

La vía de la Plata



COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA
ESPAÑA - PORTUGAL
COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRICA



Unión Europea
FEDER
Invertimos en su futuro

Texto: Manuel Carlos Jiménez González / Ana Rupidera Giraldo

El denominado camino o calzada de La Plata corresponde a la Vía número XXIV descrita en el *Itinerarium Antonini* como (*iter*) *ab Emerita Caesarugustam* que, con una longitud estimada de 632 millas romanas, ponía en comunicación *Emerita* con *Ocelo Duri* siguiendo una dirección de sur a norte y, desde allí, se desviaba hacia el este, por *Segovia*, *Complutum* y *Bilbilis*, hasta alcanzar *Caesaraugusta* (It. Ant. 433,1-438,1).

Es decir, que la ruta, tal como aparece documentada en la fuente romana más antigua de todas, no se corresponde exactamente con lo que popularmente, e incluso en medios científicos, se suele considerar como Vía de la Plata, que sería el camino entre Mérida y Astorga. En la fuente romana, como podemos ver, el tramo *Ocelo Duri-Asturica* (*Zamora-Astorga*) se considera correspondiente a una Vía distinta; concretamente la *Vía XXVII ab Asturica Caesarugustam* que, con una longitud de 497 millas, se dirigía, en principio, de norte a sur, de *Asturica* a *Ocelo Duri*, y desde ésta tomaba dirección este hacia *Zaragoza*, *Caesaraugusta* (It. Ant. 439,5- 439,14). De lo descrito en el Itinerario parece deducirse que para los romanos el curso del río Duero representaba un obstáculo importante, que haría que el camino al norte y al sur del mismo no se viera como una sola unidad. Como ha sido señalado por numerosos historiadores, la misma calzada parece haber presentado un aspecto distinto al sur y al norte del río. Mientras que al sur aparece predominantemente como un camino ocasionalmente enlosado y continuamente jalonado por miliarios, al norte del Duero no parece que haya tenido un firme de losas, sino que sería una vía de tierra apisonada (*vía terrena*), y tampoco parece que las distancias en ella se señalaran mediante miliarios o, en todo caso, con miliarios epigráficos de granito. Estas diferencias se deben, sin duda, a que los dos tramos de la calzada pertenecían a provincias diferentes. Como atestigua Plinio, Lusitania comenzaba al sur del Duero, mientras que al norte de él se extendía la provincia Citerior o Tarraconense. La denominación popular de Vía de la Plata es algo que tradicionalmente se documentaba sólo en relación con el tramo al sur del Duero y en especial en las provincias de Salamanca y Cáceres. En tierras zamoranas o leonesas se la denominaba cañada de la Vizana o calzada de Guinea, coincidentes con la cañada Real Leonesa.

El primer momento en el que a través de los restos materiales puede suponerse la existencia de una vía de penetración sur-norte por el oeste de la península Ibérica es en época de los tartesos. Esta antigua vía, que pondría en contacto la costa atlántica con el interior de la meseta, como ha quedado demostrado con la aparición de una serie de jarros tartésicos en Castilla, tendría fines comerciales, comunicando un centro metalúrgico creador y productor -Gadir- con la península. Mediante fuentes escritas sabemos de la campaña del caudillo cartaginés Aníbal contra los Vacceos en el siglo III a. de C. Según algunos historiadores Aníbal debió seguir la ruta que bordea el norte de Sierra Morena y después el camino natural occidental del curso medio del Guadiana, Tajo y Duero, es decir la ruta que posteriormente será conocida como la Vía de La Plata, y que llevó al caudillo cartaginés a atacar Salmantica en el 219 a. de C.

Posteriormente, y como consecuencia de la II Guerra Púnica (218-201 a. de C.), los romanos hicieron acto de presencia en el sur y este de la península, y desde aquí a través del camino natural sur-norte que atraviesa el valle medio del Tajo, fueron avanzando hacia el occidente.

Unos cuantos años más tarde se podrá hablar ya de una calzada romana con dirección sur-norte en la zona sur del occidente peninsular, entre las cuencas del Tajo y Guadiana. Pero el contacto de los romanos con la zona del norte del Duero es mucho más tardío e inestable hasta el final de las Guerras Cántabro-Astures (29-19 a. de C.). Solo cuando Augusto estableció su campamento en Astúrica se pensó en unir con un camino más directo la calzada que iba desde Emérita hacia el norte. Al dar Augusto a los astures su campamento como capital, el camino sur-norte ganó importancia, quedando establecida como Vía que unía la capital de la Lusitania, Emérita, con la capital del convento astur, Astúrica.

De todo lo expuesto se deduce que la calzada romana de La Plata en su origen tuvo unos fines militares, actuando como eje de penetración del ejército romano y estableciéndose a lo largo de su recorrido las guarniciones militares. Posteriormente y sin perder del todo su función militar, desarrolló un carácter administrativo,

facilitando la expansión de la maquinaria del gobierno desde la capital de la provincia hasta cualquier punto de la región, y un carácter comercial, ya que hasta Astúrica Augusta llegaría todo el mineral extraído en la Cordillera Cántabro-Astur y gallega (oro, plomo, estaño y hierro) organizándose desde aquí su transporte hasta el puerto de Gades para ser llevado a Roma. Por este motivo la Vía estaría bien cuidada, señalizada y protegida, pues era el estado el más interesado en ello. Pero con la caída el imperio romano la calzada se deteriora y se abandona, hasta que siglos más tarde, a comienzos del VII, los árabes la redescubren y la utilizan como vía de penetración hacia el norte.

En época romana la Vía que unía Emérita (Mérida) con Astúrica Augusta (Astorga) no tenía nombre concreto. Hoy en día se acepta que la denominación de “Vía de La Plata” procede de la palabra árabe ‘Balata’, que significa pavimento, losa. En esta palabra la ‘a’ entre la ‘b’ y la ‘l’ es tan cerrada que apenas se pronuncia, dando entonces al oído el sonido de plata (blata). Es característico que esta denominación solo se conservaba en las provincias de Salamanca y Cáceres, precisamente donde la superficie del camino iba, al menos en parte, enlosada.

A grandes rasgos la Vía de La Plata se conoce por el referido Itinerario de Antonino, documento del siglo II donde se describen 372 vías terrestres, mencionando las *mansiones* y las distancias miliarias que existían entre ellas. De las 372 rutas 34 corresponden a Hispania. La Vía, en su total extensión tal como la conocemos, de sur a norte, no tiene entidad propia, como se dijo, ya que en él se recoge como dos vías distintas, una que nacería en la Emérita con dirección Norte hasta Ocelo Duri, y la otra que arrancarían de Astúrica Augusta e iría hasta la misma *mansio*, marchando juntas a partir de aquí hasta Caesaraugusta.

Aunque no describe la calzada como una única unidad sí lo hace en su total extensión, gracias a lo cual podemos conocer los nombres de las distintas *mansiones* por las pasaba la Vía de La Plata.

Iter ab Emerita Caesaraugustam

<i>Mansio</i>	<i>Millia passum</i>
Emerita	
Ad Sorores.....	XXVI
Castris Caecili	XX
Turmulos	XX
Rusticana	XXII
Capara.....	XXII
Caelionicco	XXII
Ad Lippos.....	XII
Sentice	XV
Salmantice	XXIII
Sibarim	XXI
Ocelo Duri.....	XXI
Vico Aquario.....	XVI
Brigeco	XXXII
Beduina	XX
Asturica	XX

Este eje sur-norte continuaba hacia el sur a través de otra vía, la vía XXIII, desarrollándose tres *mansiones* pertenecientes a esta vía dentro del territorio extremeño.

Iter ab Ostio Fluminis Anae Emeritam Usque

Curit.....	XLVIII
Contributa.....	XXVIII
Perceiana.....	XX
Emerita	XXVIII

Es evidente que en casi dos mil años las vías romanas han debido sufrir transformaciones que han afectado sobre todo a sus características físicas más observables, es decir, la anchura y la pavimentación, siendo hoy en día bastante difícil encontrar alguna de ella en su estado primitivo. Esta situación se observa en la Vía de la Plata.

Entre las diversas causas que influyeron en la alteración de las calzadas hay que mencionar el abandono. Con la decadencia del imperio y su consiguiente inestabilidad política muchas de las rutas romanas cayeron en un estado de abandono, ya que para la conservación de los caminos era necesario un poder central fuerte que se ocupase de su conservación y reparación. Otra explicación de este abandono estaría en la inseguridad; tras la caída del imperio cada villa y cada ciudad se cerró sobre si misma, y las rutas por las que podían llegar las bandas armadas parecerán más un peligro que una ventaja, por lo que no se esforzarán en hacerlas transitables.

Estos tramos de camino descuidados pronto se ven cubiertos de maleza y pasan a ser utilizados como límites de pueblos, de provincias y sobre todo de fincas, aprovechándose como seto de cierre y separación la maleza que creció sobre la calzada. En las zonas en donde la calzada se siguió utilizando, las capas de preparación del firme se fueron alterando paulatinamente y sobre éstas se asentaron las vías medievales y modernas sin que, a veces, podamos saber qué es lo que se conserva de cada una.

A estos factores hay que sumar las destrucciones originadas por las roturaciones y la especulación del suelo, que estrecharon e hicieron desaparecer muchos tramos de vías. También la apertura de modernas carreteras y caminos de acceso a fincas, que utilizaron para su construcción piedras sacadas de las calzadas e incluso aprovecharon la explanación romana como basamento de los mismos.