de la Cabaña de Carreteros*, Burgos-Soria, 1983.

⁵⁴ URIOL SALCEDO, J. *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990, t. I, pp. 110-146.

⁵⁵ *Ibídem*.

ejerciendo esta ciudad al ser sede de repetidas Cortes, o al instalarse aquí, en 1371, la Real Audiencia y Cancillería de Valladolid.

Por otro lado, y gracias a la mención que hace el sabio humanista Nebrija, sabemos que la calzada romana entre Salamanca y la línea del Duero estaba abandonada ya a principio del siglo XVI⁵⁶. Recientemente se han descubierto sus restos *fosilizados* ininterrumpidamente hasta Villalazán⁵⁷, en donde se encuentra un gran yacimiento arqueológico romano, la *Occelo Duri* mencionado en el *Itinerario Antonino*; y no como se creía en Zamora, más al Oeste, cuyo emplazamiento, al adquirir importancia en épocas posteriores, ejerció de polo de atracción entre Salamanca y Benavente en la Alta Edad Media. Ello dio lugar al abandono de la traza romana, más recta que la medieval. En conclusión, a nivel general vemos que el uso de la calzada se va perdiendo, naciendo nuevos tramos de un incipiente *camino real*.

IV.9. Ilustración (s. XVIII)

IV.9.1. Centralización radial en Madrid y nuevas construcciones

Con la llegada del Borbón Felipe V en 1700, se crea en 1711 el *Cuerpo de Ingenieros* en España⁵⁸. Así comienza una nueva época de mejoras de caminos, con reformas o construcciones de nuevos tramos y puentes. Por ejemplo, entre la zona leonesa y Asturias (ya reflejado en el *Anónimo de Rávena*, s. VII), uniendo la Meseta y la Cornisa Cantábrica por el *Puerto de Pajares*, y gracias al político Gaspar Melchor de Jovellanos (1744-1811)⁵⁹; aunque había otros puertos históricos, como el de *La Mesa* y *La Carisa*. De este modo se mejoró la comunicación entre León, Oviedo, Gijón y

⁵⁶ NEBRIJA, E.A. *De mensuris...*, "...hasta Salamanca, donde comienza a desaparecer en la parte externa del puente y ya no se ve rastro alguno de aquella vía".

⁵⁷ MORENO GALLO, I. *Vías Romanas. Ingeniería y Técnica Constructiva*, Madrid, Ministerio de Fomento, 2004; Ídem, *Vías romanas en Castilla y León*, Junta de Castilla-León, 2010-2011: www.viasromanas.net

⁵⁸ VV.AA. *Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército*, Madrid, 1911. Reed. facs. de la Inspección de Ingenieros, 1987.

⁵⁹ URIOL, *Historia...*, p. 156.

Avilés, en nuestro *corredor* viario. Pero, también en esta época, se impuso un centralismo de caminos hacia Madrid, una red radial de seis itinerarios, base de nuestras seis carreteras nacionales principales. Ello influyó en el abandono de nuestra calzada romana, y en donde este eje principal del occidente peninsular se convierte en secundario. Aún así, tenemos constancia, a finales de este siglo, de la construcción de un nuevo tramo entre Baños de Montemayor y el Río Cuerpo de Hombre, cruzando el *Puerto de Béjar*. Este tramo, con el *Puente de la Malena* sobre este río, fue mandado hacer por el Obispo de Plasencia José González Laso⁶⁰. Recientemente, con motivo de la construcción de la Autovía A-66 se ha excavado, en lo alto de este *Puerto*, varios metros de esta calzada moderna, como denota su empedrado con grandes cantos rodados (fig. 10), nada que ver con la técnica romana. Aún así, dos de esos seis caminos coinciden con nuestro eje en dos tramos: Sevilla-Cádiz, procedente de Madrid por Córdoba; y Benavente-Astorga, en el camino que se dirigía a Galicia.

IV.9.2. Guías y viajeros

Este siglo comenzó a ser intenso en la publicación de guías de caminos y de *postas*, así como la venida de viajeros de otros países, sobre todo de Inglaterra y Francia, en los que se denominaba el *Grand Tour*: un incipiente turismo cultural por cierta aristocracia con deseos de conocer el arte y la cultura de este país, y que solía realizarse como complemento en la formación académica. Así tenemos: de 1758, el *Itinerario Español, ó Guía de Caminos*, de José Matías Escribano⁶¹, donde figura íntegramente Cádiz-Astorga/León; y de 1761, el *Itinerario Real de Postas*, de Rodríguez Campomanes⁶², en 1761... También vemos reflejado este eje de comunicación en el *Interrogatorio* realizado por Tomás López

⁶⁰ MUÑOZ, "El «Corredor...», fig. 10.

⁶¹ URIOL, *Historia...*, pp. 277-303, con dos ediciones mejoradas de 1760 y 1775.

⁶² *Ibídem*, pp. 274-277.

(1730-1802), geógrafo de Carlos IV, una inmensa obra que acompañaba con diversos mapas⁶³.

Como *camino real*, tenemos el paso por aquí de Felipe V, en 1729, en su viaje de Badajoz, Almendralejo y Sevilla⁶⁴; o de Carlos IV, en 1796, con su hijo Fernando (VII) y su primer ministro Godoy, desde Badajoz, por Los Santos de Maimona, en dirección a Sevilla⁶⁵. Destacar los viajes de Antonio Ponz, reunidos en su *Viaje de España*⁶⁶, empezada a imprimirse en 1773, un encargo oficial para realizar un informe e inventario del Patrimonio Cultural del país, bajo el reinado de Carlos III. Esta obra es muy importante pues, por la monumentalidad de nuestra calzada, se dedica a describirla y a recoger la epigrafía de sus miliarios; a la vez nos da noticias del estado del *camino real* que más o menos coincide con la misma calzada.

Por otro lado comienza a abandonarse, a su paso por Sierra Morena, el primitivo trazado: Sevilla-Castilblanco de los Arroyos-Almadén de la Plata-Real de la Jara-Monesterio (donde tenemos documentado por primera vez el topónimo *Camino de la Plata*); desplazándose más al Oeste, por: Sevilla-Camas-El Ronquillo-

⁶³ MANSO PORTO, C. *Cartografía del siglo XVIII. Tomás López en la Real Academia de la Historia*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2006.

⁶⁴ HERNÁNDEZ. "Ragwāl...", p. 103; MUÑOZ HIDALGO, D. M. "Los Santos de Maimona: cruce de caminos y viajeros", *Actas de las II Jornadas de Historia de los Santos de Maimona*, 2009, pp. 93-94.

⁶⁵ VENTURA, A. "O Encontro entre rei Carlos IV e o príncipe D. João em Elvas e Badajoz (1796)", *Revista de Estudos Extremeños*, LXII-3, Badajoz, 2006, pp. 1.035-1.058; y "Pleito de la Obra Pía del Alférez Pedro de Aguilar impugnando las cuentas que presentó el Mayordomo de Propio D. José Suárez Blanco", 1801-1804, *Actas Municipales, Cuentas de Propios*, p. 36. Se cita, por este motivo, los gastos para "... obras de Caminos, Puentes, calzadas, empedrados..." Información que agradecemos al Cronista Oficial de Los Santos de Maimona, D. Juan Murillo.

⁶⁶ PONZ, A. *Viage de España, o Cartas en que se da noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse, que hay en ella*, 17 tt. publicados entre 1772 y 1794. Serían interesantes los siguientes: VII: en donde se cita Plasencia; VIII: Plasencia, Béjar, Cáceres, Mérida, Zafra, Santiponce, Triana; IX: Sevilla; XII: Salamanca; XVII: Carmona, Sevilla, Jerez de la Frontera, Cádiz; XVIII: Cádiz, Chiclana, Puerto de Santa María, Medina Sidonia, Tarifa, Gibraltar.

Santa Olalla-Monesterio. Lo mismo viene ocurriendo entre el *Puerto de los Castaños* y Baños de Montemayor, desviándose hacia el Este, a Plasencia y Villar de Plasencia; dejando la calzada *fosilizada* a unos 12 km. al Oeste.

IV.10. Siglo XIX

IV.10.1. Guías y viajeros

Los constantes viajes de extranjeros se multiplican, hasta el punto de editarse un buen número de libros o guías de viajes, como los de Robert Sempre: *The Spanish Post Guide (La Guía de Postas de España)*⁶⁷, en 1808; y del mismo autor, *Un segundo viaje por España en la Primavera de 1809*⁶⁸, en el contexto bélico de la *Guerre de Independencia*, y que realiza a caballo entre Badajoz, Los Santos de Maimona y Sevilla. También los de Richard Ford (1796-1858), abogado, dibujante y periodista, que vive en Sevilla y Granada entre 1830 y 1833 por motivos de salud, desde donde emprende numerosos viajes describiendo nuestra calzada romana y camino real en varias de sus etapas, así como la tradición trashumante que las acompañan; todo ello recogido en: *Manual para viajeros por España y lectores en casa* (1844) y *Cosas de España* (1846)⁶⁹, en inglés y en castellano; y en donde suele quejarse del abandono de este Camino. Coincide en los tramos: Sevilla-Mérida; Mérida-Casas de Don Antonio; *Vado de Alconétar*-Cañaveral; y Plasencia-Salamanca. Igualmente citar el viaje, en 1862, que hicieron juntos el barón Jean-Charles Davillier (1823-1883), escritor, junto con su amigo Gustave Doré (1832-1883), gran artista y grabador que ilustró importantes obras como *La Biblia*, *La Divina Comedia* de Dante, o *El Quijote* de Cervantes. Este viaje se fue publicando en artículos sueltos en la revista ilustrada *Le tour du monde*, entre 1862 y 1873, muy conocida en su época, reuniendo-

⁶⁷ MAESTRE, M.D. *12 Viajes por Extremadura. En los libros de viajeros ingleses. 1760-1843*, pp. 249-255, Plasencia, 1990.

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 276-278.

⁶⁹ *Ibid.*, pp. 291-435.

los en un libro en 1874 con el título: *L'Espagne*⁷⁰. Se les ve entre: Algeciras y Sevilla; y Mérida, Cáceres, *Vado de Alconétar*, Plasencia, haciendo mención al "Camino de la Plata" y a los restos monumentales del puente romano *de Alconétar*. Aquí les llama la atención la *trashumancia*, pareja a este Camino. En este lugar comenta que para pasar las ovejas los pastores hacen un "puente de barcas". También entre Salamanca (fig. 11) y Zamora; y León y Oviedo.

Pero, sobre todo, mencionar la bella obra del francés Alexandre de Laborde (1773-1842), político, escritor y amante de las artes. Entre 1792 y 1798, con la colaboración de un equipo de artistas y eruditos⁷¹, y bajo el patrocinio y ayuda de Carlos IV y su Secretario de Estado Manuel Godoy, viajó por España recorriendo parte del *Camino de la Plata*, publicando años más tarde dos grandes obras: *Itinéraire descriptif de l'Espagne (Itinerario descriptivo de España)* (1809), con cinco volúmenes y un Atlas, en donde se representa gran parte de nuestro itinerario, con relieves topográficos y distancias; y el *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne (Viaje pintoresco e histórico de España)* (1806-1820), con cuatro volúmenes de gran formato. En estas obras, además de describir los caminos, hace referencia a la calzada romana, sus puentes, sus *columnas miliarias* y otros vestigios; y nos reproduce, en grandes grabados, los principales monumentos de este itinerario y restos de la calzada (figs. 12 y 13).

Por otro lado, una fuente importante para el estudio de este Camino es el *Diccionario Geográfico-Estadístico de España*, de Pas-

⁷⁰ SAZATORNIL RUIZ, L. "El barón Davillier: hispanista, anticuario y viajero por España", *El Arte y el Viaje. Biblioteca de Historia del Arte*, 19, Madrid, 2011, pp. 353-368.

⁷¹ GARCÍA Y BELLIDO, A. "Alexandre Laborde, en su centenario", *Archivo Español de Arqueología*, 57, 1944, pp. 370-373; TORMO Y MONZÓ, E. "Centenario de Alexandre de Laborde, el hispanista magnánimo", *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 113, cuad. II (octubre-diciembre 1943), pp. 259-304; LLORENS, N. "Las escenas de paisaje en el Viaje a España de Alexandre de Laborde", *Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte (UAM)*, Vol. XIX, Madrid, 2007.

cual Madoz⁷², y publicado entre 1846 y 1850; obra magna de dieciséis tomos, y realizada por un gran equipo, dan múltiples datos tanto de las ruinas de la calzada, como del camino real y el estado del mismo, sus ventas y puentes. Acompañando a la obra anterior, como complemento, tenemos el *Atlas de España y sus Posesiones de Ultramar*, de Pascual Coello⁷³, Publicado entre 1847 y 1870, en donde figuran las provincias de Cádiz, Salamanca, Zamora y Asturias, y mapas de núcleos de población. Viene muy detalladamente representado la orografía y el Camino, y cascos urbanos.

IV.10.2. Camino militar en la guerra contra los franceses

Desde la ocupación francesa en 1808 hasta la restauración del absolutismo en 1823, este itinerario es protagonista del paso de diversos ejércitos, de los que haremos aquí resumida mención. Con el *Tratado de Fontainebleau* (27-X-1807) entre España y Francia, donde se acuerda la invasión de Portugal, el ejército francés entra por San Sebastián en dirección a Lisboa pasando por el tramo: Salamanca-Plasencia⁷⁴, por el Puerto de Béjar, hasta tomar Lisboa (30-XI). En 1808, en una segunda invasión, toman Madrid (23-III) coronando Napoleón a su hermano José Bonaparte.

Ante la ocupación francesa se crea en Aranjuez la *Junta Central Suprema Gubernativa del Reino*. Estaba formada por 35 representantes de la nación, con destacables figuras (Conde de Floridablanca, Jovellanos, etc.). En 1808 se traslada a Badajoz, partiendo el 1 de Diciembre. El 13, en Mérida, la Junta decide ir a Sevilla, lle-

⁷² GARCÍA ÁLVAREZ, J. y QUIRÓS LINARES, F. "Pascual Madoz y la lectura del territorio. El Diccionario Geográfico, y el Atlas, de España y sus Posesiones de Ultramar", en *Pascual Madoz (1805-1870): un político transformador del territorio. Homenaje en el bicentenario de su nacimiento*, Madrid, Universidad Carlos III-Instituto Pascual Madoz, 2005 pp. 53-70.

⁷³ QUIRÓS LINARES, F. "La cartografía de la metrópoli en el *Atlas de España y sus Posesiones de Ultramar* (1847-1870), de Francisco Coello. Características, fuentes y colaboradores", *Revista Cuatrimestral de Geografía*, 81, 2015, pp. 63-92.

⁷⁴ LÓPEZ-DAVALILLO, *Atlas...*, p. 150.

gando el 17, su segunda sede; luego pasarían a Cádiz⁷⁵. Esta Junta *revolucionaria* inspiró las Cortes de Cádiz (24-IX-1810), en donde surgió la primera Constitución española de 1812.

Año 1809, ante a la llegada de Napoleón, urge cerrar los pasos a Andalucía, sede del Gobierno. Nuestro Camino es estratégico para pasar Sierra Morena. En Santa Olalla se asienta el *1.º Regimiento de Marina* (1.800 soldados). El 14 de Junio, con su Capitán de Navío Ignacio Fonnegra, y con el *Ejército de Extremadura*, al mando de Echevarri, marchan al Norte. Las tropas francesas evitan la enfrentarse, retirándose por aquí. Las españolas llegan a Monasterio el 15, prosiguiendo por Fuente de Cantos, Los Santos, Almendralejo, Mérida... hasta la Batalla de *Talavera de la Reina* el 27 de Julio, con desaprovechada victoria⁷⁶.

Año 1810, tenemos el paso por aquí de una compañía del ejército francés del Mariscal Soult, Sevilla-Badajoz⁷⁷. Parte de Sevilla el 31 de Diciembre de 1809, con una abundante caballería y fuerte tren de artillería, hacia Monasterio y Almendralejo. Aquí se suma otra columna para la toma de la *plaza fuerte* de Badajoz, que cayó el 11 de Marzo.

Año 1823, con la intención de reponer a Fernando VII, y tras la vuelta del absolutismo en las diversas naciones europeas, acuerdan, en el *Congreso de Verona*, enviar un ejército conocido como los *Cien mil hijos de San Luis*, formado por tropas francesas. Una de ellas parte desde Madrid a Extremadura al mando de Boumort con 8.000 soldados, para proseguir por el *Camino de la Plata* hacia Sevilla, hasta llegar a Cádiz donde se encontraba el Rey

⁷⁵ DE DIEGO GARCÍA, E. "La crisis política en la España de 1808. El surgimiento del Nuevo Régimen", *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, t. 255, 2008, pp. 228-229.

⁷⁶ MARTÍNEZ VALVERDE, C. *La marina en la Guerra de la Independencia*, Madrid, Bca. del Mar Estelar, Ed. Nacional, 1974; DE DIEGO, "La crisis...", pp. 278-279.

⁷⁷ GARCÍA PÉREZ, J. y SÁNCHEZ MARROYO, F. *Historia de Extremadura*, Badajoz, 1985, Tomo IV, p. 674.

(secuestrado), que es tomada el 1 de Octubre de 1823, quedando repuesta la monarquía⁷⁸.

IV.10.3. De caminos de ruedas a carreteras

En 1812 se publica la *Nueva Guía de Caminos*, de Santiago López, en donde aparece de forma ininterrumpida nuestro Camino desde Algeciras hasta Gijón⁷⁹. En 1856 el Director General de Obras Públicas, Cipriano Segundo Campesinos, publica la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas*, realizadas entre 1846-1855, en donde se reflejan las inversiones en las obras de mejora de esos caminos para convertirlos en carreteras, con arcenes, terraplenes, alcantarillas, firme..., afectando a los tramos: Cádiz-Sevilla-Santa Olalla / Los Santos de Maimona-Mérida / Mérida-Salamanca (en ejecución) / Corrales-Zamora / Benavente-Astorga-León / y el difícil paso del *Puerto de Pajares*: León-Oviedo-Gijón/Avilés⁸⁰. Cuarenta años después, en 1896, y según se desprende de la *Estadística de Obras Públicas* (1895-1896), queda resuelto como *carretera* todo este itinerario, con tramos de 1º y 2º Orden: Algeciras-Cádiz (2º), Cádiz-Sevilla (1º), Sevilla-Salamanca (2º), Salamanca-Zamora-Norte de Montamarta (1º), Montamarta-Benavente (2º), Benavente-Astorga (1º), variante directo Benavente-León (2º) (que será parte de la futura *Carretera Nacional-630*), León-Oviedo-Gijón (1º) (idem), variante Oviedo-Avilés (2º)⁸¹.

IV.10.4. Llegada del Ferrocarril

Con la Revolución Industrial nace el Ferrocarril. Es a partir de la *Ley General de Ferrocarriles*⁸², del 3 de Junio de 1855, cuando comienza la expansión ferroviaria en España, hasta finales del siglo XIX, y que será realizada por grandes y pequeñas compañías. Por ejemplo, las líneas: Cádiz-Sevilla (construida en torno a los

⁷⁸ LÓPEZ-DAVALILLO. *Atlas...*, p. 160.

⁷⁹ URIOL. *Historia...*, t. II, pp. 5-10.

⁸⁰ *Ibídem*, pp. 24-30.

⁸¹ *Ibíd.*, pp. 56-60.

⁸² *Ib.*, pp. 34-25 y 39.

años 1852-1865); Sevilla-Mérida (1870-1885); o la inauguración de la línea Plasencia-Astorga en 1896 (cerrada desde 1984), por el obligado *Puerto de Béjar*, en donde se hizo un túnel y puente metálico sobre el *Río Cuerpo de Hombre*. Así pues, a lo largo de toda la segunda mitad de esta centuria queda construido un *camino de hierro* entre Cádiz y Gijón, siendo zonas nodales: Sevilla, Zafra, Mérida, Cáceres, Plasencia, Salamanca, Zamora, Astorga y León⁸³.

IV.11. Siglo XX

IV.11.1. Camino militar en la Guerra Civil

Durante la Segunda República, entre el 29 Julio y 5 de Agosto de 1936, las tropas sublevadas del general Francisco Franco se desplazan desde el Norte de África a la Península por dos vías: la mayor parte del ejército por un *punto aéreo* Tetuán-Sevilla; otra, sobre todo armamento pesado, Ceuta-Algeciras-Sevilla. Hasta Madrid se desestimó ir por Despeñaperros, más complicado, eligiendo *la Plata*, uniéndose así con las tropas sublevadas del *Ejército del Norte*, haciendo frente común contra Madrid. En Sevilla se organiza una *columna militar* al mando de Juan Yagüe, la conocida como "columna de la muerte", por el sangriento rastro que dejó de víctimas fusiladas⁸⁴, dirigida por el Teniente-Coronel Asensio Cabanillas, y formada por el *Ejército de África* (legionarios y tropas regulares marroquíes). Se aprovechó la entonces moderna carretera que ascendía por Sierra Morena: El Ronquillo, Santa Olalla, *Puerto del Viso* en Monesterio y Mérida. Tuvieron resistencias republicanas en los pasos estratégicos de Monesterio y Los Santos de Maimona; y en Almendralejo. El día 10, en la *Batalla de Mérida*, cayó esta plaza. Aquí había entonces dos puentes, el de piedra, de la *Vía de la Plata*, y el de hierro, del joven *Ferrocarril*; decidiendo tomar el primero. Tras la *Campaña de Extremadura*, quedan uni-

⁸³ Ib., p. 76 (mapa de 1897).

⁸⁴ ESPINOSA MAESTRE, F. *La Columna de la muerte: el avance del ejército franquista de Sevilla a Badajoz*, Barcelona, 2003.

dos dos ejércitos sublevados (el *de África y del Norte*), siendo este Camino protagonista en el éxito de este *golpe de estado*.

IV.11.2. De carretera de tierra a carretera de asfalto

Con la aparición y proliferación de vehículos a motor en las dos primeras décadas del s. XX, y con el fin de mejorar el sistema viario, aprovechando novedades técnicas: cemento armado, asfalto y alquitrán; se publica el Real Decreto Ley de 9 de Febrero de 1926, creando el *Circuito Nacional de Firms Especiales*⁸⁵. Se implanta en nuestro itinerario entre: Gibraltar-Cáceres y León-Oviedo. En el preámbulo de este *Decreto* es esclarecedor su doble intención: “El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello una esmerada conservación de las carreteras (...)”⁸⁶.

Para ello, en un decreto posterior de 1927, se establece el monopolio del petróleo y sus derivados, participando el Estado en sus beneficios. Este mismo año se amplía la autorización de Oviedo a Gijón⁸⁷; y otro de 1934 entre Salamanca y Cáceres (214 km.)⁸⁸. Una de las más grandes y bellas obras de esta carretera fue su puente sobre el paso obligado de Alconétar en el Río Tajo (inundado en 1970 por el Embalse de Alcántara) (fig. 14). Después de la Guerra Civil se diseñan nuevos planes y vehículos, dando vía libre al transporte de grandes cargas, y a un Plan de modernización: *Ley de 18 de Diciembre de 1950*⁸⁹; con una primera etapa, 1951-1955, de mejoras, reparaciones, ensanches, terraplenes, desmontes, cambios de trazados, señalización... Este Plan abarca todo el itinerario Gibraltar-Gijón. Así, tenemos, fragmentariamente, pero respondiendo a un mismo eje de comunicación, di-

⁸⁵ URIOL. *Historia...*, t. II, pp. 239-242.

⁸⁶ *Ibíd.*, pp. 239 y ss.

⁸⁷ *Ibíd.*, pp. 255.

⁸⁸ *Ib.*, pp. 257-258.

⁸⁹ *Ib.*, pp. 273-276.

versas tipologías (de mayor a menor): *carretera radial*: Cádiz-Sevilla; *carretera subradial*: León-Gijón; *carretera periférica*: León-Zamora-Salamanca / Salamanca-Cáceres-Mérida-Sevilla / Cádiz-Gibraltar; y como *carretera complementaria*: León-Astorga. Paralelamente, el 16 de Septiembre de 1950, se firma la Declaración sobre la construcción de grandes carreteras de tráfico internacional, ampliándose en 1954, incluyendo: (Bailén)-Sevilla-Cádiz-Algeciras⁹⁰; iniciativa institucional seguida por nuevos planes y modernos trazados, hasta hoy.

A la vez van apareciendo modernas nomenclaturas: *Carretera Nacional-630 Gijón-Sevilla*, que constaba de 824 km.; pero obviando administrativamente denominar así a: Sevilla-Cádiz-Gibraltar; asociada a la antigua *carretera radial* Madrid-Cádiz (Nacional-IV)⁹¹. También surge, en 1967, el nombre "*Ruta de la Plata*" un *galicismo* relacionado a este eje, y que fue una propuesta de un grupo de ayuntamientos pertenecientes a esta Carretera⁹². En ese mismo año cuajó como *ruta turística*; hasta ser nombrada oficialmente a toda la Carretera N-630 en la *II Asamblea Nacional de Turismo* (Madrid, 1975)⁹³. Con el tiempo, surgieron nuevas infraestructuras paralelas: *Autovía A-66* y parte del *AVE* (Plasencia y Mérida)...

Igualmente habría que reivindicar, como perteneciente a este *Corredor de la Plata*, el tramo: Estrecho de Gibraltar-Sevilla; con trazas romana y medieval, ya documentadas desde antiguo (Iter nº. 6 y 7 del *Itinerario Antonino*; *Anónimo de Rávena*; etc.) (fig. 6 y 7). Sus modernas herederas son las actuales: *Carretera Nacional IV* (tramo Sevilla-Cádiz); *Autopista del Sur AP-4* (Sevilla-Cádiz); *Carretera N. 340* (Cádiz-Algeciras); *Autovía Jerez-Los Barrios A-381* (dirección Algeciras)... Advertir que en este recorrido, Estre-

⁹⁰ Ib., pp. 280.

⁹¹ MUÑOZ, "El "Corredor...", Cap. IV, punto 5.

⁹² Ibídem.

⁹³ Ibíd.

cho-Sevilla, existe un gran número de hitos geográficos (como: “Sierra”, “Cortijo”...) con el nombre *de la Plata*, en alusión a este *camino principal*; alguno de ellos ya documentados en el siglo XIV⁹⁴.

V. RENACER DE UN CAMINO OLVIDADO

V.1. Estudios sobre la calzada romana (ss. XVI-XX)

Son numerosos los trabajos que han tratado algún aspecto de este itinerario, sea como *calzada* o como *cañada real de la Plata*. Centrándonos en el primer caso, podemos destacar los realizados a partir del s. XVI, en el Renacimiento español, prestando interés en la epigrafía de sus *miliarios*; o en el s. XVIII, en plena *Ilustración*, las prospecciones del Luis de Velázquez, al Norte de Mérida, y de José de Alsinet, al Sur⁹⁵, y las de Antonio Ponz. En el s. XIX, con su renovación científica, se fue asentando la visión global de sus vestigios (firme, nuevos miliarios, puentes, mansiones...).

Todos estos estudios culminaron en la gran Tesis Doctoral de Roldán Hervás: *Iter ab Emerita Asturicam (El Camino de la Plata)*, publicada en 1971. Esta imprescindible obra recopila, resume, organiza... toda la bibliografía anterior, aportando datos inéditos, fotos y planos; dando una visión más global a este trazado. Esta obra hizo *visible* esta *calzada romana*, y animó nuevos estudios. Pero su título fue un equívoco historiográfico: un nombre moderno, pero en latín, dándole una visión clásico-académico (muchos creen que este nombre es el original...). Basándose en Nebrija (Mérida-Salamanca), fija “plata” entre *Emérita-Astúrica*, obviando el Sur del Guadiana, reflejado en fuentes clásicas (*Itinerario Antonino...*), con restos de calzada, mansiones..., asociados al topónimo: *Camino de la Plata* (fig. 5).

⁹⁴ MUÑOZ, “Sobre el topónimo...”, p. 13. Del mismo autor: “El “Corredor...”, cap. IV, pto. 5.

⁹⁵ ROLDÁN, *Iter ab Emerita...*, 185 y ss.; y MUÑOZ, “Sobre el topónimo...”, pp. 26-27, respectivamente.

Citar también la Tesis Doctoral de Puerta Torres: *Los Miliarios de la Vía de la Plata*⁹⁶, fundamental para entender la evolución de esta calzada a través de su epigrafía, donde solían mencionar al emperador de turno, tanto en la construcción como en la reparación de un tramo concreto. También el estudio de *Gil Montes* sobre la estructura y trazado de la calzada desde un punto de vista geológico⁹⁷. Igualmente uno de los trabajos del que suscribe, demostrando la continuidad de la calzada al Sur de Mérida, origen espacial del topónimo *Camino de la Plata*⁹⁸. Pero, sobre todo, la gran labor del Ingeniero de Caminos *Moreno Gallo*, centrado en Castilla y León, en el tramo: Puerto de Béjar, frontera con Extremadura, hasta Astorga. Aplicando la prospección aérea, el trabajo de campo y la excavación, ha descubierto kilómetros de calzada *fosilizada* inédita, sobre todo desde Salamanca hasta la línea del Duero, en la localidad de Villalazán, situando aquí la mansión *Occelo Duri*, al Este de Zamora, en donde hasta ahora se creía su ubicación⁹⁹.

V.2. 1931: Monumento Histórico Artístico en la Provincia de Salamanca (Decreto del 3 de Junio)

En plena Segunda República, sensibilizada en la protección del Patrimonio Cultural de la nación, se empieza admirar la calzada romana, en este caso a su paso por esta provincia, donde eran evidentes sus miliarios y restos estructurales, y que concluyó es su declaración como *Monumento Histórico* (BOE, 4-VI-1931); que más modernamente pasó a ser reconocido como: *Bien de Interés Cultural* (B.I.C.) (19-VII-2001).

V.3. 1967: Ruta Nacional de Turismo: Ruta de la Plata

Habría que buscar los orígenes de este término en varias conferencias de Serrano Díaz (1964/1965/1975), que motivó una

⁹⁶ PUERTA TORRES, C. *Los Miliarios de la Vía de la Plata*, Madrid, 1995.

⁹⁷ GIL, "Vía delapidada...", *op. cit.*

⁹⁸ MUÑOZ, "Sobre el topónimo...", *op. cit.*

⁹⁹ MORENO GALLO, I. *Vías romanas en Castilla y León*, en internet: www.viasromanas.net

reunión para la creación de una “hermandad de Ayuntamientos” pertenecientes a la Carretera Nacional-630 (Salamanca, 1967), nombrando como *Ruta de la Plata* a esta Carretera¹⁰⁰. Así se incluyó como *Ruta Nacional de Turismo* ese mismo año, dentro de la política aperturista de Manuel Fraga Iribarne (Ministro de Información y Turismo, 1963-1969) con la intención de aprovechar los atractivos patrimoniales de diversos caminos peninsulares. En este contexto, mencionar también el servicio ferroviario *Ruta de la Plata* Gijón-Sevilla (1969).

V.4. 1991: *Amigos de la Vía de la Plata-Camino Mozárabe de Santiago*

Por iniciativa de la *Fundación Ramos de Castro para el Estudio y Promoción del Hombre*, de Zamora, y con la colaboración de la *Asociación de Amigos del Camino de Santiago de Navarra*, se organizó en Zamora, en 1991, el *I Congreso Internacional del Camino de Santiago-Vía de la Plata*, y una peregrinación internacional en 1990 (Sevilla-Cáceres) y 1991 (Cáceres-Astorga), haciéndola coincidir este último año con este Congreso. Paralelamente, unos amigos, desde finales de los años ochenta, estábamos estudiando esta calzada. Así esta fecha fue el *pistoletazo* del renacimiento, *visibilidad* y uso del trazado antiguo de este itinerario para su disfrute jacobeo, deportivo, turístico... En este congreso propusimos por primera vez su declaración por la UNESCO como *Patrimonio de la Humanidad*, así como la necesidad de crear asociaciones de *amigos del camino*; surgiendo así en este año las de: Zafra, Mérida, Cáceres, Plasencia, Zamora, La Bañeza; a las que siguieron años después: Sevilla, Fuenterroble de Salvatierra, Puerto de Santa María, Cádiz, Salamanca; sin olvidar a otras relacionadas: Astorga, León, Oviedo, Ourense, Huelva, Granada, Córdoba, Málaga, Almería, Jaén... que convergen aquí. Los objetivos y trabajos han sido múltiples: su señalización con flechas amarillas, siguiendo en lo

¹⁰⁰ SERRANO DÍAZ, E. “Viajad desde Gijón hacia Sevilla, camino de historia, arte y paisaje”, conferencias impartidas en Gijón y Oviedo, 1965; y en las *I y II Asamblea Nacional de Turismo*, 1964/1975.

posible su traza romana; la defensa de su trazado; la edición de una Guía para su andadura¹⁰¹; la reposición de miliarios; la organización de congresos y conferencias; la atención a peregrinos y senderistas; las denuncias en defensa de su trazado... Una humilde labor ciudadana que ha trascendido internacionalmente, hasta el punto que hoy son miles las personas de todo el mundo que andan esta *calzada romana, camino real y cañada ganadera*; y volviendo a sumar pasos en muchos de sus tramos *fósiles*... Gracias a esa labor, que iniciamos hace veinticinco años, se ha asentado el interés mundial para andar el *Camino de la Plata*, ya sea en su versión senderista, ciclista o a caballo (fig. 15).

V.5. 1997: Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata

Esta iniciativa asociativa municipal comienza en Abril de 1997, con: Gijón, León, Zamora, Salamanca, Cáceres y Sevilla¹⁰². El objetivo básico es la rentabilización socioeconómica a través de la promoción turística de este eje. Aunque su primera referencia fue la *Carretera Nacional-630*, hoy esta iniciativa es global, con sus trazados históricos, y abierto a todos los municipios del eje viario Sevilla-Gijón; aunque sin incluir las tierras gaditanas, como sería lo más correcto.

V.6. 1997: Asociación de Pueblos en Defensa de la Vía de la Plata

Surgió como reacción a la anterior, no coincidente del todo con el trazado de la *calzada romana*, además de incluir a Sevilla y Gijón, académicamente ajenas a la "Vía de la Plata", según la visión parcial Mérida-Astorga. Ello motivó protestas de ayuntamientos

¹⁰¹ VV.AA. *Guía del Camino Mozárabe de Santiago-Vía de la Plata*, [de la que es coautor: Muñoz Hidalgo, D.M.], Sevilla, Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago-Vía de la Plata, Diputación de Sevilla, 2001. Hubo una anterior, de 1994, más modesta, hecha con los mapas del Instituto Geográfico Catastral y cómputo de distancias, realizadas por las asociaciones de Zafra y Sevilla, y con artículos de MUÑOZ GARDE, A., en la revista *Peregrino*.

¹⁰² Web oficial: <http://www.rutadelaplata.com>

relacionados con la *calzada romana* que pasa por su término¹⁰³. Temían perder subvenciones que supuestamente serían acaparadas por la *Red* de esas grandes ciudades que habían estirado este Camino “como un chicle”¹⁰⁴.

V.7. 1998-2004: Proyecto Alba Plata (Premio Europa Nostra-2005)

El origen de este proyecto fue una propuesta de los *amigos del camino* de Zafra y Cáceres a la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura desde 1991, que cuajó en 1995, con la intención de estudiar, deslindar, proteger y aprovechar los antiguos tramos a su paso por esta región. Esta Administración cogió el relevo creando un equipo multidisciplinar, con la colaboración de estos *amigos*, y con casi la total financiación del Banco Europeo de Inversiones. Se ejecutó entre 1998 y 2004, con una segunda edición. Objetivos: rehabilitación del Patrimonio junto a la calzada; creación de *albergues turísticos*; potenciar valores culturales con la creación de *centros de interpretación*; hacer transitable la calzada y planes de conservación... Se hicieron excavaciones arqueológicas puntuales de su traza (fig. 16). Consiguió el *Premio Europa Nostra* 2005, en la categoría de *Conservación, Paisajes Culturales*. Aún así se quedó a medias, pues la calzada no se deslindó, estando aún en manos privadas en muchos de sus tramos, y siguiendo estando roturada y desprotegida.

V.8. Iter Plata. Castilla-León

Paralelamente, la comunidad de Castilla y León, en esta década de los noventa y en la siguiente, venía haciendo un estudio de la calzada romana al Sur de Salamanca, con varias intervenciones arqueológicas, la recuperación y reposición de múltiples miliarios en sus puntos originales, acompañados de carteles infor-

¹⁰³ Web oficial: <http://www.laviadelaplata.es>

¹⁰⁴ ROLDÁN HERVÁS, J.M. “El Camino de la Plata: el estado de la cuestión”, *Anas*, 18, pp. 11-27, en especial p. 12, Mérida, 2005; reeditado como “El Camino de la Plata: iter o negotium”, *Gerión*, Vol. Extra, pp. 323-340, en especial p. 324, Madrid, 2007.

mativos; incluyéndola en el proyecto "Vías de comunicación del Patrimonio" (2007-2013) para impulsar y promocionar este itinerario cultural, acompañado de jornadas y conferencias.

V.9. 1997 y 2001: Incoación de Expediente como Bien de Interés Cultural (BIC), en Extremadura y Castilla-León

Por iniciativa de las asociaciones de *amigos del camino* de Zafra y Cáceres, y en el contexto del proyecto extremeño Alba Plata, se solicitó esta figura jurídica de protección ante la desidia y abandono que tenía este Patrimonio Caminero, y con el objetivo de protegerlo ante futuras obras que pudieran socavar su integridad física y su *Paisaje*. En 1997 se hizo la incoación respectiva (Diario Oficial de Extremadura, n.º 140) en su categoría como *sitio histórico*; trámite que, aún está abierto. Tiempo después, en 2001, se sumó la Junta de Castilla y León (Boletín Oficial de Castilla y León, 19-XII-2001).

V.10. 1998: Candidata en ser declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO

La primera propuesta la hicimos en 1991, en el *I Congreso Internacional del Camino de Santiago-Vía de la Plata*. Tras diversos contactos con nuestras administraciones, en 1998 la Vía de la Plata entra a formar parte de la *Lista Indicativa* del Ministerio de Cultura del Gobierno de España como candidata para esta declaración ante la UNESCO. Desde entonces no se ha avanzado, pues deben ponerse de acuerdo conjuntamente todas las comunidades: Andalucía, Extremadura, Castilla y León y Asturias; a la hora de solicitar su declaración.

VI. UN CAMINO PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Por su importante, variado y numeroso Patrimonio Cultural y Natural de este histórico itinerario, un verdadero *camino de caminos* (Trashumante, Comercial, Militar, Cultural, Artístico, Mozárabe de Santiago...); por su trascendencia internacional histórica-

artística y natural-paisajística; es, en su conjunto, un enorme atractivo, un envidiable recurso para su rentabilización socioeconómica; pero de una forma respetuosa con sus valores patrimoniales, y que se le ha venido en llamar *Desarrollo Sostenible*. Por otro lado, sus viejas trazas son espacios públicos para el disfrute de la Sociedad¹⁰⁵. Hoy, gracias a los *amigos del camino*, es de los circuitos señalizados más largos del mundo: 1.000 kilómetros entre Algeciras y Gijón.

VI.1. Un rico Patrimonio Cultural y Natural

Su dilatada Historia dejó un legado rico y diverso, con un gran número de reconocidos Conjuntos Histórico-Artísticos: Tarifa, Santiponce, Zafra, Plasencia, Hervás, Zamora, Benavente, Astorga, León... Más aún, es el único camino del mundo con 5 conjuntos declarados *Patrimonio de la Humanidad* por la UNESCO: Sevilla, Mérida, Cáceres, Salamanca y Oviedo. También un singular *Patrimonio Caminero*, con importantes infraestructuras: *Calzada Romana, Camino Real y Cañada Real*¹⁰⁶. Igualmente su Patrimonio Etnográfico material e inmaterial, etc. Por otro lado, el *Corredor de la Plata* podría ser considerado la “reserva natural de Europa”, con una gran y variada biodiversidad. Es un *corredor ecológico* con fértiles valles, sierras frondosas, bosques adeshados... y un *camino intercontinental* de una rica fauna ornitológica. Su entorno

¹⁰⁵ MUÑOZ HIDALGO, D.M. y GIL MONTES, J. “La Vía de la Plata: un Corredor Ecológico, Turístico e Histórico a proteger”, *Actas del Congreso Los Espacios Protegidos de Extremadura. Un esfuerzo solidario con las generaciones futuras*, Cáceres, Mérida, 1997.

¹⁰⁶ GARCÍA, “Cañadas...”, op. cit.; BAYÓN VERA, S. “Cañada-Calzada / Calzada-Cañada”, *El Nuevo Miliario*, 2, Madrid, 2006, pp.13-23; Ídem, “Cañada y Calzada de la Plata. Tramo 1: Sistema Central (Sierra de Béjar). Baños de Montemayor-Valdefuentes de Sangusín”, *N.M.*, 3, 2006, pp. 14-24; Ídem, “Cañada y Calzada de la Plata. Tramo 2: Valdefuentes de Sangusín-Navarredonda de Salvatierra”. *N.M.*, 4, 2007, pp. 48-54; Ídem, “Cañada y Calzada de la Plata. Tramo 3: Frades de la Sierra-Salamanca”, *N.M.*, 2008, pp. 30-39; BAYÓN VERA, S. y GIL MONTES, J. “La Cañada Real de la Plata y Calzada Romana de la Plata”, *N.M.*, 10, 2010, pp. 29- 40; CRUZ SÁNCHEZ, P.J. y ESCRIBANO VELASCO, C. *Patrimonio material e inmaterial de las vías pecuarias en el entorno de la Cañada de la Plata*, Valladolid, 2013.

viario interrelaciona espacios de gran importancia ecológica, de Sur a Norte: Andalucía: *Parque Nacional de Doñana, Parques Naturales del Estrecho, de los Alcornocales, de la Bahía de Cádiz, Sierra Norte*; Extremadura: *Parque Natural de Cornalvo, Llanos de Cáceres, Parque Nacional de Monfragüe*; Castilla-León: *Reserva Natural de Lagunas de Villafáfila*; Asturias: *Parque Natural de las Ubiñas-La Mesa*, etc. Un verdadero *Camino de la Naturaleza*.

VI.2. Rentabilización Social

Son muchas las potencialidades para el desarrollo personal. *Camino del Saber*: este itinerario es una gran *universidad abierta* repleta de Historia, Arte y Naturaleza; un *aula* en la que se puede andar aprendiendo, sirviendo hoy en día para algunas experiencias educativas en varios centros de enseñanza¹⁰⁷ (fig. 17). *Camino de la Salud*: con variadas modalidades: senderismo, ciclismo y a caballo; un espacio público como *circuito deportivo*; y con una concentración de establecimientos termales-medicinales: El Raposo, Alanje, Carmonita, Baños de Montemayor... *Camino para la Paz*: resultado de un crisol de civilizaciones y actual *avenida* de miles de personas que hacen el Camino; un envidiable escenario para el encuentro y hermanamiento, fomentando proyectos cooperativos...

VI.3. Rentabilización Económica

Beneficios directos: la industria del Turismo tiene en *la Plata* un gran potencial, un sector en clara expansión ante la creciente demanda de ocio y tiempo libre con la práctica de diversas modalidades: senderismo, ciclismo, ecuestre o a motor; y por diversas motivaciones, como el Turismo: Cultural, de Naturaleza, Deportivo, Religioso, Gastronómico, de Salud... *Beneficios indirectos*: sus

¹⁰⁷ Los *Amigos del Camino Mozárabe de Santiago-Vía de la Plata, de Zafra*, presentamos un proyecto educativo al I.E.S. Fernández Santana de Los Santos de Maimona (que ya por su 15ª Ed.): *"La Escuela en Ruta"*. Pretende unir todos los departamentos (Historia, C. Naturales, Ed. Física...), para alumnos de 1º de Bach. Van en bicicleta por la *Vía de la Plata*, desde Mérida hasta las ruinas de la ciudad romana de *Caparra*, aprendiendo diversas disciplinas.

grandes bellezas patrimoniales atraen a gentes de todos los rincones del planeta, convirtiendo este Camino en una gran *avenida comercial*, un *escaparate* donde mostrar producciones de calidad. El conocimiento *in situ* de estos productos es una envidiable fórmula para la promoción de múltiples sectores (hostelería, restauración...), generadores de riqueza y empleo. *Escenario para proyectos de cooperación y desarrollo*: el asociacionismo empresarial en este Camino es una oportunidad de progreso: empresas culturales, redes de cooperación, unión de comarcas... son vías de desarrollo, buscando la singularidad y la excelencia aquí ofertadas.

VI.4. Pero, un Patrimonio Caminero desprotegido

Siendo consciente de sus riquezas y potencialidades, protagonista de estudios, ferias de turismo, documentales... ¡hoy mismo sus trazas están siendo destruidas!...; impidiendo su andadura: cierres con alambradas, roturación agrícola, cimentación de obras, un campo de tiro al plato al Norte de Mérida... (fig. 18). Todo ello está destruyendo huellas romanas, medievales y pecuarias. Su desprotección administrativa, el que su traza no suela figurar en *Estudios de Impacto Ambiental*, o en los *Planes Generales de Ordenación Urbana y Territorial*... amenaza a que obras futuras puedan seguir socavando sus estructuras, o con impactos irreversibles a su imagen y *paisaje cultural*.

VII. RECONOCIMIENTO DEL PAISAJE CULTURAL DE LA PLATA

En conclusión, visto sus: aspiraciones humanas y condicionantes físicos, trascendencias históricas y medioambientales, patrimonio, potencialidades socioeconómicas, indefensión...; es necesario un plan de reconocimientos institucionales para este itinerario universal. Proponemos dos fórmulas: herramientas jurídicas en la protección del Patrimonio; y eslóganes promocionales sintetizando singularidades. Y al igual que propusimos en su día el

término: *Corredor de la Plata*¹⁰⁸, como *fenómeno viario*; presentamos aquí el término: *Paisaje Cultural de la Plata*, como *fenómeno socioambiental*, donde en milenios se han aunado una íntegra intercomunicación entre: Humanidad y Naturaleza; y en un marco geográfico de 1.000 km. entre las tierras andaluzas del Estrecho y las costas asturianas.

VII.1. Bien de Interés Cultural (BIC)

Es necesaria y urgente esta herramienta de protección para este Patrimonio Caminero, en todas sus variantes históricas: calzada romana, camino real-locales y cañadas-vías pecuarias; e infraestructuras modernas pero abandonadas.

VII.2. Itinerario de Interés Medioambiental

Esta figura de protección no existe, pero habría que crearla, o como promoción. Lo avala: su rica biodiversidad; ser itinerario intercontinental de la fauna ornitológica; concentración de vías pecuarias (Cañadas Reales: de la Plata, Leonesa Occidental, Soriana Occidental...; y de menor rango: cordeles, veredas y sendas).

VII.3. Itinerario de Interés Turístico

Como hemos demostrado, este Camino y su entorno poseen un inmenso atractivo turístico. Esta figura existe en algunas regiones con nombres similares. A nivel nacional sería una herramienta necesaria para su protección y promoción.

VII.4. Camino Mozárabe de Santiago

Fue el primer camino jacobeo desde las grandes comunidades cristianas del Sur peninsular (Mérida, Sevilla, Cádiz, Córdoba, Granada...) bajo dominio musulmán. Hoy ha alcanzado gran proyección internacional, con guías en múltiples idiomas. Aún así, no consta en el *Consejo Jacobeo* del Ministerio de Educación y Cultura.

¹⁰⁸ MUÑOZ, "El Corredor de la Plata..."

VII.5. Camino de la Lengua Castellana

Un importante itinerario de expansión lingüística hacia el Sur Peninsular desde el Medievo y hacia otros continentes. Aquí Antonio de Nebrija, en sus continuos viajes, fue escribiendo la primera *Gramática de la Lengua Castellana*.

VII.6. Camino de la Hispanidad

Por aquí se difundieron al resto del mundo, y a través de los puertos de Sevilla y Cádiz, múltiples modelos culturales, siendo el más importante cauce o “trampolín” de moldes hispanos hacia el otro lado de los océanos (un *Camino de las Indias*).

VII.7. Itinerario Cultural Europeo

Con esta distinción, que depende del *Consejo de Europa*, se debe reconocer aquí la importancia que tuvo este crisol cultural en el origen de Europa; un entorno viario por donde, además, se proyectaron valores europeos al resto de la humanidad.

VII.8. Sello de Patrimonio Europeo

Una iniciativa del Parlamento Europeo con el objetivo de consolidar la identidad y en aras de la educación para una conciencia europea, en nuestro caso a través del Sello: *Paisaje Cultural de la Plata*. Esto implica relacionar el Patrimonio con el Desarrollo Sostenible de las regiones, y el entendimiento de la riqueza de su diversidad.

VII.9. Patrimonio de la Humanidad

El espacio geográfico de este itinerario integra y hermana: naturaleza y humanidad; más aún, es suma de pasos de ida y vuelta de múltiples civilizaciones que nos han legado un gran y diverso Patrimonio monumental y paisajístico.

10. Camino para la Paz

Puede ser contradictorio por sus condensados acontecimientos militares, pero también nació del cúmulo de múltiples

culturas. Busquemos pues una *reparación*: actividades encaminadas al hermanamiento de los pueblos que por aquí pasaron.

APÉNDICE FOTOGRÁFICO



Fig. 1: Alineación de puertos de montaña y vados de los ríos en el Oeste peninsular



Fig. 2: El “Corredor de la Plata” y actual ordenación territorial-administrativa



Fig. 4: “Hispalensis Conventus Delineatio”, 1579 (detalle). Jerónimo de Chaves

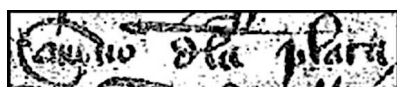


Fig. 3: “Camino de la Plata”. Papeles de Mayordomazgo, 1408. Archivo Municipal de Sevilla



Fig. 5: Loma de la Calzada Romana “de la

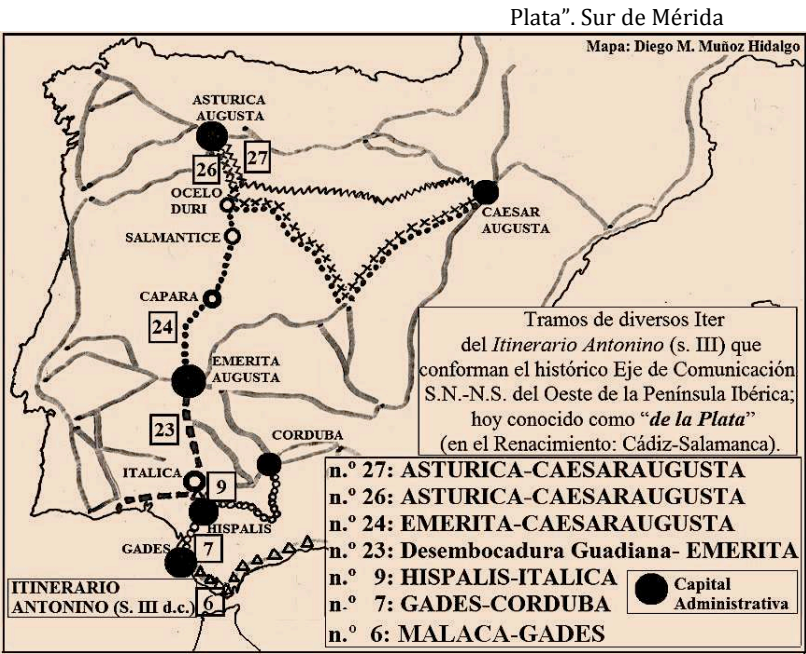


Fig. 6: Diversos "iter" del Itinerario Antonino que conforman el Eje "de la Plata"



Fig. 7: Anónimo de Ravenna (s. VII)



Fig. 8: Relieve de peregrino. Iglesia de Santiago, Cáceres



Fig. 9: Trashumancia por la "Cañada Real de la Plata".
Puente romano de Salamanca



Fig.10: Camino Real de Castilla, o de Extremadura. Puerto de Béjar



Fig.: 11: El puente romano de Salamanca.
Gustave Doré

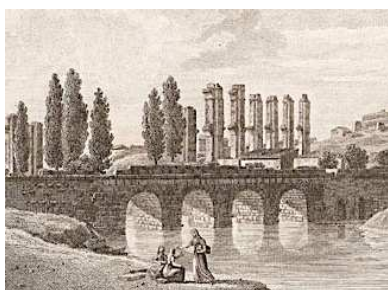


Fig. 12: Puente romano de Albarregas (detalle). Mérida. A. de Laborde



Fig.: 13: Puente romano de Alconétar. Río Tajo. A. de Laborde

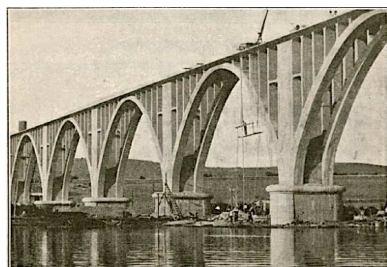


Fig. 14: Antiguo puente de la Carretera N-630. Alconétar, Río Tajo (Fuente: Blog "Las Carreteras de Extremadura")

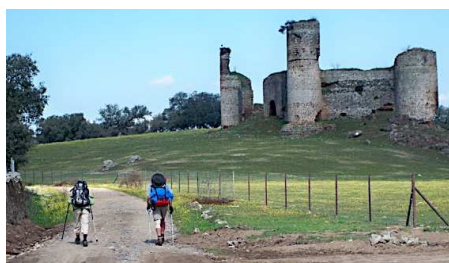


Fig. 15: Senderistas alemanes por el Camino de la Plata. Sur de Monesterio



Fig. 16: Excavación de la Calzada, con miliarios. Casas de Don Antonio (foto: Gil Montes)



Fig. 17: "La Escuela en Ruta". Actividad pedagógica entre Mérida y Cáparra



Fig.: 18: Restos de la Calzada de la Plata, destruida por la roturación agrícola (foto: Gil Montes)

