

# El “Camino de la Plata” de La Carlota-Córdoba. Problemática histórica de una vía de comunicación actual

ANTONIO MARTÍNEZ CASTRO  
Historiador<sup>1</sup>

## RESUMEN

En este trabajo presentamos un estudio sobre el llamado “Camino de la Plata” existente en los términos de La Carlota, Córdoba y Écija. Concluimos que se trata de una senda o atajo abierto para evitar y acortar el trayecto entre la Cuesta del Espino y La Carlota y que el verdadero Camino de la Plata es el Camino Real de Andalucía, hoy Nacional IV, antigua *Via Augusta* romana y posterior *Arrecife* medieval. También argumentamos que su nombre de Camino de la Plata puede estar vinculado con los metales americanos explotados por los españoles en la Edad Moderna.

**PALABRAS CLAVE:** vías de comunicación-caminos-vías pecuarias-metales americanos-La Carlota-Córdoba-Écija.

## ABSTRACT

We present in this work a study on so called *Camino de la Plata* existing in the municipalities of La Carlota, Cordova and Écija. We deduce that it is a *senda* or short cut opened to save and to shorten the distance between the Cuesta del Espino and La Carlota, and that the true Camino de la Plata is the Camino Real de Andalucía, today Nacional IV, the ancient Roman *Via Augusta* and later medieval *Arrecife*. We also argue that its name of *Camino de la Plata* can be connected with the American metals exploited by Spain in the Modern Age.

**KEYWORDS:** road links-ways-cattle routes-American metals-La Carlota-Córdoba-Écija.

## EL CAMINO DE LA PLATA DE LA CARLOTA-CÓRDOBA

De entre todas las vías pecuarias que cruzan el término municipal de La Carlota, la documentación administrativa sobre este respecto considera como la más importante al llamado “Camino de la Plata”, al que hoy se le atribuye la categoría de cordel. Se trata de un camino que va desde la pedanía carloteña de El Arrecife hasta el Cortijo de El Álamo, antes de llegar a Córdoba, habiendo casi desaparecido su nombre en el resto de su trazado al coincidir éste con el de otras vías más importantes. En las siguientes líneas pretendemos ofrecer alguna luz histórica sobre esta importante vía pecuaria que atraviesa el término municipal de La Carlota, a través de diversos aspectos como sus características, el origen de su nombre y sus antiguas funciones. Ello nos permitirá comprobar que estamos ante una de las

vías históricas más importantes de la Península Ibérica, pero a la misma vez evidenciar una posible confusión en la vía a la que se ha atribuido ese nombre en el término municipal carloteño.

### Trazado y anchura

La documentación que hemos podido consultar sobre el Camino de la Plata, proporcionada por el Ministerio de Medio Ambiente y la Consejería homónima de la Junta de Andalucía, nos ha permitido reconstruir el trazado de dicho camino entre las ciudades de Córdoba y Écija, e incluso más allá de la primera. Sin embargo, debemos hacer notar que en los proyectos de clasificación de vías pecuarias de los términos por donde discurre el camino éste adquiere distintas denominaciones y categorías, a pesar de que debió de tratarse de una misma vía. Así, en Córdoba esta vía

<sup>1</sup> Miembro del Equipo Interdisciplinar de Investigación “Historia de la provincia de Córdoba” (HUM-901) del vigente Plan Andaluz de Investigación.





Lám. 1: Vista del Camino de la Plata en el límite entre los términos de Córdoba y La Carlota.

término de La Carlota a la altura de la llamada “Cuesta de Pirulo” (ver fig. 1 y lám. 1), donde se encontraba la antigua “Casilla del Aire” o de “Buenavista”, hoy desaparecida y apenas apreciables sus ruinas unos metros al suroeste de los antiguos estercoleros de Aldea Quintana, tampoco ya existentes<sup>3</sup>. Tras cruzar la Vereda de las Blancas, que va desde Aldea Quintana hasta El Garabato a través de Las Pinedas y Chica Carlota, y pasando por debajo de la Autovía del Sur, sigue por toda la población de El Arrecife con una dirección noreste-suroeste, hasta encontrarse con la carretera general o Nacional IV Madrid-Cádiz a la altura del Km. 428,3 aproximadamente. Dentro de la localidad de El Arrecife y asociado a esta vía se encontraba el descansadero llamado “El Charco Bermejo”, que era mucho mayor que la zona conocida hoy con ese nombre, pues ocupaba más de treinta hectáreas, pero fue desafectado por el proyecto de clasificación de 1951. Cruzada la carretera, el camino proseguía por la trocha de la “Cuesta de las Piedras”, ya destruida por la construcción de la citada nacional, hasta llegar a la “Venta del Chiqui”, donde se unía con dicha carretera. Desde aquí el Camino de la Plata se identifica con la carretera general o Nacional IV hasta la cuesta de La Carlota, donde se desvía hacia la izquierda o sur siguiendo la que fue antigua carretera de circunvalación de La Carlota, coincidente en parte con la actual Ronda Sur de este pue-

blo. El camino entra en la población y al salir de ella vuelve a encontrarse con la carretera general, y así llega hasta el límite de La Carlota con Écija o de las provincias de Córdoba y Sevilla. Desde este límite carretera y camino avanzan juntos muy poco, pues pronto se separan en el Cerro Perea para proseguir el camino con dirección al descansadero del Lagar del Buitre<sup>4</sup>.

En Écija el camino fue clasificado bajo el nombre de Cañada Real del Moro, de la Plata o del Paguillo. Entra en término ecijano identificado con la carretera general, dejando a la izquierda el término de La Carlota (la llamada Suerte de Rosales) y a la derecha los antiguos olivos del Molino de Bacete o Albacete, perteneciente a Écija. En el kilómetro 435,5 se separaba de la carretera hacia los antiguos olivares del Molino de Rojas y luego atraviesa la Cañada de Tejada, que llega por la izquierda después de dar un rodeo por el Molino de La Merced y el de Buenavista. Tras ello cruza las antiguas tierras de olivar del Álamo y del Buitre. Un poco después del Lagar del Buitre, por la derecha se aparta la Cañada de Tejada. El camino toma luego dirección sur por Casa Alta, el Molino Montero y el Molino de Rucia, uniéndose a la carretera, que marcha a la izquierda, por el Molino de los Álamos. Desde aquí, junto con la carretera, pasa por el repetidor y por delante de las llamadas Casitas Nuevas del Cerro Perea, dirigiéndose, en dirección sur y separándose de la carretera general en el kilómetro 444, hacia Tajón, Albornoz y Quintas de San Antonio. Prosigue al oeste hacia El Chaparral y, rodeando una extensa zona antaño de olivar, llega a su destino final, la vía denominada La Trocha y olivares del Chaparral<sup>5</sup>.

### El “Camino de la Plata” actual, ¿verdadero Camino de la Plata?

Respecto a la vía actualmente llamada “Camino de la Plata”, cierta información antigua nos ha permitido llegar a la conclusión de que puede existir un error en su denominación, pues como ya recogiera en 1912 Antonio Blázquez<sup>6</sup> y posteriormente Pierre Sillières (SILLIÈRES, 1976: 48), este camino también era conocido antiguamente con el nombre de “Senda Galiana”<sup>7</sup> (ver lám. 2). Y, sin duda, no faltan indicios, como veremos más adelante, que apuntan a que pudo ser justamente eso, una senda, definida por nuestro *Diccionario de la Lengua Española* como un “Ca-

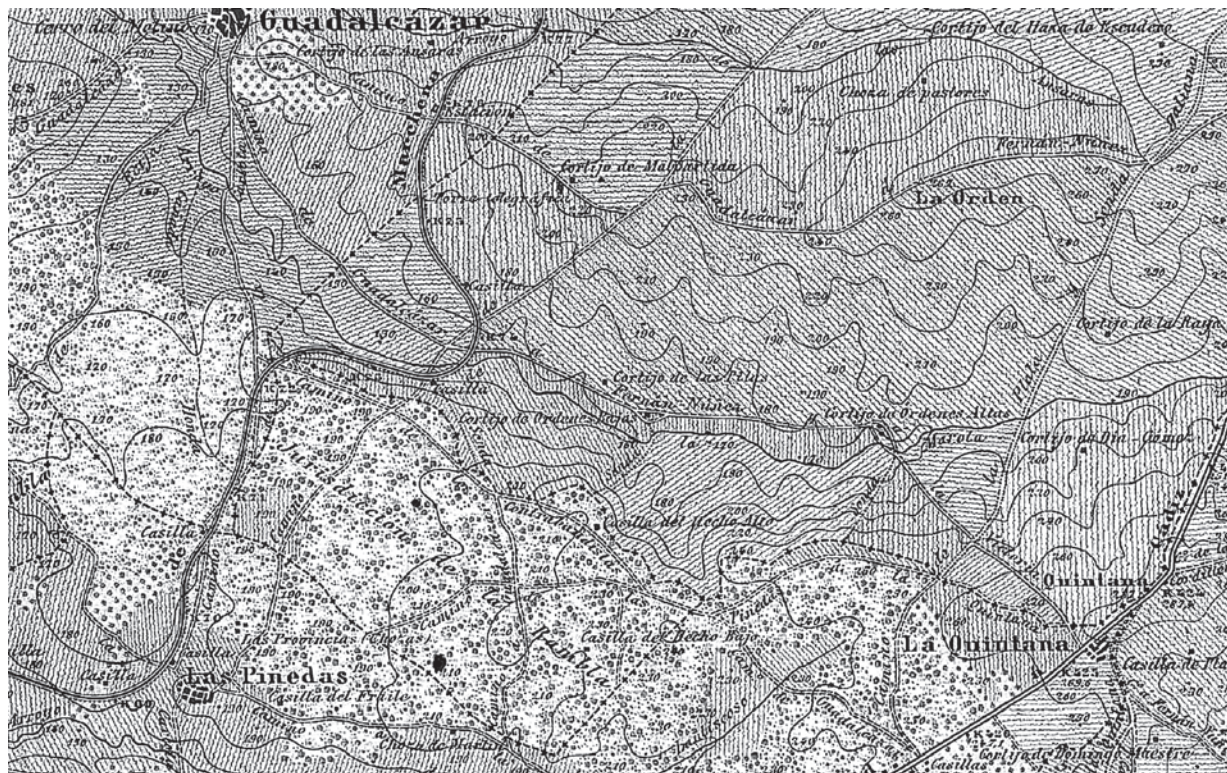
3) Se trata de la zona en la que el camino alcanza la Autovía del Sur, a sólo unos metros de ésta.

4) Datos extraídos del proyecto de clasificación de las vías pecuarias carloteñas realizado por el perito agrícola del Estado franquista D. Juan Antonio Jiménez Barrejón en los inicios de la década de 1950 (JIMÉNEZ, 1951a; JIMÉNEZ, 1951b: vía nº 1). Al describir el trazado de la vía en término carloteño hemos omitido, intencionadamente, los detalles que proporciona el proyecto de clasificación mencionado, ya que debido al minifundismo predominante en La Carlota se mencionaron muchos propietarios particulares que hoy ya no viven, e incluso a veces utilizando apodosos en vez de nombres y apellidos.

5) Esta información sobre el Camino de la Plata en el término de Écija ha sido extraída del proyecto de clasificación de las vías pecuarias de dicho término realizado en 1965 por el perito agrícola del Estado franquista D. Enrique Gallego Fresno. Debido al tiempo transcurrido, muchos de los datos consignados en dicho proyecto, en especial los toponímicos y los referentes a los cultivos existentes en los alrededores de la vía, han quedado ya obsoletos. En cualquier caso, el mapa que acompaña a dicho proyecto es muy útil para ver el trazado del camino (GALLEGO, 1965a; GALLEGO, 1965b: vía nº 17).

6) Al respecto indicaba Blázquez que “el trozo de camino antiguo se llama Camino de la Plata y Senda Galiana, nombres que también se han aplicado en otras provincias á las vías romanas” (BLÁZQUEZ, 1912: 468). El nombre de Senda Galiana aparece también en la cartografía antigua, como en el Mapa Topográfico Nacional 1:50.000 de 1902 (Hoja 943-Posadas).

7) El nombre de “Senda Galiana”, que literalmente significa “senda ganadera”, se repite, aplicado a vías pecuarias, en otras zonas de nuestra geografía peninsular, por ejemplo en la Cañada Real Galiana o Riojana, de la cual ya analizaremos algunos aspectos (ver en Internet la página Web sobre Cañadas Reales de la Universidad de Córdoba en [http://www.uco.es/~bb1lorua/caniadas\\_reales.htm](http://www.uco.es/~bb1lorua/caniadas_reales.htm)).



Lám. 2: Mapa Topográfico Nacional de 1902 con el Camino de la Plata y Senda Galiana, al noreste.

mino más estrecho que la vereda, abierto principalmente por el tránsito de peatones y del ganado menor” (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, 2001: s. v. “senda”)<sup>8</sup>. Sería, pues, algo similar a una trocha, o camino angosto y excusado (separado del uso común) que servía de atajo para ir a una parte, y poseería, en consecuencia, una anchura menor a la cañada, al cordel y a la vereda<sup>9</sup>.

Pero, ¿desde dónde hasta dónde iba este camino? El plano de la Jornada VIII del Itinerario de Floridablanca<sup>10</sup>, de hacia 1790, que recoge con gran detalle todos los caminos –incluso los antiguos y abandonados–, nos da la clave: la Senda Galiana o Camino de la Plata era una simple senda que se desviaba del Camino Real de Andalucía o antigua *Via Augusta* romana para atajar terreno entre Córdoba y La Carlota, dando rodeo a la Cuesta del Espino y haciendo el recorrido más recto y, por tanto, más corto. El que fuera una senda queda confirmado no sólo por su nombre antiguo de Senda Galiana –testimonio que ya es bastante revelador–, sino también por el hecho de que este camino,

como se observa en el mencionado plano de Floridablanca, no encontrase continuación más allá de El Arrecife, ni siquiera entre La Carlota y Écija, al contrario de lo que algunos autores, especialmente el perito Jiménez Barrejón, han supuesto confundiendo la “Trocha de Écija” o Camino Viejo de La Carlota a Écija con el Camino de la Plata. Otro documento antiguo donde vemos que el actual Camino de la Plata era una senda o trocha del camino real es el llamado “Mapa del canal proyectado en el Valle del Guadalquivir entre el Guadalquivir y el Javalón en continuación del entre este río y Guadarrama”, realizado en noviembre de 1785 por el ingeniero Carlos Lemaur, el mismo que abriera el paso de Despeñaperros<sup>11</sup>. Posiblemente el tramo hoy conocido como “Camino de la Plata” y “Senda Galiana” debió de ser habilitado para dar rodeo a la Cuesta del Espino y a los forajidos que allí se apostaban, según se deduce de los primeros planos de la colonia carloteña, donde todavía ese camino no aparece reflejado<sup>12</sup>. No en vano, ese punto sería un importante lugar de actuación del bandolerismo durante

8) Ver también en el mismo diccionario la voz “galiana” y “galianos”, claramente referidas a la ganadería. Por su parte, el viajero británico Richard Ford indicaba en el siglo XIX que “los [caminos] que cruzan por las solitarias llanuras de Andalucía y Extremadura no merecen otro nombre que el de “sendas” o caminos buenos para machos cabríos, meras veredas entre maleza de mirtos, lentisco y madroño, y leguas de “xara” [jara]” (FORD, 1982: 40).

9) Para Richard Ford una trocha era un camino de herradura muy malo, es decir, un camino sólo para desplazar el ganado (FORD, 1982: 39).

10) Plano correspondiente a una serie conservada en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid con el título de *Planos particulares que por jornadas representan a la larga la dirección y figura de la carretera de Andalucía, nuevamente abierta hasta Cádiz de Orden del Sr. Conde de Floridablanca* (reproducido en MENÉNDEZ Y GIL, 1993: 107).

11) Conservado, como mapa nº 2.693, en la Biblioteca Militar Central de Madrid (recogido en SILLIÈRES, 1976: 42).

12) Nos referimos al plano de La Carlota y croquis de sus departamentos conservados en el Archivo Municipal de la localidad, de finales del siglo XVIII (AMLC, Legajo 1232, Exp. 8. Mapa y croquis de la colonia de La Carlota), y al plano incluido en el *Diccionario Geográfico-Histórico* de Tomás López, que posiblemente sea copia de un original de 1770 (Biblioteca Nacional, manuscrito 7.294, folio 251 r.). Una reproducción del primer plano mencionado puede verse en SPANN, 1992: 98, mientras que del segundo en HAMER, 2005: 101.

la Edad Moderna y Contemporánea, hasta el punto de ser hoy célebre en toda Andalucía la frase "¡A robar a la Cuesta del Espino!", alusiva a cuando hay un abuso de precio en la venta de un artículo. En la Cuesta del Espino aún existe la llamada "Cueva del Tempranillo", una antigua guarida de bandoleros dedicados al asalto de transeúntes del camino. También son significativos los problemas con los bandoleros que tuvieron las autoridades antes y después de la fundación de las Nuevas Poblaciones<sup>13</sup>, siendo un fenómeno difícil de erradicar debido a su larga tradición anterior a dicha fundación y al hecho de constituir un lugar propicio para el robo y el asalto, tanto por estar relativamente despoblado como por ser lugar de paso de una importante vía por la que circulaban muchas personas y riquezas. No en vano al Camino Real de Andalucía o de la Plata se le conoció, en un tramo que atraviesa por la población de Adamuz, como "Camino de los bandoleros", ya que éstos hacían sus fechorías en este punto obligado de paso entre Córdoba y Madrid (MUÑOZ, 1968: 127). Sin embargo, el Camino de la Plata pudo ser habilitado también para dar rodeo a la Cuesta del Espino debido a la poca idoneidad de este lugar para el tráfico ganadero. Por su condición de cuesta (o más bien sucesión de cuestras), con alta pendiente además, la del Espino debió de estar empedrada con una buena fábrica desde tiempos inmemoriales, aspectos que convendrían poco al movimiento de las reses, ya que retardaría bastante

la marcha, dificultaría el aprovechamiento de los pastos de su entorno por ser laderas de altos cerros y, como ha señalado Ramón Corzo, el ganado lanar podría deshacer con facilidad la pavimentación, aspecto poco conveniente para el tráfico rodado (CORZO, 2001: 159).

Todo parece indicar, por tanto, que esta vía llamada hoy Camino de la Plata no es en realidad el camino históricamente conocido con ese nombre, sino una senda galiana —de ahí su antigua denominación— para atrochar terreno o dar rodeo a un lugar peligroso o poco propicio para el tránsito ganadero. Si tenemos en cuenta que el término de "camino de la plata" parece referirse, como analizaremos más adelante, a la existencia de un pavimento, es evidente que esas características no encajan con el nuestro, porque nunca ha poseído ni un mal firme, pero sí encajan con la vía adyacente, el camino real o carretera general, que estuvo pavimentada o al menos con cierta preparación desde la época romana, momento en que era conocida como *Via Augusta*<sup>14</sup>. También su nombre posterior de *al-rasif* (o Arrecife, como se ha conocido a esta vía desde la Edad Media hasta bien entrada la Edad Contemporánea) nos está indicando, según ya recordara Leopoldo Torres Balbás, un camino enlosado o empedrado que había tenido un pasado anterior con las mismas características, generalmente en época romana, pues así definía este autor el término "arrecife" que se empleaba en Andalucía (TORRES, 1959:

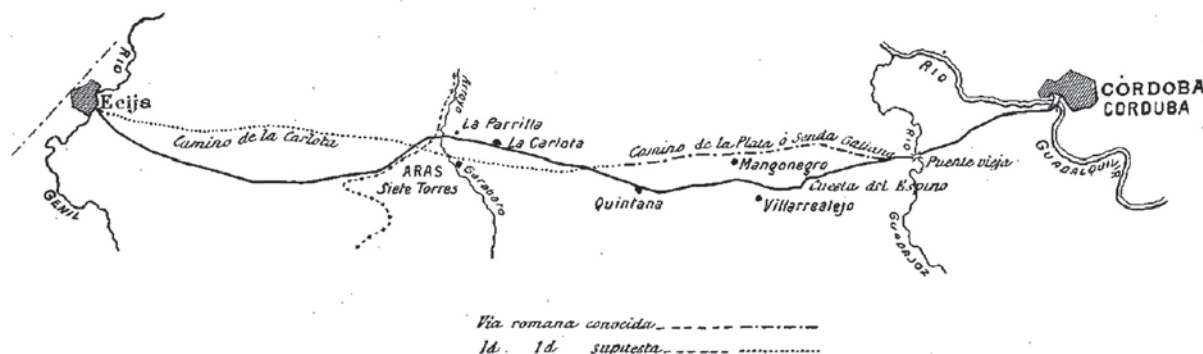


Fig. 2: Identificación de la Via Augusta y el Camino de la Plata por Antonio Blázquez (1912).

13) Así, el Alcalde Mayor de La Carlota Tomás Álvarez, en respuesta al interrogatorio hecho por el Geógrafo de Su Majestad Tomás López el 4 de marzo de 1787, indicaría que La Carlota estaba fundada sobre un sitio que antes era montuoso y que era "el más temible para los caminantes por los frecuentes insultos de ladrones". En términos similares se expresaría, respondiendo también al mismo interrogatorio, el cura de La Carlota, capellán mayor y vicario de las Nuevas Poblaciones de Andalucía, José Serrano de Rojas, quien resaltaría que la fundación de estas nuevas localidades había venido a poner punto y final a esas nefastas acciones de bandidaje. Sin embargo, después de la fundación de las Nuevas Poblaciones el bandolerismo, lógicamente, persistiría hasta bien entrado el siglo XX, como lo prueban las actuaciones en la zona de La Carlota de célebres bandidos como los Siete Niños de Écija (primeras décadas del siglo XIX), El Tempranillo (escasos años después) o El Pernalet (a principios del siglo XX), por citar seguramente lo que sólo es un porcentaje ínfimo. Sobre estos temas puede verse un resumen circunscrito a la zona carloteña en AGUAYO, 1999. Para el bandidaje en general en España durante la Edad Moderna y en particular en las Nuevas Poblaciones véase CARO, 1990: 301-308 especialmente. Para Caro Baroja, la colonización carolina supuso, entre otras cosas, el establecimiento de una población sedentaria a lo largo del Camino de Andalucía, en sus zonas más despobladas, "con gente pacífica que poseyera bienes que defender, que tuviera intereses vinculados a la tierra y que, por lo tanto, se sintiera enemiga de los perturbadores del orden, de los elementos movedizos" (CARO, art. cit.: 308). Sin embargo, llama la atención que anteriormente no se tomaran medidas similares o de otro tipo en una vía por la que circulaban hacia la Corte las riquezas venidas de América.

14) Efectivamente, desde la época romana este camino fue una *via glarea strata* o *glareata*, es decir, un tipo de camino pavimentado en su capa superior o externa con guijarros de tamaño mediano, pero sin grandes losas pétreas (SILLIÈRES, 1976: 62-66 y MELCHOR, 1995: 65-66 y 93). Además, es un tipo de camino que está algo sobrelevado con respecto al terreno circundante gracias a que está construido sobre un *agger* o terraplén, es decir, sobre un talud artificial que lo alejaba de la humedad y evitaba su inundación (MELCHOR, 1995: 64-66; CORZO, 2001: 164), característica que no fue exclusiva de la *Via Augusta*. También es posible que, como ha apreciado el profesor Enrique Melchor, la vía llevase terraplén cuando discurría por zonas de valle o llanas (MELCHOR, 1995: 66 y 69), de lo que se deduce que en las alturas y cuestras ello sería más raro. Por último, es preciso indicar que en el tramo localizado en Montoro este investigador pudo apreciar que la vía presentaba un perfil convexo para favorecer el correr de las aguas y evitar su estancamiento (MELCHOR, 1995: 66).



Lám. 3: Retrato de Félix Lope de Vega y Carpio, por Eugenio Caxés (Museo Lázaro Galdiano, Madrid).

448)<sup>15</sup>. A pesar de que algunos investigadores como Antonio Blázquez, Raymond Thouvenot o Antonio Arjona han afirmado que el tramo hoy llamado “Camino de la Plata” (o Senda Galiana) era la antigua *Via Augusta* (THOUVENOT, 1973 y ARJONA, 1982: 38) (ver fig. 2), otros como Pierre Sillières, con quien estamos de acuerdo, no sostienen tal identificación (SILLIÈRES, 1976: 46-50), ya que ello supondría que la *Via Augusta* no pasase por la Cuesta del Espino, y precisamente es este lugar el que más restos ha proporcionado sobre dicha vía en el trayecto *Corduba-Astigi*<sup>16</sup>. Por otro lado, la inclusión del Arrecife o antigua *Via Augusta*, como veremos, en un itinerario de la Edad Moderna conocido precisamente como Camino de la Plata nos confirma que este nombre se identificó con la vía que estudiamos. Así, en uno de los sonetos del madrileño Lope de Vega (lám. 3), de la primera mitad del siglo XVII, el río Manzanares se quejaba de tener un puente tan grande y

pedía que el mismo se trasladara a Sevilla por el Camino de la Plata, “si es que cabía”:

*Habla el río.*

*¡Quítenme aquesta puente que me mata,  
señores regidores de la villa,  
miren que me ha quebrado una costilla,  
que aunque me viene grande me maltrata!*

*De bola en bola tanto se dilata,  
que no la alcanza a ver mi verde orilla;  
mejor es que la lleven a Sevilla,  
si cabe en el camino de la Plata.*

*Pereciendo de sed en el estío,  
es falsa la causal y el argumento  
de que en las tempestades tengo brío.*

*Pues yo con la mitad estoy contento,  
traíganle sus mercedes otro río  
que le sirva de huésped de aposento*<sup>17</sup>.

Este poema del Siglo de Oro nos está indicando que el camino principal entre Madrid y Sevilla se llamaba de esa manera y que se trataba, además, de un camino de cierta envergadura, ya que, a pesar de ser ancho, el Manzanares dudaba de que su puente cupiese en él. Probablemente, en la Edad Moderna el Arrecife o carretera general era conocido como Camino de la Plata –una especie de sobrenombre- por ciertos motivos a los que nos referiremos más adelante, pero después el Arrecife fue conocido con su nombre habitual de Camino Real, quedando el nombre de Camino de la Plata relegado –quizás por atribución popular y errónea- a lo que era la Senda Galiana. En conclusión, en el estado actual de nuestros conocimientos y a partir de la información a que hemos podido acceder, para nosotros el verdadero Camino de la Plata es en nuestra zona la *Via Augusta*, Arrecife, Camino Real y posterior Carretera General o Nacional IV, pero no lo que hoy se conoce con tal nombre. Llegados a este punto debemos recordar que el trazado del Camino de la Plata coincide con la carretera general en amplios trayectos<sup>18</sup>, lo que quizá vuelve a confirmar que constituyen una misma vía, y que precisamente allí donde se separan el Camino de la Plata recibe el nombre de Sen-

15) Ya en el siglo XVI F. Fernández Franco indicaba, a propósito de la *Via Augusta*, que “De unos y otros caminos de los romanos se descubren por toda España grandes trozos, que en Andalucía se distinguen con el nombre de Arrecife, voz que en árabe vale lo mismo que la Calzada” (cit. en GOZALBES, 2002). Fernández Franco aporta, pues, la interesante referencia de que un arrecife era una antigua calzada de época romana. Finalmente, con un sentido más práctico, Richard Ford indicaba lo siguiente: “Los campesinos de la mayor parte de los países no entienden más que sus propias expresiones, el nombre exacto a que están acostumbrados. Siempre que un viajero oiga llamar a una carretera “arrecife, camino real”, puede dar por seguro que es buena” (FORD, 1982: 39).

16) Aunque en otro lugar (MARTÍNEZ, 2005: 64) hemos citado un libro de 1629 publicado en Écija y que al mencionar un miliario de Domiciano hallado en el Camino de la Plata parece identificarlo con la antigua *Via Augusta* (ROA, 1890), pues ésta era la única de la zona que podría proporcionar ese tipo de hallazgos, ahora dudamos sobre si se trata de esta calzada romana o de la que discurre por el oeste de la península en sentido norte-sur, es decir, la llamada Vía de la Plata de Extremadura. Nuestra duda se debe a que en ésta también se han hallado miliarios antiguos que publicó en su momento Ambrosio de Morales, muchos de ellos inventados por los eruditos, como pudo ser este caso, ya que, según José Manuel Roldán, en esa vía no se han hallado miliarios pertenecientes a la época de los emperadores flavios (ROLDÁN, 2007: 335).

17) Este soneto de Lope de Vega pertenece a las *Rimas humanas y divinas del Licenciado Tomé de Burguillos*, del año 1634.

18) Esa coincidencia sucede, por ejemplo, desde la salida de El Arrecife hasta pasada La Carlota en su límite con Écija o desde el cortijo de El Álamo hasta Córdoba.

da Galiana para, según da la sensación, diferenciarlo del camino principal por tratarse de otro tipo de vía, una senda o trocha alternativa.

Por tanto, creemos que el verdadero Camino de la Plata es la carretera general que siempre ha surcado las tierras cordobesas, la cual, como ya hemos dicho, pudo recibir ese nombre por ser el camino de Sevilla a Madrid, es decir, aquél por el que se llevaba a cabo el tráfico de la plata y otras mercancías venidas de América, aunque más adelante exponremos otras hipótesis todavía vigentes pero menos fundamentadas al respecto, e incluso cabría la posibilidad de que el nombre respondiese a un simple capricho de los habitantes del lugar o a la mera adjudicación de un nombre típico de otros caminos llamados también así, salpicados con cierta frecuencia por la geografía española. En cualquier caso, parece no caber duda de que el que hoy se llama Camino de la Plata fue una simple senda, trocha o ruta alternativa o secundaria al verdadero Camino de la Plata, es decir, la carretera general, y nunca un camino de más importancia, como pone claramente de manifiesto el ya aludido plano de Floridablanca. Respecto al camino que las *Ordenanzas Municipales de Córdoba* de Don Antonio Vázquez Velasco denominan como “Cordel de Écija”, que Jiménez Barrejón asoció con el Camino de la Plata, debe de ser más bien el llamado “Camino Real de Córdoba a Écija”, que el ya fallecido Cronista Oficial de La Victoria y Fernán-Núñez Francisco Crespín Cuesta nos describió hace unos años con bastante detalle: “*Viene de Córdoba por la Cuesta del Espino, separando la finca de Santa Rosa de la de Los Lazarillos. Después sirve de límite entre la porción cordobesa de Doña María de los Arroyos y las heredades de Pradillos. Vadeando el Arroyo de La Marota entra en la jurisdicción victoriana, separando la porción meridional de Doña María de la finca Haza del Espino, perteneciente a La Rambla. Posteriormente, recorre de norte a sur la heredad de Tocina, cruza el Guadalmazán y sirve de divisoria entre las fincas de Quintana y Condesa de Gabia. Con el nombre de Callejón de las Zorreras atraviesa la población [de La Victoria] por la calle llamada de Santaella, cruza el barrio de El Aulagar y abandona nuestro término, entrando en el de San Sebastián de los Ballesteros. Después de cruzar la franja llamada Cañada de Gregorio y vadear el arroyo de este nombre, entra en el enclave de El Tejar, donde corta su ángulo noroeste, penetrando seguidamente en la jurisdicción de La Rambla para dirigirse hacia Santaella y Écija. A partir del barrio de El Aulagar, coincide exactamente con la carretera a Santaella*” (CRESPÍN, 1987: 14). Esto demuestra, pues, que este antiguo camino que unía Córdoba con Écija, al margen de la actual carretera general, era el descrito Ca-

mino Real de Córdoba a Écija, el cual fue, sin duda, confundido por Jiménez Barrejón con el Camino de la Plata.

## EL ANTIGUO CAMINO DE LA PLATA. SOBRE SU NOMBRE Y SUS ANTIGUAS FUNCIONES

### El nombre del Camino de la Plata

El hecho de que lo que hoy se llama en La Carlota Camino de la Plata no sea exactamente dicho camino no quiere decir que éste no exista y que carezca de interés histórico. Hemos dejado claro que, para nosotros, el verdadero Camino de la Plata es el antiguo Camino Real o carretera Nacional IV, y en las líneas siguientes vamos a intentar esbozar una primera aproximación a las causas que pudieron motivar su nombre y a su antigua funcionalidad, que, como veremos, era variada. Así pues, en los puntos siguientes intentaremos aclarar esas cuestiones, pero no sin antes advertir que las argumentaciones sobre el nombre del camino constituyen, como lo han sido para todos los investigadores que lo han intentado hasta ahora, una aportación no definitiva, ya que la documentación que al día de hoy hemos podido localizar al respecto no es tan abundante como deseamos y las alusiones directas al por qué de este nombre se caracterizan de momento, simple y llanamente, por su ausencia.

De las varias hipótesis que pueden barajarse sobre el nombre del Camino de la Plata<sup>19</sup>, una de las que más ha pesado en la historiografía fue rescatada hace unas décadas para la Vía de la Plata de Mérida a Astorga por José Manuel Roldán<sup>20</sup>, quien lo hizo provenir del étimo árabe *al-balath*, que significa “losa, pavimento de piedra, camino, calzada” (ver: ROLDÁN, 1971: 17-19; ARJONA, 1982: 38; MELCHOR, 1995: 146; RODRÍGUEZ, 1999<sup>21</sup>; NIETO, 1997: s. v. “Albalat de la Ribera” y CELDRÁN, 2004: s. v. “Albalat”). De igual modo, ese nombre se ha relacionado con hechos históricos al atribuírsele a *al-balath* el significado de “camino de conquista” (GARCÍA, 1991: 61), lo cual nos sugiere que, en el caso de que esta hipótesis tuviese una base real, bien podría relacionarse con la conquista árabe de Hispania, más aún cuando sabemos que constituyó una de las vías principales por la que se desplazaron los conquistadores del solar hispano a partir del año 711, sirviendo a Tariq para penetrar hasta Toledo<sup>22</sup>. Pero en los últimos años la hipótesis que más aceptación ha cobrado ha sido la de que la mayoría de los “caminos de la plata” peninsulares provienen del término latino “*via delapidata*” (“vía empedrada”, sinónimo de “*via calciata*”). Esta nueva hipótesis, defendida principalmente por Guillermo García Pérez, Jesús Rodríguez Morales y el geólogo Juan Gil, tie-

19) Al tratar sobre el origen o significado del nombre del camino que aquí estudiamos aludiremos también a aportaciones sobre dicho nombre que se refieren a otras vías españolas con similar denominación, ya que en todos los casos el por qué de la misma no está claro y es posible que responda a un mismo motivo.

20) Roldán la tomó, a su vez, de dos autores más antiguos: Saavedra y Gómez Moreno (ver ROLDÁN, 2007: 329-330).

21) Publicado también en Internet, en: <http://www.celtiberia.net/articulo.asp?id=2365>.

22) Curiosamente, otra importante vía también conocida como Camino de la Plata fue otro “camino de conquista”, ya que el gobernador de Ifriquiya, Muza, la empleó a partir del año 712 para penetrar desde Algeciras hasta Toledo pasando por Sevilla, Mérida y Talavera. Sobre estas rutas de los conquistadores islámicos puede verse una síntesis en URIOL, 2001: 65-68.

ne como base varias fuentes antiguas en las que aparece esa denominación, como el Vocabulario de Alonso de Palencia, publicado en 1490, en el que se indica que *delapidata* son “*los logares empedrados, las calzadas*” (ver: PALENCIA, 1967: fol. CVII, r., s. v. “*delapidare*”)<sup>23</sup>. Así, para Guillermo García el vocablo “*delapidata*” habría derivado en “*de-la-piata*” y “*de la plata*”, mientras que es más difícil que lo hubiera hecho desde “*al-balath*”, pues el topónimo intermedio “*albalata*”, que debería existir, no se documenta. Sin embargo, otros autores afirman que si hubiera derivado del latín *delapidata* el nombre “de la plata” se habría conservado en otros lugares que estuvieron bajo dominio romano, y eso no sucede, por lo que, al ser genuino de la Península Ibérica (en Portugal sí existe), debe proceder, para esos autores, del árabe *al-balath*. Según Jesús Rodríguez el término “*delapidata*” se pierde en época visigoda y pronto aparece su evolución “de la plata”. Sin embargo, esta expresión aplicada a un camino no se registra, en opinión de ese autor, hasta Hernando Colón, es decir, hasta el primer tercio del siglo XVI. Otras hipótesis recientes tratan de vincular el término “plata” con “*vallata*”, que en algunas lenguas como el italiano se refiere a excavación, valle, fortificación y valla, aspectos que según Juan Gil bien podrían aplicarse a las vías romanas al poseer desmontes laterales, trincheras, cunetas, muros y terraplenes<sup>24</sup>. Finalmente, existen hipótesis más antiguas que relacionan este nombre con el griego “*plateia*” y con el latín “*lata*”<sup>25</sup>, que hacen referencia a “anchura”, en este caso refiriéndose a una vía (ver: PALENCIA, 1967: tomo II, fol. CCCLXVII, v, s. v. “*platos*” y “*platea*”). A pesar de que eran propuestas menos fundadas y prácticamente abandonadas, no hace mucho el profesor Ramón Corzo ha indicado que *balat* es un mozarabismo formado sobre el latino *platea*, que alude a un camino ancho, llano y bien pavimentado, anterior a la Edad Media<sup>26</sup>. Para ello se apoya, siguiendo a Rafael Manzano Martos,

en que tanto el término *platea* como el de *quintana* –que se observa en la zona en el topónimo “Aldea Quintana”– designan en las *Etimologías* de San Isidoro (siglo VII) a los caminos públicos<sup>27</sup>, aunque parecen referirse más bien a vías urbanas<sup>28</sup>. En conclusión, vemos que la historiografía ha venido arrastrando un problema inconcluso acerca de la denominación de estas vías, resistiéndose a salir a la luz, en cierta manera, la verdadera procedencia del nombre “de la Plata” aplicado a varios caminos de la geografía hispana y, como consecuencia de ello, hallándose la opinión de los estudiosos bastante dividida.

A pesar de todas esas aportaciones, si observamos el nombre del que tratamos con una amplia perspectiva histórica podemos ver que en la documentación de la Edad Media no se registra la denominación de “Camino de la Plata” aplicada a la vía que estudiamos, lo que probablemente indica que ese nombre se le puso en la Edad Moderna, que es, según se ha indicado, cuando aparece por primera vez<sup>29</sup>. Es esto lo que nos lleva a pensar, como una de nuestras principales aportaciones en este trabajo, que no se debe descartar su relación con cierto aspecto vinculado a España y sus colonias americanas, concretamente con el tráfico de metales y especialmente de plata. Ya algunos autores como Vicente Palacio Atard, Fernando Sigler y otros o, recientemente, José Manuel Roldán (éste para la vía homónima de Extremadura) han propuesto que esta vía fue llamada así al circular por ella los metales provenientes de América (PALACIO, 1989: 17; SIGLER ET AL., 1989: 37; ROLDÁN, 2007: 330-331), es decir, al constituir una de las rutas que tomaba la plata americana una vez que desembarcaba en los puertos andaluces (Sevilla primero y Cádiz después)<sup>30</sup>, a pesar de que a ello se oponía hace tiempo el arabista Juan Ocaña, quien consideraba esta hipótesis como algo popular y se inclinaba más por la primera de las aquí apuntadas, es decir, su derivación del árabe *balat*

23) Entre esas fuentes se pueden citar también otras más antiguas, como la *Vita Ansberti Episcopi. Mon. Ger. Hist. Script. Rer. Merov.*, p. 639, donde se menciona la “*Via publica ac delapidata*” o el *Epítome de Festo de Paulo Diácono*, p. 79 M, en el que figura “*delapidata: lapide strata*”. Asimismo, San Isidoro indica en sus *Etimologías* que “*Ipsa (strata) est et delapidata, id est lapidibus strata*”: “*La calzada está además empedrada, es decir, recubierta de piedras*” (SAN ISIDORO DE SEVILLA, 1983: 258-259= *Etim.*, XV, 16,6). Todos citados en RODRÍGUEZ, 2005.

24) Sobre todas estas cuestiones véase la publicación en línea de RODRÍGUEZ, *ibid.*

25) El viajero Antonio Ponz, refiriéndose a la Vía de la Plata entre Mérida y Astorga, decía lo siguiente: “*Es, pues, este camino el que llaman de la plata, esto es vía lata, y el que los antiguos, y modernos escritores conocen por vía militar, construida por los romanos*” (PONZ, 1784: tomo VIII, carta 1ª).

26) Según Joan Corominas, el término “platea” puede ser un derivado del francés “platée”, que significa “masa compacta de piedra que forma los cimientos de un edificio”, derivado a su vez de “plat”, que alude a “plano, achatado” (COROMINAS, 1967: s. v. “platea”).

27) Por ello indica Corzo que las “platas” andaluzas son una orientación excelente para la identificación de vías romanas (CORZO, 2001: 159).

28) La alusión de San Isidoro es la siguiente: “*Las avenidas –plateae– son las calles amplias y anchas de las ciudades, muy de acuerdo con el significado que tienen en la lengua griega “plateae”, derivado de su amplitud; en griego, lo anchuroso lo denominan “platys”. “Una “quintana” (calle transversal) es una calle que tiene la quinta parte de anchura de una avenida y por la que pueden transitar los carros de dos ruedas*” (SAN ISIDORO DE SEVILLA, 1983: 231=*Etim.*, XV, 2,23 y 24 para “plateae” y “quintana” respectivamente).

29) Concretamente, y así lo ha recordado también el profesor José Manuel Roldán recientemente, el nombre de Camino de la Plata no aparece en España antes de comienzos del siglo XVI (ROLDÁN, 2007: 330). La primera referencia conocida corresponde, como ya hemos señalado, al *Itinerario* o *Cosmografía* de Hernando Colón (1517-1523).

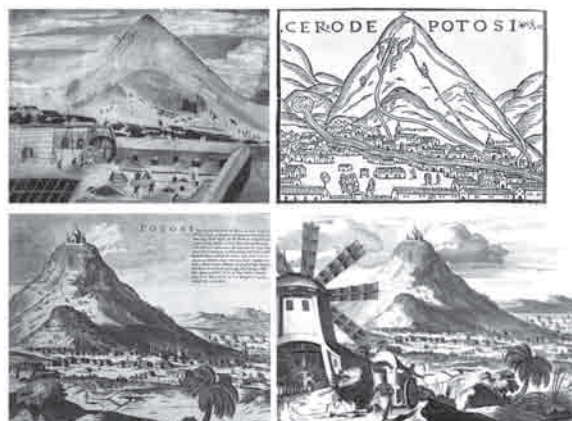
30) La propuesta más reciente de volver a retomar esta hipótesis se debe a José Manuel Roldán, quien ahora es más partidario de ella que de las otras hipótesis anteriormente enunciadas o recuperadas por él mismo (no olvidemos que ha sido el gran defensor y difusor de la procedencia del árabe *al-balath*): “*la frecuencia del apelativo “de la Plata” en otros muchos caminos del norte, oeste y centro peninsular, cuyo carácter de “empedrados” no puede atestigüarse y en conexión, en muchos casos, con caminos de trashumancia, abogan más por esta simple interpretación antes que buscar alambicadas derivaciones*” (ROLDÁN, 2007: 330). Curiosamente, nosotros siempre habíamos apostado por la vinculación entre el nombre del Camino de la Plata y el tráfico del metal indiano, y así lo dimos a conocer hace ahora una década en un trabajo local sobre el Camino de la Plata de La Carlota publicado en el libro de feria de la pedanía carloteña de El Arrecife (MARTÍNEZ, 1999: 20-21), que ahora hemos pretendido actualizar y ampliar.



th<sup>31</sup>. Sin embargo, en nuestra opinión no puede descartarse la hipótesis de la relación con los metales americanos simplemente porque sea creencia popular, pues está sobradamente comprobado que la tradición oral y las denominaciones populares pueden tener un fundamento real, transmitido de generación en generación desde su origen. Además, durante el período álgido del tráfico de metales americanos hacia España es factible pensar que los principales caminos de Castilla –y el de la Plata o Camino Real lo fue– se verían “inundados” de alguna manera por una masa de metales preciosos –junto a otras mercancías– nunca antes vista en modo comparable, ni en cantidad ni en cualidad. Por tanto, el significado y la época de aparición del nombre “de la Plata” nos pueden estar indicando que nuestro camino así llamado pudo ser uno de los caminos que sirvieron para canalizar por vía terrestre el transporte y comercialización de la plata americana. Precisamente a analizar esta cuestión con más detalle dedicamos el siguiente apartado.

### El Camino de la Plata y su función como vía de transporte de los metales americanos, probable origen del nombre “camino de la plata”

Como es bien sabido, en la segunda semana de octubre de 1492 el marino genovés Cristóbal Colón, al servicio de los Reyes de Castilla y en su empeño por llegar a la India navegando hacia Occidente (pues el poderoso imperio turco bloqueaba el paso de los europeos hacia Oriente), halló unas nuevas tierras desconocidas a las que posteriormente se daría el nombre de América. A partir de entonces comenzará la conquista y colonización del continente americano, que se verá estimulada desde la década de 1530 por el descubrimiento de importantes minas de plata, de las cuales las más importantes serán las de Potosí, en el Alto Perú (hoy Bolivia) y Zacatecas (México), halladas en 1545 y 1546 respectivamente (ver lám. 4). A partir de entonces la minería se convertirá para España en el motor de la economía colonial, llegando a representar en los siglos XVI y XVII nada menos que el 90% del total de las exportaciones indianas<sup>32</sup>, con lo que se puede decir que el verdadero interés de España en América fue el metal. La corona española organizará, en efecto, toda una ruta comercial llamada “*carrera de Indias*” con el fin de extraer y traer la plata americana a suelo hispano, a través de la conocida como “*flota de Indias*”, cuyo único puerto de salida permitido era el de Sevilla<sup>33</sup>. La plata, refinada con mercurio y convertida en lingotes, era primeramente transportada a lomos de lla-



Lám. 4: *Diversas vistas del Cerro Rico o Cerro Rojo de Potosí, una montaña repleta de plata hallada por los españoles en 1545 y que sería responsable en buena medida de la riqueza española durante la Edad Moderna.*

mas y mulos por el interior del continente americano hasta los puertos de llegada y salida de los barcos hacia España (ver lám. 5), que eran los de Veracruz (México), Portobelo (Panamá) y Cartagena de Indias (Colombia). Desde allí los galeones se reunían en La Habana y a mediados de marzo de cada año partían hacia Sevilla a través de las islas Bahamas, las Bermudas y las Azores (ver láms. 6 y 7).

Una vez en el puerto hispalense, los metales, que llegaban de las Indias en forma de tejos de oro<sup>34</sup> o barras



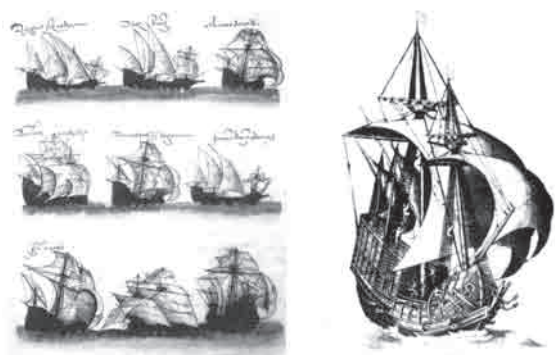
Lám. 5: *Transporte de la plata española por el interior de América a lomos de llamas (CIPOLLA, 1999: 26).*

31) Al respecto indicaba Ocaña que “*la causa de este nombre, tan común en diversos de nuestra patria, es considerada por el vulgo como venido de transitar por ellos la plata traída de América; pero arabistas de crédito manifiestan ser corrupción del vocablo árabe “Balat”, con significación de “empedrado”*” (OCAÑA, 1981: 75).

32) Algunas obras de referencia sobre este tema son: BAKEWELL, 1976; BAKEWELL, 1989; CHAUNU Y CHAUNU, 1955-1960; CHAUNU, 1977; LORENZO, 1979-1980; CIPOLLA, 1999; RAMOS, 1970; ELLIOTT, 1991.

33) Sevilla fue sede y centro del comercio americano desde 1503, año de la creación de la Casa de Contratación en esta ciudad. Sin embargo, dada la dificultad de la navegación fluvial por el Guadalquivir, los puntos de embarque y desembarque autorizados fueron los de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda. Desde la década de 1520 se permitió que otros puertos, concretamente los de La Coruña, las islas Canarias, Cartagena, Málaga, Avilés, Laredo, La Coruña, Bilbao y San Sebastián, pudiesen llevar a cabo actividades comerciales con América, aunque con algunas restricciones y en muchos casos bajo la dependencia del puerto hispalense. Desde 1717 el puerto de comercio español con América fue trasladado de Sevilla a Cádiz.

34) Los tejos eran trozos de metal que podían llegar a pesar varios kilos, aunque los había de pequeño tamaño que, sin llegar a estar acuñados, llevaban determinadas marcas oficiales que permitían su valoración inmediata (ver: TORRES, 1994-1995: 118).



Lám. 6: Flota española a inicios del siglo XVI y galeón español de la 2ª mitad del XVII (CIPOLLA, 1999: 36 y 39).



Lám. 7: El puerto de Sevilla en 1498, atribuido a Alonso Sánchez Coello (1531-1588). Madrid, Museo de América. A orillas del Guadalquivir, en la Torre del Oro, los galeones desembarcaban sus valiosas mercancías traídas del Nuevo Mundo.

de plata<sup>35</sup>, se dirigían a la Casa de Contratación, donde se guardaban bajo tres llaves diferentes en los cofres de la cámara del tesoro, cada uno a cargo de un funcionario de dicha Casa. Custodiado allí ese material, no se llevaba directamente a acuñar, sino que se hacían cargo de él los “compradores de oro y plata”, quienes se dedicaban, tras depositar cuantiosas fianzas, a la tarea de afinar su pureza hasta el grado exigido por la Casa de la Moneda. Es entonces cuando lo llevaban a acuñar a esta institución, ubicada junto al Alcázar sevillano y la Puerta de Jerez<sup>36</sup>, y lo devolvían a sus dueños transformado en reales o escudos (VILAR, 1982: 193). No sólo existió la Casa de la Moneda de Sevilla, pero ésta fue la más próxima al lugar de desembarque de los metales indianos. Otras casas de la moneda importantes en el momento fueron las de Burgos,

La Coruña, Cuenca, Granada, Segovia, Toledo, Valladolid y, aunque más esporádicas, las de Madrid, Barcelona y Zaragoza. Asimismo, y para impedir el contrabando por medio de la creación de moneda oficial, en América se permitió el establecimiento de las de México (1535), Santo Domingo (1536), Lima (1565), Potosí (1572), Bogotá (1620), Guatemala (1731) y Santiago de Chile (1743) (ver: PÉREZ, 2006; GARCÍA, 2006; GIL, 1976: 373 ss.)<sup>37</sup>. Todo esto nos revela, por tanto, que una buena cantidad de plata ya llegaba a España transformada en moneda (ver lám. 8), mientras que otra parte se acuñaba en Sevilla. Sin embargo, un gran volumen de lingotes -aproximadamente un cuarto de lo llegado a Sevilla-, era propiedad del rey, y tras llegar al puerto no se amonedaba, sino que salía con destino a saldar deudas con los acreedores de la Corona, quienes residían en su mayoría fuera de España<sup>38</sup>. Mientras tanto, otra parte de los metales arribados a Sevilla se dirigía al resto de casas de moneda hispánicas con el objeto de ser acuñada en ellas<sup>39</sup>, aunque lo recomendable era que dicha acuñación se reali-



Lám. 8: Reales de a ocho de Felipe IV, en plata, acuñados en Potosí. (siglo XVII).

35) También llamadas lingotes o “metal en pasta”.

36) En un principio la Casa de la Moneda de Sevilla funcionó junto a la Catedral, pero luego, al levantarse allí la Lonja, tuvo su sede definitiva en una compleja y hermosa construcción iniciada en 1585 bajo la dirección de Juan de Minjares.

37) Un estudio específico sobre la Casa de la Moneda sevillana es: PÉREZ, 1992. Asimismo, una breve pero interesante introducción puede verse en CASCALES, 1990: 40-43.

38) Con todo, el metal no sirvió para saldar las deudas de la monarquía hispana, que acabó siendo aplastada finalmente por los débitos.

39) Todo ello sin tener en cuenta el metal que quedaba en América para los pagos internos del sistema económico colonial.

zase en Sevilla, tanto por existir más compradores de plata en esa ciudad como por poseer su ceca más oficiales y por el peligro o merma que se producía al trasladarla de un lugar a otro (ver LORENZO, 1980: 82 y 93)<sup>40</sup>. No obstante, cuando corría prisa disponer de numerario y la cantidad de metal de los particulares era muy elevada -y eso debió de ser bastante frecuente-, era necesario el traslado de los tesoros en pasta a otras casas de moneda peninsulares. Así, por ejemplo, existe prueba documental de que en las décadas de 1570 y 1580, años de actuación de los poderosos hermanos Castellanos de Espinosa como mercaderes de la plata, las cecas castellanas de Valladolid y Segovia acuñaron bastantes tesoros indianos (LORENZO, *op. cit.*: 94-95). Finalmente, es interesante apuntar, con el profesor Carlo María Cipolla, que un porcentaje de plata imposible de precisar, aunque al parecer muy elevado, permanecía en forma de panes y era objeto de un intenso tráfico internacional (CIPOLLA, *op.cit.*: 82).

Abundando más en el metal que llegaba de América con destino a los particulares, que es el que aquí nos interesa, habría que distinguir dos conjuntos diferentes: aquél que pertenecía a los conquistadores, colonos, emigrantes y administradores, por un lado, y el de los mercaderes por otro (VILAR, *op. cit.*: 204-212). En el primer caso, la entrada del metal en España podía obedecer a diversas causas: necesidad de pagar a los prestamistas por parte de los conquistadores, envío de dinero a los familiares, regreso a la patria, etc. Sin duda, ello repercutió en lugares como Extremadura, en cuyas ciudades (Cáceres, Badajoz, Trujillo, Mérida, etc.) se advierten lujosos edificios construidos gracias al metal traído de las Indias por sus propietarios, como el del propio Francisco Pizarro en Trujillo. Asimismo, mediante un efecto en cadena, el abundante gasto que llevaron a cabo quienes poseían esos metales debió de contribuir en España a incrementar la demanda y a dar trabajo y enriquecer a bastantes capas de la población. Por su parte, los metales propiedad de los mercaderes representaban las contrapartidas de mercancías enviadas por ellos a las Indias. Por un lado, estos mercaderes también gastarían igual que el grupo anteriormente visto, incrementando el efecto antes citado, a la vez que estimulaban la producción (si eran españoles), pero por otro lado debían asimismo reservar una parte de los metales para volver a comprar mercancías y proseguir de esta manera con sus negocios. Con tal fin, los lingotes llegados a nombre de ellos eran adquiridos por los ya citados “compradores de oro y plata”, y éstos les daban a los mercaderes el equivalente en moneda o en compromisos precisos sobre tal feria o en pago de tal suma adelantada (el crédito comenzaba a ser por esas fechas cada vez más corriente). También es interesante el tema de la moneda que se exportaba al exterior en épocas de guerra, como en la que se mantuvo contra Francia entre

1552 y 1557, durante la cual la moneda, para embarcar en el Atlántico, hubo de atravesar Castilla de sur a norte, desde Sevilla hasta Laredo pasando por Madrid, o en la guerra de Flandes, en la que el bloqueo del tráfico oceánico por parte de Inglaterra obligó desde 1576-1577 a cargar caravanas enteras de plata en Sevilla y Madrid y llevarla hasta la España mediterránea: Barcelona, Cartagena, Vinaroz, Valencia, ..., lugares desde los que se dirigiría hasta Flandes cruzando Francia por tierra<sup>41</sup>. Tampoco podemos pasar por alto las referencias contenidas en la literatura, como en *El diablo cojuelo* de Luis Vélez de Guevara (año 1641), donde en el Camino de Madrid a Sevilla, antes de llegar a esta última ciudad, los protagonistas, el diablillo y el estudiante don Cleofás, se encuentran con “mercaderes y hombres de negocios que llaman, cargados de cajas de monedas de oro y plata” (VÉLEZ, 1992: tranco VII). Finalmente, más elocuente es un antiguo documento de la época en que la Casa de la Moneda sevillana estaba en funcionamiento, en el cual se indica que “Dizen Pedro de Medina, y Morgado muy bien, que desta casa de moneda se sacan las requas cargadas de oro, y plata, como de otros almazenes mercaderías ordinarias” (recogido en CASCALES, 1990: 42). En nuestra opinión, éste es un testimonio claro de que durante la Edad Moderna una cierta porción de los metales americanos era trasladada desde Sevilla hacia otros lugares por vía terrestre.

A pesar de la relevancia de todos estos datos aportados por la historiografía para el tema del que tratamos, podemos ahondar aún más en la cuestión de la distribución de los metales americanos vía terrestre por el interior de la Península Ibérica, concretamente en el modo a través del cual se canalizó el transporte del metal y de otras mercancías lujosas. Así, gracias a los trabajos de algunos investigadores como Fernando Quiles García, sabemos que a partir de cierta época llegaron a activarse, para la tranquilidad de los agentes comerciales, sistemas de garantías del transporte de las mercancías americanas por tierras peninsulares que consistieron básicamente en la formación de compañías de distribución (QUILES, 2001). Se trataba de grupos organizados que recibían dinero y especie de uno o varios mercaderes, e incluso de la propia Corona, para trasladarlo a puntos muy concretos. Un escribano daba fe de la entrega de los bienes y fijaba por escrito las garantías de la entrega y el objeto del transporte, lo que, por otra parte, ha permitido que se conserven esas operaciones en los archivos notariales y podamos tener noticia de ellas. Dentro de esas compañías o grupos organizados destacaron de manera especial los yangüeses, reputados arrieros que durante décadas monopolizaron el tráfico de mercancías en la Meseta española. Ello fue posible, entre otros motivos, porque los habitantes de la villa de Yanguas (Soria) habían obtenido de la Corona en el siglo XIV el privilegio de no pagar portazgos a la entrada de las ciudades, villas y lu-

40) Se trata del tomo II titulado *La navegación, los tesoros y las perlas*, publicado en 1980.

41) Ver también otros ejemplos en CIPOLLA, *op.cit.*: 84-85.



Lám. 9: Los yangüeses apaleando a Don Quijote y Sancho Panza (grabado de Doré).



Lám. 10: Don Quijote, Sancho y Rocinante tras su apaleamiento (D. A. Muñoz Degraín en: La Ilustración Española y Americana nº 25, Madrid, 22 de abril de 1879).

gares de Castilla<sup>42</sup>. Según Fernando Quiles, los yangüeses mantuvieron viva la red de distribución que desde Sevilla conducía las mercancías a la cornisa cantábrica, cruzando el país de sur a norte. Miguel de Cervantes dio fe de su presencia en el Camino de la Plata, por tierras manchegas, en *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de La Mancha*, en cuyo capítulo XV Don Quijote y Sancho se encontraron con unos arrieros yangüeses que tras ser atacados por “el caballero de la triste figura” arremetieron contra él y su fiel escudero propinándoles una despiadada paliza, con lo que Cervantes pintaba a los yangüeses como gente sin contemplaciones y dispuestos a defender lo suyo a la más mínima (ver láms. 9 y 10)<sup>43</sup>. En los documentos notariales del siglo XVII se indica que los yangüeses hacían su camino “con conducta de plata de cuenta de particulares y también con conductas de plata y oro de cuenta de su majestad y particulares”<sup>44</sup>, dando así seguridad a la conducción de mercancías valiosas y estableciendo nexos de comunicación entre Sevilla y las distintas poblaciones peninsulares. Cada expedición que salía de Sevilla constituía una agrupación compuesta por arrieros, mercaderes y escolta militar, y se encargaba de hacer llegar de forma segura a sus destinatarios los envíos de objetos remitidos desde las distintas provincias americanas por los indianos y negociantes (ver lám. 11). En su lugar de origen los bultos eran remitidos por intermediarios, y una vez en Sevilla eran recogidos por quienes luego los trasladaban a los yangüeses, quienes a su vez los dejaban en manos de terceras personas, que eran las



Lám. 11: Arrieros de Trébago (Soria) ([www.trebago.com](http://www.trebago.com)).

42) En efecto, el 18 de diciembre de 1347 Alfonso XI recompensó los “muchos y buenos servicios” prestados por el concejo yangüés durante las luchas nobiliarias con una carta de privilegios para no pagar portazgos -equivalentes a los actuales peajes-, lo que abrió nuevos horizontes a los yangüeses y les permitió dedicarse a la actividad mercantil, de la que resultaron especialmente beneficiados los miembros de estamentos nobles e hidalgos (estas cuestiones de la historia de Yanguas pueden verse en TOLEDO, 1995). Desde la adjudicación de dicho privilegio, los habitantes de Yanguas no debieron de tardar en aprovecharlo, puesto que consta su actividad transportista con abundancia ya en el mismo siglo XIV, añadiendo además a la tarea del transporte la del comercio con el fin de obtener aún mayores beneficios (ver: DIAGO, 2004: 223-224). Junto a ese privilegio sobre los portazgos parece que también influyeron en el comienzo de la labor comercial de los arrieros yangüeses la situación crítica que atravesaba la agricultura en la localidad y los malos modos de los señores de Yanguas. Los productos transportados por estos castellanos no sólo fueron los importados de América, sino todo tipo de objetos y materias susceptibles de aportar rentabilidad, como fueron, por ejemplo y por citar sólo algunos casos estudiados, los paños textiles -que además eran producidos por ellos- (MARTÍN, 2005: 230-231), los tintes para la industria textil (CASADO, 1990: 534) o las armas como arcabuces y ballestas (AZPIAZU, 1994: 42, 60, 64 y 67).

43) Sobre el motivo que llevó a Miguel de Cervantes a situar a estos yangüeses en su famosa novela es interesante el siguiente trabajo: VALDECANTOS, 2007. Aquí se esgrime, siguiendo una tesis apuntada hace tiempo por Manuel Toledo, que Cervantes, en su condición de recaudador de impuestos en tierras manchegas, pudo toparse alguna vez con esas gentes, quienes bien pudieron negarse al pago de los tributos por gozar del referido privilegio sobre los portazgos. De ahí que las retratara como personas levantiscas y dadas a pocas concesiones.

44) Por *conducta* debe entenderse conducción o transporte.

que definitivamente los hacían llegar a los destinatarios. En muchos casos lo remitido no era sólo dinero, sino que los objetos llegados de América iban destinados a abastecer sacristías de iglesias y a componer los ajueres de la nobleza española del momento. Como ejemplo del tipo de mercancía conducida por los yangüeses a través de la península en su “conducta de la plata” tenemos el envío llegado en 1676 a Sevilla en un galeón para don Juan Fermín de Yzuybarra, vecino de Madrid, en el que se incluía un cajón de plata labrada y otro de barros (cerámica) remitidos por el propio destinatario, aunque el género fue entregado a los conductores por el comprador de oro y plata don Lorenzo de Ibarburu y Galdona. Esos conductores también llevaron consigo otros bultos sacados de las bodegas del mismo barco, como el cajón rotulado a nombre del castellano Don Joan de Arrecheguerra, regidor perpetuo de Santiago de León de Caracas, en el que iba abundante género de plata menor: 18 cucharas, 6 tenedores, 2 vinajeras, un jarro de batir chocolate, 12 platillos, un tarro de pico, un salero, una palangana, una caja grande para oblea, dos platonos, un platoncillo llano y dos bernegales, todos de plata, además de 24 pocillos de china, dos manojos de tabaco, dos salvillas pequeñas de filigrana y unas pepleras en las que iban dos salvillas grandes de plata y seis molinillos (QUILES, 2001: 151). Pero no todo lo llegado a Sevilla eran, obviamente, objetos de plata del tipo descrito, sino también importantes partidas de plata amonedada, objetos de carácter litúrgico destinado a abastecer iglesias, joyas de oro con piedras preciosas, hábitos, reliquias, prendas de vestir, lienzos de pintura, escritorios, etc., en definitiva, todo tipo de objetos suntuarios de alto valor y, por tanto, muy codiciados por los salteadores y bandidos, lo que sin duda había llevado al establecimiento de esas compañías organizadas de transporte<sup>45</sup>.

Todos estos datos recogidos en fuentes diversas nos permiten ver, a fin de cuentas, que la plata llegada a Sevilla desde América era transportada por el interior de la Península Ibérica por causas y bajo formas bien diversas (en barras, en moneda o en forma de objetos de ajuar doméstico, litúrgicos y de joyería), y que, en lo concerniente a esta otra hipótesis del nombre de “camino de la plata” que aquí tratamos (la de su relación con el metal indiano), bien pudo ese transporte fundamentar el origen de dicho nombre, puesto que esta denominación aplicada a los caminos peninsulares que la llevan no parece registrarse antes del descubrimiento de América. Por otro lado, esto, y no el sustrato árabe como principalmente se ha argumentado, podría explicar también el hecho de que sólo se registren “caminos de la plata” en la Península Ibérica, ya que es el único sitio donde realmente existieron “caminos de la plata” refiriéndose al tráfico terrestre “masivo” de ese metal, excepción hecha, claro está, del interior del continente americano, donde curiosamente la ruta terrestre que seguía el metal allí explotado ha sido conocida con el mismo nombre de “Camino de la Plata” o “Camino Real de la Plata”

(ver ese nombre, por ejemplo, en ROMÁN, 1998). A tenor de las fuentes disponibles, resulta difícil por falta de documentación precisar con exactitud cuándo le fue puesto a este camino el apelativo “de la Plata”, aunque ya hemos indicado que aparece desde principios del siglo XVI, por lo que no sería descabellado suponer que al camino bien podría haberse dado el nombre cuando el metal argentífero americano comenzó a explotarse y comercializarse a gran escala, o más bien algo antes, quizá desde el momento en que comenzaron a llegar objetos suntuosos y exóticos desde América hasta la Península Ibérica. Como señalaba para el caso mejicano el economista Jesús Silva Herzog en 1956, “puede decirse que el comercio internacional de México comenzó desde el instante en que los indígenas de Veracruz cambiaron a los españoles tejuelos de oro y plata por cascabeles, espejos, cuentas de vidrio y otras chucherías”, añadiendo también que el primer navío de Veracruz a España saldría en 1522 conduciendo diversos productos, principalmente oro, plata y joyas (SILVA, 1956: 48-49). No obstante, antes de todo eso debemos recordar que la llegada de metales preciosos y riquezas del Nuevo Mundo a España se inició desde el momento mismo del descubrimiento, por intercambio o arrebato a los indígenas, cuando Colón adquirió de ellos objetos como trozos y “carátulas” de oro (MORALES, 1990: 101 y 106) y se explotó el oro aluvial de La Española (Haití y Santo Domingo), además de la importancia que tuvieron los botines obtenidos durante la conquista del continente (ver WEATHERFORD, 2000: 17-23) (ver lám. 12). Tampoco debemos olvidar que posteriormente, en la década de 1530, se descubrieron minas de plata cerca de México y en Taxco, así como yacimientos auríferos en el interior de Nueva Granada (LAVIANA, 1996: 57), e igualmente que en la temprana fecha de 1503 ya se



Lám. 12: Saqueo de riquezas a los indígenas americanos por los conquistadores españoles.

45) Junto a los yangüeses, también consta que los carreteros pertenecientes a la Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria (a la que no pertenecían los primeros) realizaban transportes de cargamentos de azogue (mercurio) desde Almadén hasta Sevilla y Cádiz para llevarlo a América, pues allí era necesario en el proceso de refinado de la plata, metal que posteriormente subían hacia la Meseta en su viaje de vuelta (GONZÁLEZ ET AL., 1998: 11).

había establecido la Casa de Contratación de Sevilla 1503 para regular el tráfico y comercio a las Indias, lo que indica que dicho comercio ya podía ser desde entonces una realidad. Por tanto, es quizá ya a partir de las primeras décadas del siglo XVI cuando comienza a notarse la circulación de una poco habitual y nueva riqueza por las rutas terrestres españolas, lo que explica que sea en esa época cuando el viario principal de España aparezca mencionado por primera vez como “*el camino de la plata*”. Y del mismo modo que el Camino de la Plata pudo ser en Córdoba la ruta “oficial” terrestre de ese metal y mercancías provenientes de América en su destino hacia el interior de la península, el llamado “Camino de Metedores” (ver: MELCHOR, 1990: 89-97 y MELCHOR, 1995: 144-148), que conectaba el área sevillana con Málaga a través de la Alta Campiña cordobesa (por medio de pueblos como Monturque, Doña Mencía y Baena), pudo ser la ruta del tráfico clandestino o contrabando, ya que los “metedores” eran los contrabandistas profesionales que desembarcaban plata por su cuenta o la llevaban a buques extranjeros en alta mar. Quizás tenga algo que ver con esto el que, en su prolongación hacia Puente Genil y las tierras sevillanas, este camino sea conocido con el nombre de “Cañada de la Plata” (MELCHOR, 1990: 95)<sup>46</sup>, al igual que sucede con un camino que conecta con él y que atraviesa el término municipal de Doña Mencía, llamado asimismo “Camino de la Plata”<sup>47</sup>.

El Camino de la Plata debió de constituir, por tanto, el itinerario principal que durante la Edad Moderna siguió la plata y demás mercancía americana en su ascenso hacia la Meseta, a pesar de que una buena parte de ella se quedaría en Sevilla y las principales ciudades del valle del Guadalquivir. No en vano Luis Vélez de Guevara indicaba en *El diablo cojuelo* que Sevilla era el “*estómago de España y del mundo, que reparte a todas las provincias dél las sustancias de lo que traga a las Indias en plata y oro*” (VÉLEZ, 1992: tranco VII). Respecto a las ramificaciones que dicha mercancía debió recorrer, los investigadores opinan, en primer lugar, que buena parte de la plata llegada a Toledo estaría destinada al pago de las armas fabricadas en esa ciudad y que abastecían a la Corona, mientras que otra

parte proseguiría su rumbo hasta Valladolid, importante zona comercial, capital del reino y ciudad en la que estaba instalada la corte española, a través del llamado “camino de los Caballos”, que discurría por lugares como Villamiel de Toledo, Novés, Escalona, Cadalso de los Vidrios, Cebreiros, Santo Domingo de las Posadas, Almenara de Adaja, Olmedo, Alcazarén, Mojados, El Cardiel y Laguna de Duero. También cierta cuantía llegaría a Medina del Campo, gran centro comercial financiero de Castilla donde se localizaba la feria más importante del país. No obstante, desde que en 1560-61 se estableció la capitalidad y corte del reino español en Madrid el Camino de la Plata alcanzaría de forma prioritaria esta ciudad<sup>48</sup>, a través de las poblaciones de Olías del Rey, Cabañas de la Sagra, Yuncos, Illescas, Humanejos, Parla y Getafe. Otra parte de los tesoros americanos iría destinada a Segovia, en concepto de pago por los tejidos introducidos en ultramar, y, finalmente, en su último recorrido una fracción del metal americano subiría hasta las Vascongadas con el objetivo de satisfacer el abastecimiento que estas provincias llevaban a cabo de productos de hierro, buques y efectos navales a la Corona, todo ello sin olvidar que la cantidad más importante saldría al exterior, especialmente con destino a los banqueros extranjeros que prestaban dinero a la Corona así como a sufragar otros gastos militares y diplomáticos de una monarquía en guerra permanente como fue la de los Habsburgo, lo que a la larga provocaría la decadencia del Imperio Español<sup>49</sup>.

En definitiva, y aduciendo pruebas evidentes, hemos podido ver cómo desde Sevilla una parte del metal americano fuera transportada hacia el centro y norte peninsular por vía terrestre, siguiendo casi con toda seguridad los diversos itinerarios que en España han sido llamados “Camino de la Plata”, uno de los cuales es el que tratamos en este trabajo, coincidente como ya ha quedado explícito con la antigua *Via Augusta* romana, el *rasif* árabe y el *Arrecife y Camino Real de Andalucía* de la Edad Moderna. Al margen de que el nombre de estos caminos pudiese provenir –por orden cronológico– de los términos *via lata*, *delapidata* o *al-balath* (aludiendo a caminos anchos y empedrados), lo

46) Sobre el contrabando de plata (o “plata fuera de registro”) y las pérdidas que ocasionó a la Corona española se tienen sobradas noticias. Ya en la época se descubrió que llegaban naves con cargamentos de plata superiores a lo que se había registrado en los recibos, y en ese fraude había implicadas muchas personas, incluidos los empleados de la Casa de Contratación de Sevilla, centro del comercio ultramarino. En 1555 un caso de contrabando que salió a la luz provocó que el emperador y monarca español Carlos I entrara en cólera. Posteriormente, durante el reinado de Felipe IV, una Real Cédula de 18 de marzo de 1634 llegó a denunciar que “*el desorden que se está produciendo en las exportaciones no registradas de plata de las Indias ha llegado a límites insoportables*”. A pesar de las medidas tomadas para impedirlo, poco efectivas, en 1639 el contrabando alcanzó unas cotas nunca vistas, y las autoridades llegaron a renunciar incluso al registro de los metales. Como indica Carlo M. Cipolla, “a comienzos del siglo XVII el contrabando de plata se había convertido en el deporte nacional favorito”, siendo practicado por españoles y extranjeros, por comerciantes, por los comandantes de las flotas y los almirantes, por los marineros y por los pasajeros, fuesen civiles o eclesiásticos (ver: CIPOLLA, *op. cit.*: 52-56).

47) Sobre el nombre del Camino de la Plata de Doña Mencía indicaba Alfonso Sánchez Romero que “*queda bien claro, para el caso nuestro, que este viejo Camino de la Plata y del que tomó su nombre la torre, se acopla mejor a la hipótesis árabe del señor Roldán, ya que ni se trataba de un camino lo suficientemente ancho que lo destacara de otros, ni por él, por supuesto que sepamos, se transportaba plata, ni tampoco conocemos fuentes antiguas que hablen de este camino. Sin embargo, sí presenta estas características de camino enlosado con piedras irregulares y grandes, como muy bien, todavía en Siria se conoce con el nombre de BaLaTa*”. Sin embargo, como hemos expresado, para nosotros es posible que pueda guardar alguna relación con un posible tráfico terrestre del metal, ya que el Camino de la Plata de Doña Mencía conecta con el Camino de Metedores (ver: SÁNCHEZ, 2007).

48) Como veremos más adelante, el Camino de la Plata aparece mencionado en un documento de 1580 como “*camino derecho a la villa de Madrid*”.

49) Un resumen de este reparto geográfico que sufrían los metales americanos por la Península Ibérica puede verse en CÉSPEDES, 1994: 131-132.

cual creemos poco probable por no existir términos intermedios derivados de esos vocablos antiguos, es indudable también que estos caminos o al menos una buena parte de ellos sirvieron para el tráfico del metal americano por el interior peninsular, pues históricamente habían constituido las vías de comunicación terrestre más importantes del solar hispano, como sucede con la que estudiamos. El Camino de la Plata era, efectivamente, la ruta de comunicación de mayor importancia entre la Meseta y el valle del Guadalquivir al menos desde hacía mil quinientos años, y era asimismo, por lo tanto, la que podía presentar mejores condiciones e infraestructura para el viaje, que seguramente no estaría exento de peligros por tratarse de una mercancía tan codiciada, de ahí que se tuviese que recurrir a la contratación de compañías como las de los arrieros yangüeses. El metal americano pudo ser, por tanto, el que dio un nombre nuevo al viejo camino milenar, y verdaderamente nos extraña que el comercio de la plata de América, uno de los capítulos más importantes de la historia económica de España y del mundo, origen del capitalismo moderno, no haya dejado algún tipo de herencia histórica o huella en el territorio y la toponimia. Sin duda, para los habitantes de la península, acostumbrados en la Edad Media a una economía comercial que podríamos considerar “normal”, tuvo que ser un hecho impactante y crucial la riada de caravanas cargadas de ricas mercancías que, tras la apertura del comercio ultramarino con América, inundarían ciertos caminos que atravesaban las tierras ibéricas de sur a norte, justificando sobradamente que a partir de entonces dichos caminos fueran bautizados con el apelativo “de la plata”. A esa impresionante imagen de un viejo país surcado repentinamente por tesoros que lo convertían en el más rico del mundo también debió de contribuir no sólo la evidencia del comercio y los rumores que pudiesen circular de boca en boca sobre las riquezas indianas, sino también la propia propaganda llevada a cabo por la mismísima monarquía hispánica, sobre todo por Carlos I (1516-1556), quien organizó a través de todo el imperio una muestra itinerante con los objetos de metal precioso enviados por los conquistadores desde el Nuevo Mundo, objetos que luego fundió y sumó a su tesoro, acuñando nuevas monedas con las que pagó algunas de sus deudas, contribuyó con las iglesias y financió la expansión de su ejército y sus palacios (WEATHERFORD, 2000: 21).

### Trazado e itinerario del Camino de la Plata

Para identificar el trazado completo del Camino de la Plata, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores,

lo primero que hemos hecho es localizar los principales caminos que existen con ese nombre tanto en la provincia de Córdoba como en otras zonas del territorio nacional, a fin de saber con cuál podía guardar correspondencia el tramo que discurre por territorio carloteño. De todos ellos, el más conocido, por su antigüedad y por haberse mantenido hasta la actualidad, es sin duda el que va desde Sevilla hasta Astorga pasando por ciudades como Mérida y Salamanca<sup>50</sup>. Pero, lejos de hallar en él correspondencia con el nuestro, sí la hemos encontrado, en cambio, en otros “caminos de la Plata” que existen en la parte central de la Península Ibérica y en la zona norte de la provincia cordobesa, concretamente en los términos municipales de Adamuz, Villanueva de Córdoba y Conquista<sup>51</sup>, nombres que se refieren todos al mismo camino.

Sobre la existencia del mencionado camino, aparte de la evidencia que proporciona la cartografía<sup>52</sup>, contamos con el magnífico testimonio del escritor cordobés Luis María Ramírez y las Casas-Deza, quien indica a mediados del siglo XIX y refiriéndose a Adamuz que “*pasaba por esta población el antiguo camino llamado de la Plata por donde se hacían las conducciones á Madrid y ahora es usado solamente por la arriería. En el se encontraban desde Adamúz á Conquista, es decir, en el espacio de diez leguas, once ventas, de las cuales se han arruinado algunas. Las mas próximas á Adamúz son las de Agua-dulce, llamada por algunos Navajunda, que dista dos*” (RAMÍREZ, *op. cit.*: 29). También por la misma época Pascual Madoz recoge en su diccionario que a una legua de Adamuz se halla la venta de Aguadulce y a dos la de Navasegunda o Navajunda, “*en el antiguo camino de Madrid llamado de la Plata, que ahora sólo usa la arriería*” (MADOZ, 1987: s. v. “Adamuz”). Vemos que Madoz añade un dato interesante que hace referencia al abandono que había sufrido el camino, hecho que se debe, sin duda, a la apertura del paso de Despeñaperros en el último tercio del siglo XVIII (comenzó a efectuarse en 1779). Como indican Francisco Gascón y Jesús Sánchez, la construcción del camino a Andalucía por Despeñaperros asestó un golpe mortal al viejo camino de la Plata, que llegó a convertirse, como mucho, en un camino de mulas difícilmente identificable sobre el terreno (cit. en SÁNCHEZ, 2004b). Por su parte, sobre Conquista indica Casas-Deza que “*por esta villa pasaba el antiguo camino llamado de la Plata que conducía á Madrid*” (RAMÍREZ, *op. cit.*: 61). Conquista fue creada junto a otras nuevas poblaciones, no obstante, a instancias del concejo de Córdoba en el último cuarto del siglo XVI y al pie del Camino de la Plata, con el objetivo de defender de los salteadores esta importante ruta y por traslado de la población de Navagrande al lugar

50) Se trata de un antiguo camino de origen romano bien conocido y estudiado por el catedrático de Historia Antigua José Manuel Roldán (ROLDÁN, *op. cit.*).

51) No así con otro Camino de la Plata (también llamado Senda de la Plata o Camino Real de Sevilla a Madrid) que desde Toledo penetraba en Los Pedroches por Santa Eufemia y El Viso y también por la zona de Belalcázar e Hinojosa del Duque, para seguir ambos ramales ya fusionados por Valsequillo en dirección a Fuente Obejuna, Azuaga, etc.. Es el antiguo camino Madrid-Almadén-Sevilla, utilizado para transportar el mercurio de Almadén hasta el puerto hispalense con rumbo a América y destinado a refinar la plata americana, y anteriormente muy usado por Alfonso XI (1312-1350) para la conquista de Tarifa, Algeciras, etc. y que reseñó con gran detalle en su *Libro de la Montería* (ver RAMÍREZ, 1986: 85 y OCAÑA, 1981: 74-75).

52) En concreto, nosotros hemos manejado el Mapa Topográfico de Andalucía E. 1:10.000, donde el Camino de la Plata puede verse rotulado en las hojas 90243 y 90244, al norte de Adamuz, 88143, en término de Cardeña, 85944, 86013 y 86014, al sur de Conquista, y 86012, al norte de esta población, desde donde cruza el Guadalmez y entra en la provincia de Ciudad Real.

llamado “Casas Pajerizas” o “Las Porquerizas” (OCAÑA, 1981: 78 y ARANDA, 1988)<sup>53</sup>. Finalmente, acerca de Villanueva de Córdoba, antiguamente llamada Villanueva de la Jara, Casas-Deza recoge que “en la dehesa de la Jara se encuentra la venta de este nombre y la de los Ruices, y cerca del sitio donde estuvo la del mercader existe ahora la nueva que llaman de Chumbilla. La venta del Rincon, y otras muchas de las que se encontraban en el camino de la Plata, que pasaba por la linde oriental de esta dehesa, ya no existen” (RAMÍREZ, *op. cit.*: 143).

Pero no sólo se puede identificar tal camino en las mencionadas localidades cordobesas de Adamuz, Villanueva de Córdoba y Conquista, sino que, como hemos dicho, más al norte, y formando parte del mismo itinerario, podemos ver en el Mapa Topográfico Nacional 1:25.000 la Venta Tejada situada al pie de una vía rotulada como “Camino de la Plata”, la venta del Herrero o de San Serafín al pie de la misma vía (“Camino Real Viejo de la Plata”), en el Mapa del Instituto Geográfico (IG 860-Fuencaliente), o Los Yébenes junto al mismo “Camino de la Plata” (IG 686-Turleque)<sup>54</sup>. Todo ello nos ha permitido trazar la hipótesis de que el Camino de la Plata que aquí estudiamos es, en realidad, el antiguo camino hacia Madrid, que en parte coincidía en la época musulmana con el camino de Córdoba a Toledo y en la Edad Moderna con el *Camino de las Ventas, Camino Real a la Mancha, Camino Real de Córdoba*<sup>55</sup> o *Camino Real de Sevilla a Madrid*<sup>56</sup>. El *Camino Real de la Plata*<sup>57</sup> es un itinerario que se halla muy bien documentado a partir de cierta época gracias a los repertorios y guías de correos y postas llevados a cabo desde comienzos de la Edad Moderna, destacando especialmente los de Hernando Colón (año 1517), Pero Juan Villuga (1546), Alonso de Meneses (1576), Marqués de Grimaldi (1720) y Pedro Rodríguez de Campomanes (1761), a los que habría que sumar otros menos conocidos o que recogen la misma información, o bien que se basaron en los anteriores. Asimismo, son importantes los testimonios de ciertos viajeros y los itinerarios de los viajes reales, destacando el de Fernando el Católico, quien entre el 25 de agosto y el 5 de septiembre de 1508 se desplazó por este itinerario desde Toledo a Córdoba, prosiguiendo a partir de octubre hacia Sevilla<sup>58</sup>. Se ha demostrado que el itinerario que aquí estudiamos, de Córdoba a Toledo, surge en época visigoda, como bien se

aprecia ya en la fuente de ese momento denominada *Exquisitio miliarium civitatum* (ver GOZALBES, 1996). Luego llegaría a convertirse en una ruta clave durante el período califal andalusí, momento en que es mencionada por autores del siglo X como al-Istajiri, Ibn Hawkal y al-Moqadasi (HERNÁNDEZ, 1959 y CORCHADO, 1969a). En realidad, el camino de Córdoba a Toledo de época califal, llamado *Balat al-Arus*, difería en su recorrido con respecto al que aquí tratamos; tenía su origen en época romana (“vía *Corduba-Toletum*”) y en algunos tramos coincidía con el camino real pero en otros no. En la provincia de Córdoba, por ejemplo, al dejar la capital discurría por puntos como la cuesta de la Matanza, el castillo del Vacar, Villaharta, el Puerto del Calatraveño, El Molino Horadado, Pozoblanco, Pedroche y Torrecampo (CORCHADO, 1969a: 16-17; CORCHADO, 1969b: 137; MELCHOR, 1995: 155-157). Salía de Córdoba, por tanto, cruzando Sierra Morena posiblemente por su zona de mayor aspereza, tomando luego casi en línea recta la dirección a Toledo. Sin embargo, tras la caída del Califato la circulación se desviaría por rutas más excéntricas que bordeaban el Valle de la Alcudia, como la que pasaba por el puerto del Muradal (cerca del actual Despeñaperros) u otra más occidental que nos describió, en época almorávide (año 1154), el gran geógrafo árabe Al-Idrisi, quien nos dice que para ir de Córdoba a Toledo había que pasar sucesivamente por Obejo (*Uba*), el castillo de Pedroche (*Bitraws*), *Gafiq* (Belalcázar), *Yabal al-Harir* (“Monte de la Seda”), el castillo de *al-Kudya* (Venta de Alcudia), Caracuel (*Karakawā*), Calatrava, *La Marhala* y el castillo de *Araliya* (o *Uraliya*), desde donde se llegaba finalmente a la ciudad de Toledo (AL-IDRISI, 1989: 85)<sup>59</sup>. El motivo del abandono de la ruta del Califato parece que fueron los constantes enfrentamientos entre cristianos y musulmanes, que ocasionaron una gran inseguridad en puntos concretos como Los Pedroches y el que la vía se desviara entre los siglos XII y XIV hacia Caracuel y Calatrava, donde la orden militar del mismo nombre ofrecía protección a los viajeros. Tras la reconquista regresó la seguridad y el camino real volvió a seguir la línea más recta posible a finales del siglo XIV, lo que originó la construcción de más de una veintena de establecimientos venteros, casi todos entre Almodóvar del Campo y Adamuz (HERNÁNDEZ, 1959: 4-9, 31-34 y 45-53; CORCHADO, 1969a: 3-28; JURADO, 1988: 26 y 38, mapa

53) En varias ocasiones se aludió para justificar la creación de esta población a numerosas muertes de hombres a manos de malhechores sucedidas en el camino (ver, v. gr.: ARANDA, art. cit.: 58, 59 y 63).

54) Localizaciones recogidas por Isaac Moreno en su reedición electrónica en Internet del repertorio de caminos de Pedro Juan Villuga (MORENO, 2004: itinerario 89, notas) y en SÁNCHEZ, 2004a: notas.

55) Según Jesús Sánchez, éste de Camino Real de Córdoba es el nombre con el que se conocía a esta vía en el siglo XVII, ya que así es mencionada, según recoge Astrana Marín, en el Libro de Acuerdos del concejo de la villa del Almodóvar del Campo del año 1601 (SÁNCHEZ, 2004b).

56) Llamado así en la documentación del siglo XVIII.

57) Existe otro Camino Real de la Plata en tierras de La Mancha, concretamente en el Campo de Montiel, que iba desde Mérida a Cartagena y que, obviamente, no se corresponde con el nuestro (ver: RODRÍGUEZ Y DÍAZ, 2002). Reproducido en formato electrónico en Internet (<http://biblioteca2.uclm.es/biblioteca/ceclm/libros/camineria/C5/05f09.htm>).

58) Para el tramo que nos interesa, estas fuentes pueden encontrarse reproducidas en MENÉNDEZ Y GIL, 1993: 169-208 (ver también las pp. 51-68).

59) Para la identificación de algunos topónimos del itinerario, aparte de las notas de Jassim Abid Mizal en la citada obra de Al-Idrisi, ver ARJONA, 2003: 242. El gran rodeo que da esta ruta para ir desde Córdoba hasta Toledo se explica porque utiliza parte de un itinerario cuyo verdadero destino era Sevilla (SÁNCHEZ, 2004b). Más curioso es el hecho de que la ruta pase por Belalcázar (la *Gafiq* islámica), explicable porque en época de Al-Idrisi el anterior camino califal se había hecho impracticable por la inseguridad debida a los malhechores y el deterioro de las obras de fábrica (ver SÁNCHEZ, *op. cit.*).



1), de ahí que el camino fuese conocido desde entonces como Camino de las Ventas.

La historia posterior del camino se puede rastrear a través de diversas fuentes. La referencia más antigua es una visita que en 1362 hicieron los embajadores navarros a Sevilla para entrevistarse con el rey de Castilla Pedro I “el Cruel”. Estos embajadores recorrieron parte de lo que será el futuro Camino de la Plata, ya que, tras dirigirse a Toledo desde Alcalá de Henares, siguieron hacia Biedma (Diezma), Yébenes, Venta de Daraçotan, Malagón, Villarreal (Ciudad Real) y Caracuel. Desde aquí, y parando previamente en una serie de ventas como la Venta de la Nava de la Grúa (Venta de Nava Grande), los embajadores se dirigieron hacia Pedroche, Venta del Vado y Villaharta, hasta llegar a Córdoba, ciudad desde donde fueron finalmente a Sevilla por la ruta alternativa del Guadalquivir, es decir, a través de las localidades de Las Posadas, Peñaflor, Lora y Villanueva del Río (VEAS, 2003: 233, n. 654). Posteriormente, en 1394 consta que el monarca castellano Enrique III intentó reactivar dos viejos caminos que comunicaban Córdoba con Almodóvar y Ciudad Real: uno por Ovejo, citado por Félix Hernández, y otro por Adamuz. Del primero hay pocas noticias, pero no del segundo, que, como indica Jesús Sánchez, estaba destinado a ser el camino Córdoba-Toledo que mayor rastro histórico-literario ha dejado en la Edad Moderna, y por tanto el que tendría mayor éxito. En la documentación aparece ya definido a comienzos del año 1402, en un viaje de Enrique III a Sevilla que básicamente coincidirá con este itinerario, llamado en el siglo XVIII *Camino Real de Sevilla a Madrid* o *Camino de la Plata*. Partiendo de Madrid, el soberano se dirigió a Toledo seguramente pasando por Illescas, y desde la ciudad del Tajo partió hacia Córdoba atravesando, sucesivamente, Biedma, Orgaz, Yébenes, Malagón, Villarreal, Poblete, Torrecilla, Caracuel, Almodóvar del Campo, Nava Grande, Adamuz y Puente Alcolea. Finalmente, desde Córdoba marchó a Sevilla por el río, siguiendo la ruta tomada por los embajadores navarros y recorriendo en total 72 leguas, es decir, 401.184 metros (VEAS, *op. cit.*: 113-114). Precisamente sobre las ventas de un tramo del camino, el de Adamuz, Ramírez y las Casas-Deza nos recordaba que fueron establecidas “para seguridad y comodidad de los pasajeros de la ciudad de Córdoba por los años de 1394, y el Rey D. Enrique III las eximió de toda clase de pechos á petición de dicha ciudad en 17 de Enero del citado año” (RAMÍREZ, *op. cit.*: 29, n. 4)<sup>60</sup>. Concretamente, ante la petición de Córdoba para establecer allí a doce venteros, debido a que “*la dicha cibdad van a almodouar dl campo e aujlla rreal vno por adamuz e el otro por el villar son yermos por lo ql los arjerros q van por ellos van con temor*”, Enrique III otorgó licencia para el establecimiento de esas ventas “*para q estén en anbos los dichos dos caminos por q los tengan poblados*” (HERNÁNDEZ, 1994: 308). Aparte de para darle seguridad al camino, es posible también que ello se hiciese, como indica Francisco de Asís Veas, para acortar las jornadas en-

tre Almodóvar y Adamuz, reponer fuerzas con el descanso y cobrar energía con la comida (VEAS, *op. cit.*: 232). Sin duda, el mismo Enrique III tendría la ocasión de comprobar en su mencionado viaje a Sevilla de 1406 hasta qué punto se había cumplido esa voluntad tanto suya como del concejo cordobés de crear las citadas ventas al pie del camino de Córdoba a Toledo. Cuatro décadas después, el camino aparece discurriendo por Almodóvar del Campo en la obra de Juan Rufo (1547-1620), quien en su “Romance de los Comendadores” poetiza sucesos acaecidos en el año 1448 (RUFO, 1972: 259).

Con posterioridad a esas referencias bajomedievales, contamos, ya a comienzos de la Edad Moderna, con el testimonio aludido anteriormente de Hernando Colón y de los autores de los repertorios, itinerarios y guías de postas que nos marcarán muy claramente el trazado del camino, a pesar de existir pequeñas variaciones entre unos autores y otros. Antes ciertas dudas más importantes que se han suscitado, Manuel Corchado concluía que el trazado de esta vía pasaba por Almodóvar del Campo, según se aprecia en los itinerarios de Colón, los repertorios y las Relaciones de Felipe II. No obstante, recientemente se ha descubierto que ésta es en realidad la ruta del “Camino Real” que mencionan esas fuentes, mientras que el llamado “Camino de la Plata” pasaba por Villamayor y Viñuela, como recogieron acertadamente otras fuentes de los siglos XVIII y XIX, especialmente Lorenzana y Madoz (ver CORCHADO, 1969a: 17-18 y SÁNCHEZ, 2004b).

Así pues, estamos ante un camino que tras salir del Bajo Guadalquivir (Sevilla) coincidiría en gran parte con la antigua *Via Augusta* y hoy Nacional IV-Autovía del Sur, pero que al llegar a Córdoba tomaría dirección N-NE para enlazar con Toledo a través del valle de La Alcudia y Sierra Madrona. Concretamente, gracias a la bibliografía, a la cartografía y especialmente a las guías e itinerarios elaborados en la Edad Moderna, podemos saber que, tras abandonar Córdoba, el camino se dirigía, posiblemente coincidiendo en parte con la vía romana ya mencionada (por Alcolea y Villafranca de Córdoba), hacia la población de Adamuz, desde la cual subía a través de numerosas ventas (de Aguadulce, de Dos Hermanas, de los Locos, de la Cruz, etc.) hacia Conquista para entrar en la provincia de Ciudad Real. Desde aquí, jalonando otra serie de ventas como la del Alcalde y la de Tartaneda, llegaba sucesivamente a poblaciones como Almodóvar del Campo, Caracuel de Calatrava, Ciudad Real, Peralvillo, Malagón, Las Guadalerzas, Los Yébenes y Orgaz, y desde ésta última se dirigía, finalmente, hacia Toledo, antigua capital del reino visigodo español, importante núcleo de al-Andalus y la ciudad más poblada de España todavía a mediados del siglo XVI (ver fig. 3). La lógica de este camino no es otra que su trazado recto y el acortamiento de las distancias entre la Meseta y el valle del Guadalquivir, pues, como indicó Santos Madrazo, tenía la ventaja de seguir la línea más fácil y de menor resistencia aprovechando los pasos naturales, los terrenos abiertos y

60) Otra referencia más documentada sobre el mismo asunto puede verse en el volumen primero del *Catálogo Artístico y Monumental de la Provincia de Córdoba*, dentro del apartado correspondiente al municipio de Adamuz (BERNIER, 1981: 32).

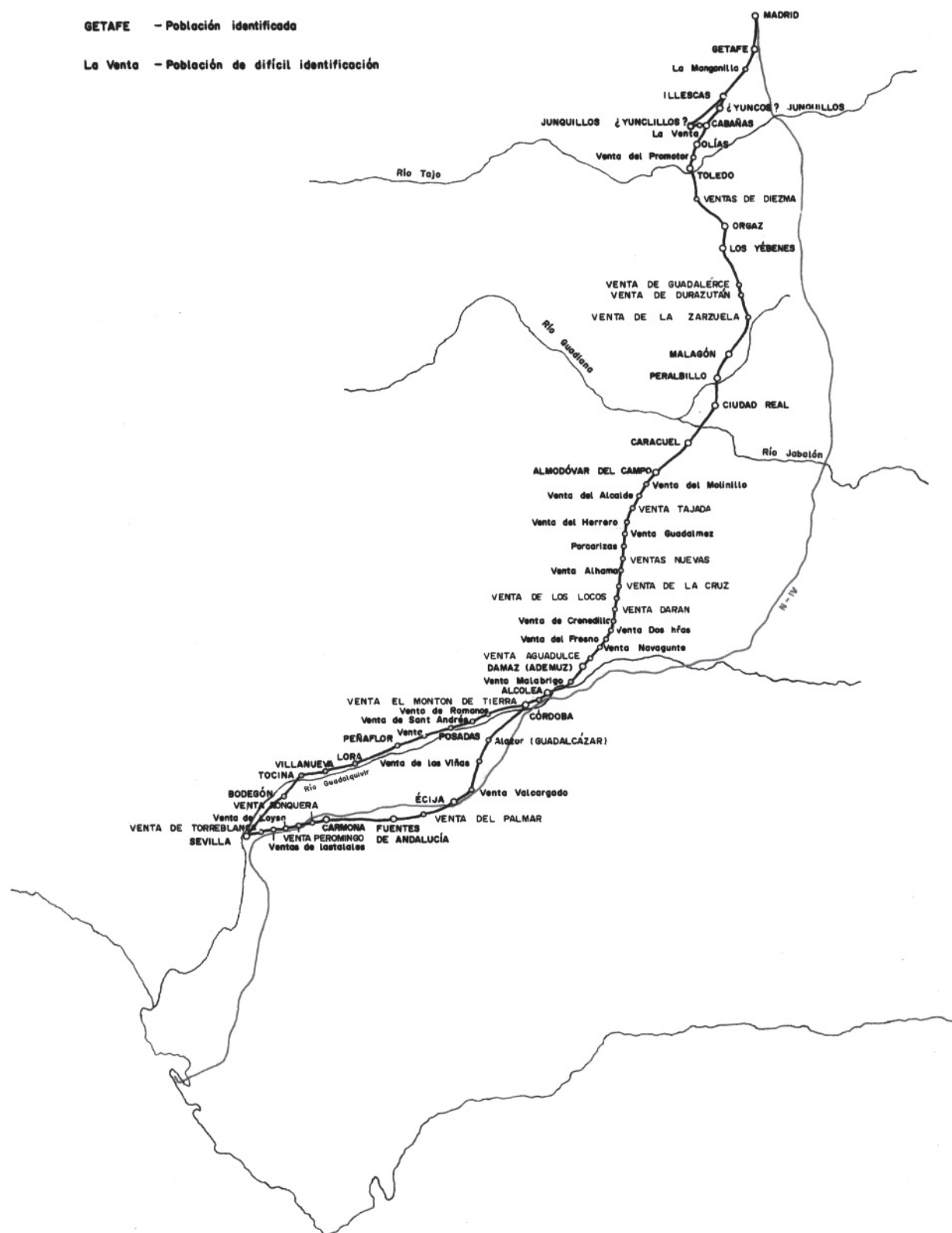
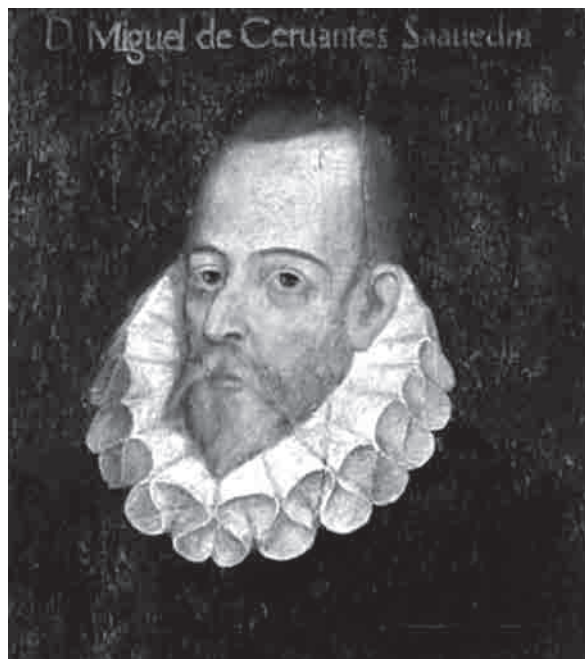


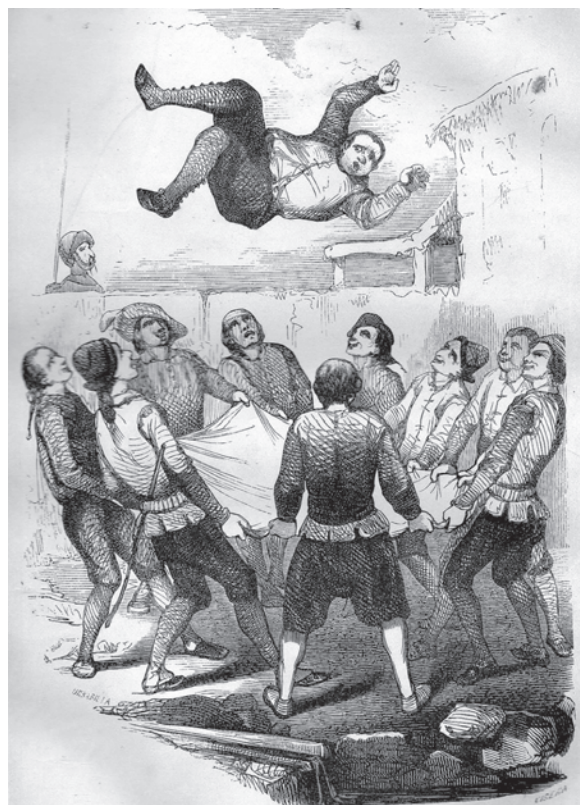
Fig. 3: Plano del itinerario del Camino de la Plata (MENÉNDEZ Y GIL, 1993: 59).



Lám. 13: *Supuesto retrato de Cervantes por Juan de Jáuregui (Academia de la Lengua). El gran escritor manchego basó algunos episodios de sus obras en torno al Camino de la Plata.*

considerables espacios despoblados. Todo ello permitía cubrir el trayecto Córdoba-Toledo en 272 km, mientras que serían 350 si lo hiciésemos por Bailén y Manzanares (MADRAZO, 1984: 33). No en vano en un documento de 1580 y relacionado con la fundación de Conquista la vía que estudiamos se menciona como “camino derecho a la villa de Madrid” (cit. en OCAÑA, 1981: 79).

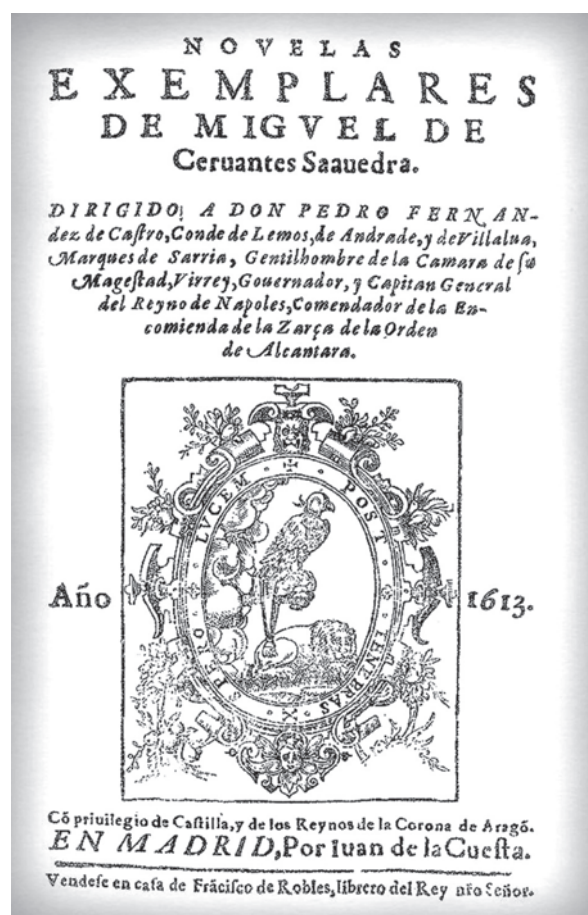
A pesar de que hoy no constituye un eje viario importante, particularmente en su tramo de Córdoba a Toledo, este camino se convirtió en un itinerario de primera categoría durante la Edad Media y la Moderna, erigiéndose sin duda en la principal arteria a la hora de ir desde Madrid hasta Andalucía. Aparte de los repertorios, guías y demás fuentes ya citadas que nos informan acerca del camino en esas épocas, contamos con los testimonios de ciertos escritores en cuyas obras literarias aparece reflejada esta vía, destacando sin duda el del más grande escritor de la lengua española, Miguel de Cervantes Saavedra (1547-1616) (lám. 13). Sabemos que éste conoció bien el Camino Real de la Plata, hasta el punto de que en sus obras, incluida *El Quijote*, aparecen menciones claras a este camino formando parte de los escenarios donde se desarrollan las diversas tramas<sup>61</sup>. Así, por ejemplo, en el ya mencionado capítulo XV, donde se cuenta cuando don Quijote se topa



Lám. 14: *Manteo de Sancho Panza en la venta de Maritornes, ante la atónita mirada de Don Quijote*

con los “desalmados” yangüeses, Cervantes nos relata que tras la paliza “Sancho acomodó a don Quijote sobre el asno y puso de reata a Rocinante, y llevando al asno de cabestro, se encaminó, poco más o menos, hacia donde le pareció que podía estar el camino real”. En otros pasajes de *El Quijote* aparecen muchos de los lugares ubicados en el camino, como Peralvillo, Argamasilla -donde los académicos epitafiaron a Don Quijote, Dulcinea, Rocinante y Sancho Panza (capítulo LII)- o Almodóvar del Campo. Según Astrana Marín, la venta del Alcalde era la mejor de todo este camino y habría que identificarla con la más famosa venta de *El Quijote*, la de la asturiana Maritornes, donde tuvo lugar el manteo de Sancho (capítulos XVI y XVII) (lám. 14). Cercana a ella está la también cervantina Fuente del Alcornoque, donde Cervantes sitúa la acción de los capítulos XI al XV, cuando don Quijote pronuncia el célebre discurso a los pastores y tiene lugar el entierro de Grisóstomo y la aparición de Marcela. Asimismo, en sus *Novelas Ejemplares*, de 1613 (ver lám. 15), Cervantes mencionó otros lugares del Camino de la Plata como la Venta Tejada y la Fuente de la Pizarra, en “La Ilustre Fregona”, o la venta del

61) Sobre este aspecto es importante ASTRANA, 1952: capítulo XLVI, donde se hace una buena y detallada descripción del camino basándose en diversas fuentes. Véase también la página Web [http://personales.ya.com/jesusgomez/orgaz/orgaz\\_caminos\\_sevilla.htm](http://personales.ya.com/jesusgomez/orgaz/orgaz_caminos_sevilla.htm) acerca de Orgaz y sus caminos. Para Astrana Marín, el viaje de Toledo a Sevilla se solía hacer, en época de Cervantes, en ocho etapas de unas ocho o nueve leguas al día, por lo que, descansando uno de cada tres días, se empleaban diez días en llegar a Sevilla (esto no atañe, claro es, a los viajeros particulares, los cuales efectuarían el viaje a su antojo). Caminando, como era costumbre, desde el amanecer, y saliendo desde Toledo, el primer punto que se alcanzaba era las Ventas de Diezma; tras almorzar en Orgaz, se hacía noche en la venta de Guadalerzas. La segunda pernoctación se hacía normalmente en Ciudad Real, aunque los correos de postas solían rendir jornada en Caracuel. La tercera pernoctación solía ser en la Venta del Alcalde, hoy Venta de la Inés, donde además de hacer noche se descansaba un día. Posteriormente, si se continuaba a Sevilla, se hacía noche en Córdoba, donde también se descansaría un día.



Lám. 15: Portada de la primera edición de las *Novelas Ejemplares de Cervantes*.

Molinillo, en "Rinconete y Cortadillo". Particularmente interesante es esta última novela, en la que Cervantes explora los temas del robo y de la libertad a través de dos jóvenes pícaros, Rincón y Cortado, quienes buscan la aventura en un viaje de Toledo a Sevilla por la vía que estudiamos. En la mencionada venta del Molinillo Rincón y Cortado disputan con el ventero, juegan a los naipes en el portal o cobertizo y deciden seguir su camino hacia la urbe hispalense trabajando juntos, hasta descubrir que el mundo de los pícaros y ladrones en el que quieren entrar tiene sus propias reglas y no les conviene. La explicación de tanta mención en la obra cervantina a puntos de este itinerario hay que buscarla en el hecho de que el propio Cervantes, en sus viajes de Castilla a Andalucía, debió de recorrerlo en repetidas ocasiones y hospedarse en las posadas para descansar tras duras jornadas de viaje. Como es sabido, Miguel de Cervantes visitó con frecuencia Andalucía, desde su estancia infantil y juvenil en Córdoba, Cabra y Sevilla, por motivos

laborales de su padre, hasta sus últimas visitas a la capital hispalense pasando por su nombramiento como Comisario Real de Cereales y Aceites en Andalucía entre 1587 y 1593, trabajo que lo llevó a lugares como Écija, La Rambla, Castro del Río, Espejo, Marchena, Carmona, Jaén, Baeza, Úbeda, Montilla y otros muchos pueblos y ciudades de la región andaluza.

Otro autor que basa parte de su obra en el Camino Real de Toledo a Sevilla o Camino de la Plata es el gran dramaturgo, poeta y novelista ecijano Luis Vélez de Guevara (1579-1644). Concretamente, en el tranco V de su obra *El Diablo Cojuelo*, Vélez de Guevara relata la llegada por el aire, procedentes de Toledo, del Cojuelo y del estudiante don Cleofás a una de las ventas del mismo, la venta de Darazután (o del Arazután), ubicada a cuatro leguas de Los Yébenes<sup>62</sup>. Desde ahí el diablejo y el estudiante se desplazan hacia "el Andalucía" y van apareciendo en la obra muchos de los lugares del itinerario del Camino de la Plata. En una venta se pelean con unos extranjeros, y éstos salen mal parados; el francés cae en el tejado de una venta que estaba a tres leguas, el italiano en Ciudad Real, el inglés va a parar de cabeza en una caldera de agua hirviendo que tenían para pelar un puerco en casa de un labrador de Adamuz, el tudesco en el Puerto de Santa María y el ventero, que también se metió en la pelea, en Peralvillo. En el tranco VI se relata cómo llegan a Andalucía, pasando por Adamuz, los siete vados y las ventas de Alcolea, poniéndose "a vista de Córdoba por su fertilísima campiña y por sus celebradas dehesas gamonosas, donde nacen y pacen tantos brutos". Desde Córdoba, perseguidos por alguaciles de la justicia, se levantaron por el aire dejando abajo a Guadalalcázar, "del ilustre Marqués de este título, de claro apellido de los Córdovas". Tras ello llegaron a Écija, "la más fértil población de Andalucía" y desde allí, una vez que hubieron descansado en la vega de Carmona, parado en el mesón de los Caballeros y pasado por la venta de Peromingo el Alto, llegaron a Sevilla, donde transcurre el resto de la obra (VÉLEZ, *op. cit.*: trancos VII a X).

Como ya hemos adelantado más atrás, en la segunda mitad del siglo XVIII tiene lugar la decadencia del Camino de la Plata o antiguo Camino de Córdoba a Toledo, hecho que habría que achacar a un intento de los ilustrados para mejorar el estado de la red viaria y su programa radial de 1761. A ello hay que sumar la apertura del paso de Despeñaperros y la creación de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, por donde las postas comenzaron a circular aproximadamente a partir de 1773, en detrimento de la vieja ruta. Así, en un *Informe* de 1781 del Alcalde Mayor de Almodóvar del Campo, aludiendo a la ubicación de una venta, éste indicaba que dicho establecimiento se localizaba a dos leguas de "donde se une el dicho Camino Real [de Sevilla a Madrid] con el de la Plata y conducción

62) "Vamos, y sígueme por ella, don Cleofás; que hemos de ir a comer a la venta de Darazután, que es en Sierra-morena, veinte y dos o veinte y tres leguas de aquí.

-No importa -dijo don Cleofás-, si eres demonio de portante, aunque cojo.

Y diciendo esto, salieron los dos por la ventana, flechados de sí mismos, y el Güésped, desde la puerta dándole voces al Estudiante cuando le vió por el aire, diciendo que le pagase la cama y la posada, y don Cleofás respondiéndole que en volviendo del Andalucía cumpliría con sus obligaciones...". En opinión de Astrana, Vélez de Guevara confundió esta venta con la venta Darán o de Orán, ya que la ubica en Sierra Morena.

de conductas desde Cádiz y parte del Reyno de Jaén<sup>63</sup>, donde se adelanta dos jornadas poco más o menos desde la Corte a la ciudad de Córdoba, por donde de ocho años a esta parte hiban las Postas asta que se provehió fuesen por las Nuevas Poblaciones...” (ver JURADO, 1988: 26 y 55-67 y SÁNCHEZ, 2004b). Por ello no nos debe extrañar que en 1775 Joseph Mathías Escribano afirme en su *Itinerario español* que esa antigua carrera de postas figura ya como un “camino de herradura que llaman de la Plata” (cit. en SÁNCHEZ, *op. cit.*), lo que confirma su abandono pero también su identidad, y a la vez explica que a partir de entonces su firme y su nombre se conservaran desigualmente en su recorrido.

### Un camino para el tránsito de mercancías y personas: el Arrecife o Camino Real

Aparte de la ya analizada función de dar salida hacia la Corte a las mercancías llegadas a los puertos andaluces desde América -que, no olvidemos, fue circunstancial (hacia 1630 el comercio trasatlántico de metales comenzó a decaer)-, el Camino de la Plata constituyó ante todo una vía para el transporte de otras mercancías por el interior de Andalucía o desde el valle del Guadalquivir hacia la Meseta, el Levante y el norte español, así como de desplazamiento de viajeros que, a pie, en caballerías o diligencias desearan o necesitaran cubrir esas rutas. La antigua *Via Augusta* romana y posterior *al-Rasif* árabe se llamaba ahora *Camino del Arrecife* o simplemente *Arrecife* (a veces escrito también como *Arreçife* o *Arrezife*)<sup>64</sup>. Queda sobrada constancia, tanto en fuentes literarias como documentales, de que la antigua y principal calzada de la Bética siguió utilizándose durante la Edad Media y la Edad Moderna como vía de comunicación importante en esta región. Así, por ejemplo, ya desde la época de la conquista cristiana de al-Andalus o “reconquista”, llevada a cabo en la primera mitad del siglo

XIII, se pueden apreciar referencias a este camino<sup>65</sup>, del que su simple denominación como “camino del Arreçife” o sólo “el Arreçife” nos indica que poseía una entidad, calidad o antigüedad superior a la del resto de caminos del entorno (no olvidemos que a finales del siglo XVI F. Fernández Franco indicaba que en invierno los caminos se ponían intransitables y que, al menos en el trayecto entre Córdoba y Écija, sólo se podía circular por el arreçife<sup>66</sup>). En los siglos posteriores<sup>67</sup> llegaría a ser una ruta frecuentada prácticamente por todos los monarcas españoles y a ser considerado como Camino Real de Andalucía durante el siglo XVIII, convirtiéndose durante la dictadura de Primo de Rivera en la carretera IX del Circuito Nacional de Firmes Especiales y, a mediados de la década de 1950, en la carretera Nacional IV, hasta que recientemente ha sido absorbida en parte por la llamada Autovía del Sur (E5-A4).

### Un camino ganadero o vía pecuaria: el Cordel de la Plata

Pero, según parece ser, y aún contamos con una documentación escasa al respecto, la antigua *Via Augusta* romana y luego camino del *Arrecife* también fue conocida antiguamente como *Cordel de la Plata*<sup>68</sup> y *Senda Galiana*<sup>69</sup>, lo que indica que aparte de servir para el tránsito de personas y mercancías ha tenido así mismo una función al servicio de la ganadería trashumante española<sup>70</sup>. Aunque desconocemos desde cuándo comenzó a asumir esa función, el origen de la red de vías pecuarias en España se remonta a la Baja Edad Media, concretamente al contexto que rodea a una institución hispánica que conocemos con el nombre de Mesta, pero, volvemos a advertirlo, no poseemos información específica de este camino en la Baja Edad Media o de la Edad Moderna partiendo de la documentación sobre vías pecuarias a que hemos podido tener acceso<sup>71</sup>. En cualquier caso, su condición de cordel ganadero –como así ha sido catalogado por la administración-

63) Esta referencia a *conductas* puede aludir a “conducciones” en general, aunque, según el *Diccionario de la Lengua Española*, otra acepción del término “conducta” es la de “moneda transportada en recuas o carros” (REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, 2001: s. v. “conducta”). De referirse a este último concepto, esta fuente nos estaría hablando de una vía por la que circulaba la moneda, con lo que se reforzaría la relación entre el Camino de la Plata y el metal del mismo nombre.

64) Por fortuna, la historia más remota de este camino puede verse ya reflejada en varias obras, entre las que merecen citarse, por su contenido o actualidad, las siguientes: TORRES, 1959; SILLIÈRES, 1976; SILLIÈRES, 1990; MELCHOR, 1990; MELCHOR, 1995; CORZO Y TOSCANO, 1992; CORZO, 2001; MARTÍNEZ, 2005. Para la Edad Media es imprescindible tanto el mencionado artículo de Torres Balbás como, sobre todo, GOZALBES, 2002.

65) Así por ejemplo, aludiendo a una zona muy próxima a La Carlota y en el contexto de la delimitación del alfoz o término de la ciudad de Córdoba (10 de marzo de 1241), los partidores del rey fijan uno de los mojones de dicho término “entre la carrera de Écija y el arrecife en el casar a ojo de Córdoba”, es decir, en un lugar situado entre el camino que conducía a Écija y el arrecife, y que podía verse desde la ciudad de Córdoba (NIETO, 1979: 130). Asimismo, en el repartimiento de Écija, y refiriéndose a la zona de La Monclova, cerca de La Luisiana y en torno a la actual carretera general, los partidores indican que “*En el aldea de Moncloua començamos a fazer donadios en el villar de los Marmolejos e fuemos midiendo por la vera e atrauesamos el camino del Arreçife e fuemos por la vera contra la fuente que está en Agualpacar*” (citado en SANZ, 1976: 548).

66) FERNÁNDEZ FRANCO, F., *Itinerario e discurso de la via publica que los Romanos dejaron edificada en España para pasar por toda ella de los montes pyreneos y por la citerior hasta la bethica y llegar al mar Oceano*, Bujalance, 1596, p. 81. Se trata de un manuscrito de la Biblioteca Nacional de Madrid (citado en SILLIÈRES, 1976: 47).

67) No es difícil encontrar referencias bibliográficas a este camino español durante la Edad Moderna que nos permitan comprobar que seguía usándose en esa época, por lo que mencionaremos únicamente a modo de ejemplo compilatorio la siguiente obra: MENÉNDEZ Y GIL, 1993: 48-125.

68) Ver la identificación que hacen SIGLER ET AL., *op. cit.*: 37.

69) La referencia más antigua, ya citada, son los mapas topográficos antiguos y BLÁZQUEZ, 1912: 468 y mapa.

70) También el Camino de la Plata de Mérida a Astorga, antigua calzada romana, se convirtió con el tiempo en una cañada ganadera (ROLDÁN, 2007: 331).

71) Ya vimos que poco después de que se instituyese la Mesta el camino parece haber sufrido ciertas reformas, en especial la creación de nuevas ventas, por lo que, a falta de otros datos, podríamos pensar que quizás se pretendiera dotarlo de una infraestructura adecuada para el tránsito del personal mesteño.

lo vincula hipotéticamente con la ganadería trashumante de esas épocas, y es de esta condición de donde partimos para considerarlo una antigua vía pecuaria que puede remontarse a los tiempos en que esa actividad era regulada por la Mesta. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que esta vía atraviesa una zona muy vinculada con la ganadería trashumante como es el Valle de la Alcudia, frontera natural entre La Mancha y Andalucía e invernadero o punto de concentración invernal de los pastores y rebaños del norte peninsular<sup>72</sup>, lo cual puede estar indicándonos una posible relación entre la época de funcionamiento de la Mesta y este importante camino.

Es posible que la antigua calzada romana y posterior arrecife árabe se convirtiese a la misma vez en una importante vía pecuaria durante la Baja Edad Media, un eje ganadero del sur peninsular en principio bastante lógico dada su histórica importancia como vía de comunicación entre la Meseta y el valle bético. Por ello dedicaremos las siguientes líneas a explicar a grandes rasgos cómo la institución de la Mesta ejerció sus funciones y cómo se desarrolló la ganadería en Castilla durante el amplio período de tiempo que va desde su surgimiento en el siglo XIII hasta su extinción en el XIX<sup>73</sup>.

El *Honrado Concejo de la Mesta* -o simplemente Mesta- (lám. 16), aunque ya llevaba varios años funcionando, surgió como tal en 1273, año en que Alfonso X “el Sabio” lo reconoció oficialmente. La Mesta fue la corporación eu-



Lám. 16: Escudo de armas del Honrado Concejo de la Mesta.

ropea de ganaderos más importante de la Edad Media y la Edad Moderna, logrando mantenerse activa durante más de cinco siglos (de finales del XIII a principios del XIX). El motivo de su surgimiento no se conoce con seguridad, pudiendo deberse a dos razones principales: bien a la necesidad de unirse los ganaderos para hacer frente a los agricultores, que se oponían al paso de los rebaños por sus tierras cultivadas, o bien al deseo de poner fin a las disputas entre los ganaderos del norte y del sur de Castilla por la utilización de los pastos de La Mancha y de Extremadura. A su aparición debió de contribuir también el hecho de que con la “reconquista” la actividad ganadera comenzó a valorarse más que la agrícola, ya que requería menos mano de obra y, en un ambiente de guerra fronteriza, se podía proteger mejor a los animales que a los cultivos. Al margen del motivo por el que la Mesta surgiera, lo cierto es que respondía a una necesidad que tenían los ganaderos de regular, a su favor, la trashumancia (traslado de ganado para pastar de unas regiones a otras), que ya se daba desde la Antigüedad, pues los contrastes climáticos y paisajísticos de la geografía ibérica hacían necesarios y favorecían los desplazamientos estacionales de los ganaderos en busca de pastos<sup>74</sup>.

Por tanto, la Mesta hizo posible que los medianos y grandes propietarios de ganado castellanos pudieran utilizar los pastos de La Mancha, Extremadura y Andalucía para alimentar sus rebaños. En consecuencia, una de las principales misiones de la Mesta fue organizar y habilitar unas rutas o vías específicas –hoy conocidas como vías pecuarias- por las que pudiese transcurrir la trashumancia: eran, de mayor a menor importancia y anchura, las cañadas reales, los cordeles y las veredas, caminos que unían amplias zonas o regiones y que se construyeron expresamente para el desplazamiento ganadero<sup>75</sup>. Las más importantes cañadas fueron las cañadas reales Riojana, Leonesa, Segoviana, Manchega, Soriana y, dentro de Andalucía, la Cañada Real de la Provincia de Córdoba, que iba de Torrecampo a Hornachuelos pasando por El Guijo, Pozoblanco, Espiel, Los Pedroches, Villaharta, Obejo, Villaviciosa, Córdoba, Almodóvar del Río y Posadas.

La trashumancia no estaba permitida a ganaderos que poseyeran menos de cincuenta ovejas. Los principales propietarios de ganado eran los dirigentes de La Mesta, los grandes señores y las órdenes militares. Uno de los máximos propietarios de rebaños de la historia de España fue Fernando de Antequera, gran señor de Castilla del cual

72) Ver información contenida en la página Web <http://www.nuevoportal.com/andando/mesta.html>

73) La información que aportaremos en las siguientes líneas puede encontrarse fácilmente en muchas obras generales o específicas sobre las edades Media y Moderna españolas. Algunas de aquellas en que hemos basado nuestra síntesis, junto a amplia información disponible en Internet, son: ANES Y GARCÍA, 1994; GARCÍA, 1988; GARCÍA, 1991; GARCÍA Y BENITO, 1997; KLEIN, 1979; MARÍN, 1987; MENÉNDEZ Y GIL, 1993.

74) A pesar de la importancia de la Mesta, en muchos lugares funcionaron mestas locales que fueron las que en verdad regularon la actividad ganadera trashumante en sus respectivas zonas. Un ejemplo de mesta local, con sus ordenanzas íntegramente transcritas, puede verse en CABRERA Y CÓRDOBA, 1984.

75) En concreto, la *cañada* tenía una anchura legal de 75 metros, el *cordel* de 37,61 y la *vereda* de 20,89. Aparte de estos tres tipos de vías, también estaban las *coladas*, que eran fajas de terreno por donde transitaban los ganados para ir de unos pastos a otros después de levantadas las cosechas. Solían tener una anchura de entre 10 y 15 metros. Además, las vías pecuarias tenían una serie de lugares asociados como eran los *descansaderos*, los *abrevaderos* o las *majadas*. Los primeros eran los lugares donde los pastores y rebaños paraban a descansar, mientras que los abrevaderos eran los sitios donde podían detenerse a beber (normalmente fuentes con pilones, estanques o simples parajes al borde de ríos o arroyos). Finalmente, las majadas eran los lugares donde el ganado se recogía por la noche y los pastores se cobijaban.

sabemos que estuvo durmiendo en La Parrilla en abril de 1410 cuando se disponía a conquistar precisamente la ciudad de Antequera. Dos años después de esa estancia en las tierras donde siglos después habría de surgir La Carlota, Fernando pretendió convertirse en rey de Aragón apoyándose en el poder de la lana castellana.

El ciclo trashumante comenzaba con la llegada del otoño y los primeros fríos. Los mayores reunían a sus rabadanes o pastores principales en los pueblos de origen para hacer las cuentas del verano y decidir el día de partida. El *Fuero de Cuenca* nos informa de que la marcha de los ganaderos castellanos hacia las zonas cálidas del sur se iniciaba a comienzos de diciembre bajo una protección armada que proporcionaban los dueños del ganado. Los pastores preparaban el hato de enseres personales, se despedían de la familia e iniciaban la marcha hacia los *invernaderos* del sur. El ritmo medio de marcha era de veinte a treinta kilómetros diarios, dependiendo de las condiciones climatológicas y el estado de las vías. Durante su marcha los ganaderos tenían que ir pagando diversos impuestos y se aprovisionaban de todo lo necesario para el resto de los días, como grano, sal, vestimentas y ganado para el suministro de carne. Una vez que llegaban a los invernaderos del sur, los pastores establecían sus chozas y los mayores arrendaban casas en los pueblos más cercanos con el objetivo de controlar y proveer de todo lo necesario a los pastores. Allí permanecían hasta el 25 de abril, día de San Marcos, efectuando una serie de faenas como la *paridera*, el *ahijeo* y la selección de ejemplares, el *raboteo* y *cornicortadero* y la realización de marcas a los animales.

El citado día de San Marcos, en que terminaba el contrato de arrendamiento de los pastizales, los rebaños iniciaban la subida hacia los *veranaderos* del norte. Durante la subida, los ganaderos se estacionaban en un lugar concreto, donde herraban sus caballos y seleccionaban las reses para la venta y el matadero. Asimismo, tenía lugar el *esquileo*, es decir, la cosecha de la lana, que se hacía con tijeras y necesitaba de una gran habilidad para extraer los vellones enteros y no herir a los animales. Solía durar entre uno y dos meses, generalmente entre los de mayo y junio. El esquileo se llevaba a cabo en un edificio llamado *ranchito*, construido en mampostería y habitualmente de dos plantas, dotado de cocina, oratorio, dormitorios y otras estancias necesarias para esas labores. Después de ser esquilados, hacia el mes de agosto los rebaños llegaban a los agostaderos serranos, en las montañas del norte, dotadas de mejores prados por ser zonas más húmedas que las del sur, aunque al contener menos nitrógeno sus hierbas los pastores tenían que aportar sal a los ganados. Conforme se segaban los campos, los rebaños pastaban en la rastrojera y sus excrementos abonaban la tierra. Entre San Juan y San Pedro, es decir, a finales de junio, se descorderaba la cabaña, lo que consistía en separar los corderos de las madres con el fin de formar nuevos rebaños, y se cruzaban moruecos (carneros padres) con ovejas. En esta época los pastores ya podían ver a sus familias después de meses de estancia en el sur, y es entonces, por la mayor ligereza de los trabajos, cuando podían dedicarse a la vida familiar, actos sociales, cofradía y fiestas patronales.

¿Por qué se dieron tantos privilegios y facilidades a

los ganaderos castellanos, cuando incluso los ganados ocasionaban cuantiosos daños a los agricultores al destrozarles todos aquellos cultivos por donde pasaban? Indudablemente, porque la Corona o Estado obtenía también una contrapartida como consecuencia de la potenciación de la ganadería. En primer lugar, la lana se convirtió durante esos siglos en el objeto de comercio más rentable para España (Castilla), pues se extraían de ella cuantiosos beneficios, hecho que fue facilitado enormemente por la labor organizativa que ejerció la Mesta. Tan importante fue la lana española que, aparte de convertirse en la principal fuente de divisas del Reino, llegó a cotizarse en la bolsa de valores de Ámsterdam, siendo de este modo la institución mercantil española más admirada en Europa. Durante la Edad Media la lana española se vendía en Flandes y posteriormente, durante la Edad Moderna, su venta se amplió a Italia, Francia e Inglaterra. Se trataba de la lana de oveja merina, de extraordinaria calidad y finura y de aspecto brillante. En segundo lugar, el Estado obtenía dinero a través de un impuesto que le cobraba a los ganaderos según las ovejas que poseyesen, llamado impuesto de “servicio y montazgo”, el cual llegaría a convertirse durante la Edad Moderna en uno de los pilares financieros básicos de la Monarquía española. Igualmente, se cobraba un peaje en los puertos reales. También se beneficiaban de la ganadería los grandes señores y los concejos locales (ayuntamientos), que percibían tasas en pasos, pontazgos, verdes, castillerías, barcajes y otros pasos transitados por las cabañas.

Fue especialmente en época de los Reyes Católicos, Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, cuando más se potenciaron los privilegios ganaderos debido a esos intereses económicos de la Corona, que buscaba sufragar gastos burocráticos y de guerra principalmente con los ingresos procedentes de la lana y la ganadería; por ello se prohibió a los agricultores cercar sus parcelas, se ensancharon las cañadas y se autorizó a los pastores a ramonear (cortar árboles para darlos de alimento al ganado) en épocas de escasez de pasto, entre otras medidas. En 1490 los Reyes Católicos mandaron deshacer las dehesas que muchos oligarcas cordobeses habían acaparado para sus rebaños y en las que impedían la entrada de ganados de fuera. Por ello ordenaron que la mitad de los pastos de los cortijos de la Campiña fueran baldíos y accesibles a todos los vecinos. También sus sucesores (Carlos I y Felipe II) potenciaron el sector ovino, produciéndose una verdadera expansión económica de la lana española a los tres siglos de la fundación de la Mesta. Es entonces cuando se exportarán masivamente vellones o cargamentos de lana a Italia (desde los puertos de Levante) y a Francia, Inglaterra y Flandes (desde los puertos cántabros). El proceso que seguía la lana desde que el animal se esquilaba hasta que se vendía en Italia, Flandes o Inglaterra era el siguiente: procedente de los propietarios de ganado castellanos, la lana llegaba al mercado de Burgos y las ferias castellanas (especialmente la de Medina del Campo, a la que se sumaban otras como la de Medina de Rioseco y la de Villalón; de estos mercados la lana salía finalmente hacia varios puertos españoles (catalanes principalmente) y de aquí hacia Europa.

De manera que, tras haber tratado sobre el proceso



Lám. 17: Ganadería lanar junto al Camino de la Plata en su límite entre La Carlota y Córdoba.

productivo y de comercialización de la lana española, podemos ahora entender cómo el verdadero Camino de la Plata, es decir, el antiguo Camino Real, fue una de esas vías que permitió a los ganaderos de la Edad Media y la Edad Moderna española desplazar sus rebaños de unas zonas a otras con el fin de desarrollar sus economías personales pero también de hacer rica una nación mediante el comercio de la lana. Debemos imaginarnos al Camino de la Plata invadido temporalmente con un tráfico de reses gracias a su privilegiada posición en una zona tan rica como es el valle del Guadalquivir, nexo de unión entre Córdoba y su sierra -puerta de la Meseta- y las campiñas cordobesa y sevillana. Además, es bien sabido que la zona desde Córdoba a Sevilla estaba poblada de monte y pastos (sirva de ejemplo el famoso “Desierto de La Parrilla” donde surgiría La Carlota), lo cual debía ser de interés para los ganaderos, mientras que allí donde existiese cultivo de la tierra aprovecharían las rastrojeras. Ésas son las características ambientales que debía de tener el descansadero del Charco Bermejo (El Arrecife), donde los ganaderos pararían a dar de pastar y de beber a sus rebaños (ver lám. 17). Todo esto sin olvidar, como hemos analizado en los dos apartados anteriores, que el camino debía de seguir cumpliendo sus funciones de servir de vía de comunicación a viajeros y mercancías, entre ellas, a partir del siglo XVI, los metales americanos que viajaban desde Sevilla, y más tarde desde Cádiz, hasta el norte de España, motivo que, como ya hemos comentado suficientemente en el punto anterior, pudo darle el nombre a la vía.

Como hemos dicho, el Camino de la Plata poseía la categoría jurídica de cordel, el segundo tipo de vía pecuaria más importante después de las cañadas, lo que significa que el cordel permitía el acceso a una vía pecuaria mayor

(una cañada) o que era un ramal secundario de la misma, y a su vez la vereda lo era del cordel. Estas grandes cañadas y sus ramales menores venían, como se ha comentado, del norte de la península y permitían a los ganaderos mesteños desplazarse a lo largo y ancho de la geografía ibérica en busca de pastos. A tenor del nombre de Senda Galiana con que antiguamente se denominaba también al Camino de la Plata, pensamos que la vía pecuaria mayor de la que dependió este camino pudo ser la Cañada Real Riojana o Cañada Galiana, también llamada Cañada de las Merinas o Senda Galiana<sup>76</sup>. Ésta nacía en Tierra de Cameros, al sur de Logroño<sup>77</sup>, y, bajando hacia el sur a lo largo de 400 kilómetros, llegaba hasta el Valle de Alcudia (Ciudad Real), atravesando previamente las provincias de Soria, Guadalajara, Madrid y Toledo. Su coincidencia en muchos tramos con el Camino Real de Madrid a Andalucía está bien documentada (ver CORCHADO, 1969b: 137-138 y 141), y una cuarta denominación que posee, la de “Cañada Toledana”, indica claramente su paso por la antigua capital del reino visigodo español, tal y como ya hemos visto que ocurre con el Camino Real<sup>78</sup>. A principios de la década de 1990 los ganaderos españoles recordaban que la Cañada Galiana era un camino muy antiguo que dejó de usarse hace años, y la mayoría sólo han usado su recorrido en algunos tramos en las provincias de Soria, Ciudad Real y Córdoba, dato este último curioso porque la Cañada Galiana no baja hasta esta provincia, por lo que quizás se estaban refiriendo al Cordel o Camino de la Plata y Senda Galiana. Luis Vicente Elías afirma que el nombre dado a las cañadas no se materializó en la práctica, y que en los tiempos recientes resulta difícil encontrar el nombre de estas vías pecuarias en todo su recorrido. Los pastores las designan segmentadas, no hablando en ningún momento de cañadas como líneas de comunicación que unen los pastos de verano con los de invierno, sino como caminos pastoriles indefinidos que van del norte al sur y que forman parte de una red más amplia que se utiliza según las necesidades. Es posible que esto explique el que nuestro Camino de la Plata o Senda Galiana se haya conservado en su denominación de forma fragmentaria, con la consiguiente dificultad para conocer su verdadera identidad<sup>79</sup>. En nuestra opinión, la categoría jurídica de cordel que posee el Camino de la Plata o Senda Galiana nos está indicando que ésta puede ser un ramal o prolongación hacia el sur de la cañada del mismo nombre. En el centro de la Península Ibérica se designa como Senda Galiana al camino viejo que va de Toledo a Guadalajara saliendo por el sur del Tajo, orillándolo y dirigiéndose luego a Zaragoza hasta llegar a Somport y de ahí a Galia (Francia), de donde ciertos autores han querido derivar el nombre de “Galiana”, extendiéndolo a todas las vías que habían sido anteriormente calzadas romanas que, de un modo u

76) Asimismo, una denominación más local es la de “Cordel de Titulcia”, ya que la Senda Galiana discurre por la pequeña localidad madrileña de ese nombre, y también la de “Camino de Las Guadalerzas”.

77) Concretamente, arranca de la Sierra Cebollera, en las inmediaciones de la Ermita de la Virgen de Lomos de Orios, en La Rioja.

78) Precisamente en Toledo se situaba el *puerto real* de la Cañada Real Riojana o Galiana, es decir, el lugar donde los procuradores de la Mesta cobraban el impuesto de “servicio y montazgo” que gravaba el tránsito de ganados trashumantes.

79) Sobre la Cañada Galiana puede verse ELÍAS, 1991: 228-255 y VILLALVILLA ET AL., 1994.





Fig. 4: Mapa de Vías Pecuarias de Córdoba con el Camino de Plata resaltado en color negro (Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía)

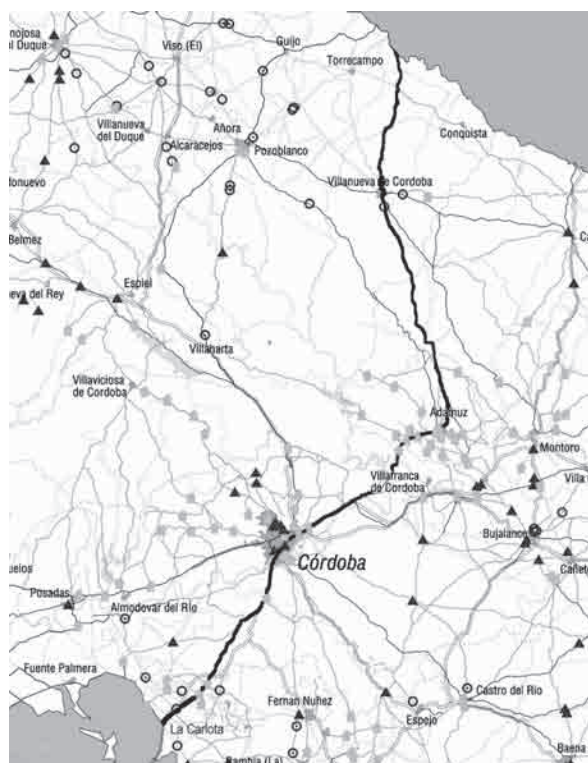


Fig. 5: Detalle del Camino de la Plata entre los términos municipales de La Carlota y Torrecampo

otro, terminaban dirigiéndose a las Galias<sup>80</sup>. Sin embargo, hoy los investigadores se inclinan a pensar que esta palabra derivaría más bien del latín “*calliana*”, que significaría “pecuaria”, refiriéndose para el caso que nos ocupa a una vía de ese tipo<sup>81</sup>. Según San Isidoro de Sevilla, *callis*, que para este autor es sinónimo de trocha, se identifica con un camino propio de ganado que discurre entre los montes, angosto y machacado, recibiendo tal denominación por las pezuñas (*callum*) de las patas o porque ha sido apisonado por las pezuñas del ganado” (SAN ISIDORO DE SEVILLA, 1983: 259)<sup>82</sup>. Curiosamente, este antiquísimo testimonio del gran teólogo y erudito hispalense nos aporta varias características que cuadran perfectamente con el camino que hoy llamamos “de la Plata” en La Carlota: es ganadero, angosto y una trocha, pero además, nosotros hemos tenido la ocasión de comprobar sobre el terreno que su firme está, como remarca San Isidoro, “machacado” por el tráfico de las reses<sup>83</sup>.

En definitiva, y respecto al trazado del Cordel de la Plata, revisando la documentación que la Administración nacional y andaluza poseen sobre esta vía pecuaria, hemos podido concluir que dicho cordel se corresponde en

buen medida con la antigua *Via Augusta* romana y con el posterior de Córdoba a Toledo o Camino Real de Madrid a Andalucía. Sin embargo, también es cierto que en amplios tramos ambas vías no coinciden, como sucede por ejemplo entre Adamuz y el límite con la provincia de Ciudad Real. Así, mientras que el Camino Real se dirige de Adamuz hacia Conquista, cuyo núcleo urbano atraviesa, el cordel ganadero lo hace hacia una zona entre Torrecampo y esa última población (ver figs. 4 y 5).

Aunque la Mesta vivió su máximo esplendor en el siglo XVI, a partir del siglo siguiente y sobre todo del XVIII se asestarán duros golpes contra ella. Corren nuevos tiempos, comienzan a triunfar los postulados liberales y la defensa de la propiedad privada... Los agricultores terratenientes y poderosos empiezan a recortar poderes a la Mesta; los campesinos se levantan contra los abusos. Y también comienza a atentarse contra la Mesta por parte del gobierno; así, por ejemplo, en 1785 Carlos III autoriza a los agricultores a cercar sus parcelas de olivar, viñedo o huerto, por lo que las cañadas quedaron obstruidas y las tierras vedadas a los ganados. El monopolio internacional de la lana se perdió, y los ganaderos europeos llevaron ovejas merinas a sus tierras, más ricas en pastos que las españolas, hecho contra el que no se pudo luchar. Definitivamente, en 1836, durante el transcurso de la revolución liberal que dio al traste con las estructuras del Antiguo Régimen en España, la Mesta fue abolida, con lo cual el sistema de cañadas, veredas, cordeles, etc. surgido bajo su amparo perdió significación jurídica y protección efectiva.

A pesar de la abolición de la Mesta, ello no significó que esos caminos ganaderos dejasen de usarse; al contrario, hasta hace relativamente poco tiempo los pastores siguieron trasladando por ellos sus reses de unos lugares a otros, como aún sucede en muchos lugares en la actualidad, especialmente en la mitad norte de la península. Recordemos las ocasionales escenas televisivas en que los ganaderos invaden con sus rebaños carreteras y calles de ciudades que fueron antiguas vías pecuarias, en un verdadero alarde por el que muestran sus legítimos derechos de paso. La situación parece que ha cambiado en los últimos años con el espectacular aumento del ganado estabulado, la introducción de alimentos industriales (piensos) y las directrices emanadas de la Comunidad Europea tendentes a la reducción de la producción y, por tanto, de cabezas de ganado. La trashumancia hoy ya no está tan extendida ni es tan necesaria como antaño, pero muchas de las vías por las que discurría ese tráfico ganadero aún se siguen conservando, respetando y recuperando por parte de las administraciones públicas. Sin embargo, el caso del tramo hoy llamado “Camino de la Plata” que podría identificarse,

80) Entre esos autores que derivan el nombre “Galiana” de la Galia, antigua denominación de Francia, está Ramón Menéndez Pidal, aunque ya en el siglo XVI Luis del Mármol contaba una leyenda por la que “*aviendo salido un día Galiana a holgarse a los palacios de la Huerta del Rey donde se solía ir a bañar, la hurtó Carlos y por la senda que llaman Galiana se fue a Francia y se casó con ella en Burdeos*” (DEL MÁRMOL, L. (1573): *Descripción de África*, Granada: tomo I, fol. 95a, citado en RODRÍGUEZ, 1999).

81) Literalmente, al provenir de “*callum*” (pezuña), significaría “camino de pezuñas”, es decir, un camino para el ganado.

82) *Etim.*, XV, 16,9-10.

83) Todavía recordamos cómo a su paso por la población de El Arrecife este camino poseía su firme de tierra totalmente suelto y granuloso, triturado por el paso del ganado, hasta que recibió su primer arreglo moderno durante la década de 1980, siendo alcalde de La Carlota José Muñoz Ots, quien precisamente vivía por entonces al borde del Camino de la Plata.

como hemos visto, con una senda y no con la verdadera vía pecuaria así llamada, siendo posible que se esté atribuyendo la categoría de cordel a algo que realmente no es ni siquiera una vereda.

## CONCLUSIONES

De esta investigación que hemos llevado a cabo sobre el Camino de la Plata podemos extraer varias conclusiones. En primer lugar, que el camino hoy llamado de esa forma existente en La Carlota casi seguramente no es el verdadero Camino de la Plata, sino una senda o tramo de vía alternativa, llamada Senda Galiana en fuentes antiguas, que daba rodeo a la Cuesta del Espino. Por otro lado, hemos podido comprobar que el Camino de la Plata fue en parte el histórico Camino Real que desde antaño había surcado estas tierras (*Via Augusta, al-Rasif, Arrecife*), el cual, como sucede a menudo con los caminos importantes, tuvo varias funciones y distintas denominaciones: Arrecife, Camino Real, Camino de Madrid a Sevilla, etc. Una de esas denominaciones, la de Camino de la Plata, nos ha permitido vincular hipotéticamente esta histórica vía con el itinerario que los metales americanos seguían desde su desembarque en el puerto de Sevilla hasta su llegada a las ciudades del centro y norte peninsular, a pesar de que debieron existir vías secundarias utilizadas por los contrabandistas, como el Camino de Metedores. Ello supone retomar, por tanto, una vieja hipótesis abandonada hace años, ya que hasta el momento no existen pruebas para desechar la relación entre el nombre del camino que hemos estudiado y el tráfico de la plata americana. Al contrario, la falta de pruebas para vincular ese nombre con términos latinos y árabes así como su aparición tras el descubrimiento de América apuntan más bien a esta “nueva” posibilidad, aunque por plata pueda entenderse, como ha indicado J. M. Roldán, no necesariamente el metal así llamado, sino cualquier género de riquezas (ROLDÁN, 2007: 330-331). Todo ello sin olvidar que el camino seguía cumpliendo sus antiguas funciones para el tránsito de personas y mercancías interiores y como vía pecuaria, temas sobre los que hemos detallado algunos aspectos de interés, aunque no todo lo concretos que deseamos debido a la falta de datos e investigaciones en ese campo. Finalmente, hemos podido comprobar que el Camino de la Plata fue una ruta articulada mediante la conjunción de dos antiguos itinerarios: en primer lugar discurría por el antiguo tramo de la *Via Augusta* entre Sevilla y Córdoba, virando posteriormente hacia el noreste para tomar el camino medieval de Córdoba a Toledo, desde donde llegaba, a partir de 1560-61, a Madrid, nueva capital de España<sup>84</sup>. Todo ello ha posibilitado, en definitiva, tener una idea más detallada sobre las funciones posteriores de estos viejos itinerarios romanos e islámicos y determinar, creemos que por primera vez de forma clara, la verdadera identidad este Camino de la Plata cuya información es-

taba hasta ahora bastante fragmentada y dispersa en los documentos, la bibliografía y la cartografía, seguramente porque dicho nombre nunca fue una denominación oficial, sino popular (salvo en la actualidad). Eso explicaría, por otro lado, la confusión creada en el término municipal de La Carlota a la hora de identificar este camino asimilándolo con la Senda Galiana, una vía que parece tener una historia más reciente y que no es asimilable con el camino originario que las fuentes más antiguas de la Edad Moderna denominan como *Camino de la Plata*.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUAYO PÉREZ, S. (1999): “Tras el rastro de los bandoleros”, *Almazán* nº 1, pp. 11-14.
- AL-IDRISI (1989): **Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII**, estud., edic., trad. y anotac. J. A. Mizal, Madrid.
- ANES, G.; GARCÍA SANZ, A. (coords.) (1994): **Mesta, trashumancia y vida pastoril**, Madrid.
- ARANDA DONCEL, J. (1988): “Nuevas poblaciones en el reino de Córdoba durante el siglo XVI: la fundación de Conquista”, *Boletín de la Real Academia de Córdoba* nº 115, pp. 57-68.
- ARJONA CASTRO, A. (1982): **El reino de Córdoba durante la dominación musulmana**, Córdoba.
- ARJONA CASTRO, A. (2003): **Córdoba, su provincia y sus pueblos en época musulmana**, Córdoba.
- ASTRANA MARÍN, L. (1952): **Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra**, IV, Madrid.
- AZPIAZU ELORZA, J. A. (1994): “Fabricación y comercialización de armas en el valle del Deba (1550-1600)”, *Cuadernos de Sección. Historia-Geografía* nº 22, pp. 9-71.
- BAKEWELL, P. J. (1976): **Minería y sociedad en el México colonial: Zacatecas (1546-1700)**, México.
- BAKEWELL, P. J. (1989): **Mineros de la Montaña Roja: el trabajo de los indios en Potosí, 1545-1650**, Madrid.
- BERNIER, J. (dir.) (1981): **Catálogo Artístico y Monumental de la Provincia de Córdoba, I. Adamuz-Bujalance**, Córdoba.
- BLÁZQUEZ, A. (1912): “Camino romano de Sevilla a Córdoba”, *Boletín de la Real Academia de la Historia* nº 61, pp. 465-472.
- CABRERA, E.; CÓRDOBA, R. (1984): “Una mesta local en tierras de señorío: el ejemplo de Belalcázar e Hinojosa”, *Boletín de la Real Academia de Córdoba* nº 106, pp. 325-336.
- CARO BAROJA, J. (1990): “Las *Nuevas Poblaciones* de Sierra Morena y Andalucía. Un experimento sociológico en tiempos de Carlos III”, **Mujer, familia y sociedad en las Nuevas Poblaciones. Actas del IV Congreso (La Carolina del 5 al 8 de Diciembre de 1990)**, La Carolina, pp. 301-327 (ed. original de 1952 en *Clavileño* nº 52, pp. 52-64).
- CASADO ALONSO, H. (1990): “El comercio del pastel. Datos para una geografía de la industria pañera española en el siglo XVI”, *Revista de Historia Económica* nº 3, pp. 523-548.

84) Leopoldo Torres Balbás ya indicaba que en época islámica la ruta que aquí estudiamos, a la que denominó como “ruta axil de al-Andalus”, era “coincidente con la anterior [la *Via Augusta*] en algunas partes de su recorrido” y que “arrancaba de Algeciras, y cruzando el Guadalquivir por el puente de Córdoba, el Tajo por el de Toledo y el Ebro por el de Zaragoza [...] llegaba a Barcelona y proseguía atravesando el Pirineo para alcanzar, como la romana, Narbona” (TORRES, art. cit.: 446). Según ese autor, fue en época visigoda cuando tuvo lugar la desviación de las principales calzadas romanas para crear unas rutas nuevas, como es ésta de Córdoba a Toledo (ver GOZALBES, 1996).

- CASCALES RAMOS, A. (1990): **La Sevilla americana**, Sevilla.
- CELDRÁN, P. (2004): **Diccionario de topónimos españoles y sus gentilicios**, Madrid.
- CHAUNU, P. (1977): **Séville et l'Amérique, XVIe-XVIIe siècles**, París.
- CHAUNU, H.; CHAUNU, P. (1955-1960): **Séville et l'Atlantique (1504-1650)**, París, 8 tomos, 11 vols.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. (1994): **América hispánica (1492-1898)**, Barcelona.
- CIPOLLA, C. M. (1999): **La odisea de la plata española**, Barcelona.
- CORCHADO SORIANO, M. (1969a): **El camino de Toledo a Córdoba**, Jaén.
- CORCHADO SORIANO, M. (1969b): "Estudio sobre vías romanas entre el Tajo y el Guadalquivir", **Archivo Español de Arqueología** n<sup>os</sup> 119-120, vol. 42, pp. 124-158.
- COROMINAS, J. (1967): **Breve diccionario etimológico de la Lengua Castellana**, Madrid (2<sup>a</sup> ed.).
- CORZO, R. (2001): "La *Via Augusta* de *Baetica*", en SÁNCHEZ DE LAS HERAS, C. ET AL. (2001): **La Vía Augusta en la Bética**, Sevilla, pp. 125-173.
- CORZO, R.; TOSCANO, M. (1992): **Las vías romanas de Andalucía**, Sevilla.
- CRESPÍN CUESTA, F. (1987): **Historia de la villa de La Victoria**, Córdoba.
- DIAGO HERNANDO, M. (2004): "Pastores, carreteros y arrieros", en LADERO QUESADA, M. A. (coord.) (2004): **El mundo social de Isabel la Católica: la sociedad castellana a finales del siglo XV**, Madrid, pp. 219-227.
- ELÍAS PASTOR, L. V. (1991): "La Cañada Real Riojana o Galiana", en GARCÍA MARTÍN, P. (coord.) (1991): **Cañadas, cordeles y veredas**, Valladolid, pp. 228-255.
- ELLIOTT, J. H. (1991): **España y su mundo: 1500-1700**, Madrid.
- FORD, R. (1982): **Manual para viajeros por España y lectores en casa. Observaciones generales sobre el país y sus ciudades, costumbres de sus habitantes, su religión y sus leyendas, las bellas artes, la literatura, los deportes, la gastronomía y diversas noticias sobre la historia de España**, Madrid.
- GALLEGO FRESNO, E. (1965a): **Plano del término municipal de Écija (Sevilla). Vías pecuarias. Escala 1: 50.000**, Madrid.
- GALLEGO FRESNO, E. (1965b): **Término municipal de Écija. Provincia de Sevilla. Proyecto de clasificación de las vías pecuarias**, Madrid (Informe mecanografiado del Ministerio de Agricultura, Dirección General de Ganadería, Vías Pecuarias).
- GARCÍA GUERRA, E. M. (2006): "Casa de moneda", en ALVAR EZQUERRA, C. (dir.) (2006): **Gran Enciclopedia Cervantina, 3: casa de moneda-Juan de la Cueva**, Madrid, pp. 1967-1970.
- GARCÍA MARTÍN, P. (1988): **La ganadería mesteña en la España borbónica (1700-1836)**, Madrid.
- GARCÍA MARTÍN, P. (coord.) (1991): **Cañadas, cordeles y veredas**, Valladolid.
- GARCÍA MARTÍN, P.; SÁNCHEZ BENITO, J. M. (eds.) (1997): **Contribución a la historia de la trashumancia en España**, Madrid.
- GIL FARRÉS, O. (1976): **Historia de la moneda española**, Madrid, (2<sup>a</sup> ed. ampliada y puesta al día).
- GONZÁLEZ MORALA, M. C. ET AL. (1998): "Las casernas de carreteros de la Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Burgos-Soria", en **Guillen de Rohan. "El mundo rural y su construcción tradicional"** [en línea]. Dirección URL: <<http://www.guillenderohan.com/Premios.htm>>. [Consulta: 28 marzo 2009].
- GOZALBES CRAVIOTO, E. (1996): "Una aproximación al estudio de las vías en la Hispania visigótica", en CRIADO DE VAL, M. (coord.) (1996): **Caminería Hispánica: Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, 1. Caminería física**, Guadalajara, pp. 85-94.
- GOZALBES CRAVIOTO, E. (2002): "La vía romana de Cástulo a Cádiz en textos medievales y del siglo XVI", en **Caminería Hispánica. Congresos Internacionales** [CD-ROM], Guadalajara.
- HAMER FLORES, A. (2005): "Las Nuevas Poblaciones de Andalucía a finales del siglo XVIII según el Diccionario Geográfico-Histórico de Tomás López", **Ámbitos** n<sup>o</sup> 14, pp. 89-102.
- HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F. (1959): "El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana", **Al-Andalus** n<sup>o</sup> XXIV, pp. 1-62.
- HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F. (1994): **Estudios de Geografía Histórica Española, I (1939-1959)**, Madrid.
- JIMÉNEZ BARREJÓN, J. A. (1960): **Croquis de las vías pecuarias del término municipal de Córdoba, Escala 1: 50.000**, Madrid.
- JIMÉNEZ BARREJÓN, J. A. (1951a): **Término Municipal de La Carlota (Córdoba). Croquis de las vías pecuarias. Escala 1: 25.000**, Madrid.
- JIMÉNEZ BARREJÓN, J. A. (1951b): **Término municipal de La Carlota. Provincia de Córdoba. Proyecto de clasificación de las vías pecuarias existentes en el término municipal**, Madrid, (Informe mecanografiado del Ministerio de Agricultura, Dirección General de Ganadería, Vías Pecuarias).
- JURADO SÁNCHEZ, J. (1988): **Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)**, Córdoba.
- KLEIN, J. (1979): **La Mesta: estudio de la historia económica española, 1273-1836**, Madrid, (ed. original Madrid, 1936).
- LAVIANA CUETOS, M. L. (1996): **Historia de España, 14. La América española, 1492-1898. De las Indias a nuestra América**, Madrid.
- LORENZO SANZ, E. (1979-1980): **Comercio de España con América en la época de Felipe II**, Valladolid, 2 vols.
- MADOZ, P. (1987): **Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España (1845-1850)**, Madrid.
- MADRAZO, S. (1984): **El sistema de transportes en España, 1750-1850, I. La red viaria**, Madrid.
- MARÍN BARRIGUETE, F. (1987): **La Mesta en los siglos XVI y XVII: roturación de pastos, cañadas, arrendamientos e impedimentos de paso y pasto**, Madrid, 3 vols.
- MARTÍN GARCÍA, J. J. (2005): **El desarrollo de la industria textil lanera en Pradoluengo (1720-1939)**, Burgos (tesis doctoral).
- MARTÍNEZ CASTRO, A. (1999): "El Camino de la Plata", **El Arrecife'99. Romería y Feria del 13 al 16 de mayo**, El Arrecife, pp. 19-24.
- MARTÍNEZ CASTRO, A. (2005): "El tramo de la *Via Augusta* entre *Corduba* y *Astigi*. Una aproximación de detalle a su recorrido y características constructivas", **Antiquitas** n<sup>o</sup> 17, pp. 57-70.
- MELCHOR GIL, E. (1990): "Comunicaciones entre *Astigi* y la campiña de Córdoba en época romana: *Via Augusta* y Camino de Metedores", **Ariadna** n<sup>o</sup> 8, pp. 69-97.
- MELCHOR GIL, E. (1995): **Vías romanas de la provincia de Córdoba**, Córdoba.

MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J. M.; GIL GARCÍA, M. M. (dirs.) (1993): **El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir**, Madrid.

MORALES PADRÓN, F. (1990): **Historia del descubrimiento y conquista de América**, Madrid (5ª ed. revisada y aumentada).

MORENO GALLO, I. (2004): **Repertorio de todos los caminos de España, hasta ahora nunca visto, en el que hallará cualquier viaje que quiera andar muy provechoso para todos los caminantes. Compuesto por Pedro Juan Villuga, valenciano. Año de MDXLVI. Con privilegio imperial** [en línea]. Dirección URL: <<http://traianus.rediris.es/villuga/index.html>>. [Consulta: 24 marzo 2009].

MUÑOZ VÁZQUEZ, M. (1968): “Aportación histórica a la fundación de La Carlota y sus poblaciones”, **Boletín de la Real Academia de Córdoba** n° 88, pp. 115-136.

NIETO BALLESTER, E. (1997): **Breve diccionario de topónimos españoles**, Madrid.

NIETO CUMPLIDO, M. (1979): **Corpus Mediaevale Cordubense, I (1106-1255)**, Córdoba.

OCAÑA TORREJÓN, J. (1981): “Caminos viejos de los Pedroches”, **Boletín de la Real Academia de Córdoba** n° 102, pp. 71-90.

OLALQUIAGA BURNE, R. (1927): **Proyecto de clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Córdoba**, Madrid (Informe manuscrito).

PALACIO ATARD, V. (1989): **Las “Nuevas Poblaciones” andaluzas de Carlos III. Los españoles de la Ilustración**, Córdoba.

PALENCIA, A. DE (1967): **Universal vocabulario en latín y en Romance recogido por el cronista Alfonso de Palentia**, 2 tomos, Madrid (Ed. original Sevilla, 1490), reproducido en la Biblioteca Virtual Cervantes (<http://www.cervantesvirtual.com>).

PÉREZ SINDREU, F. DE P. (1992): **La Casa de la Moneda de Sevilla: su historia**, Sevilla.

PÉREZ SINDREU, F. DE P. (2006): “El reinado de Felipe II y su sistema monetario”, **Gaceta Numismática** n° 160, pp. 29-35.

PONZ, A. (1784): **Viaje de España**, Madrid.

QUILES GARCÍA, F. (2001): “De yangüeses y otra gente en la *conducta* de plata (Sevilla, 1650-1675)”, ALMANSÁ, J. M. ET AL. (eds.) (2001): **Actas II Congreso Internacional del Barroco Americano. Territorio, Arte, Espacio y Sociedad. Sevilla, 8 a 12 de octubre de 2001** [en línea]. Dirección URL: <http://www.upo.es/depa/webdharma/areas/arte/actas/3cibi/documentos/011f.pdf>. [Consulta: 25 marzo 2009].

RAMÍREZ Y LAS CASAS-DEZA (1986): **Corografía histórico-estadística de la provincia y obispado de Córdoba**, 1, Córdoba.

RAMOS, D. (1970): **Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica, siglos XVI, XVII y XVIII**, Valladolid.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (2001): **Diccionario de la Lengua Española**, Madrid.

ROA, P. M. DE (1890): **Écija. Sus santos y su antigüedad eclesiástica y seglar**, Écija.

RODRÍGUEZ CASTILLO, J.; DÍAZ MUÑOZ, M. A. (2002): “Exploración de un camino real de la Plata en el Campo de Montiel”, en CRIADO DE VAL, M. (coord.) (2002): **Caminería hispánica: Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Valencia (España), julio 2000, I. Caminería física y literaria**, Valencia, pp. 157-170.

RODRÍGUEZ MORALES, J. (1999): “Algunos topónimos camineros y las vías romanas de la Península”, **El Miliario Extravagante** n° 71, pp. 2-8.

RODRÍGUEZ MORALES, J. (2005): “Vía de la Plata”, en **Celtiberia.net** [en línea]. Dirección URL: <<http://www.celtiberia.net/articulo.asp?id=877>>. [Consulta: 24 marzo 2009].

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

ROLDÁN HERVÁS, J. M. (2007): “El Camino de la Plata: iter o negotium”, **Gerión** n° 25 n° Extra 1, pp. 323-340.

ROMÁN GUTIÉRREZ, J. F. (1998): “Camino real de la plata: mito y realidad”, **México en el Tiempo** n° 27, pp. 10-18 (disponible en formato electrónico en <http://www.mexicodesconocido.com.mx/notas/6822-Camino-real-de-la-plata>).

RUFO, J. (1972): **Las seiscientas Apotegmas y otras obras en verso**, Madrid.

SAN ISIDORO DE SEVILLA (1983): **Etimologías**, II (Libros XI-XX), Madrid (ed. de J. Oroz Reta y M. A. Marcos Casquero).

SÁNCHEZ ROMERO, A. (2007): “Arqueología: Apuntes para un estudio sobre el origen de la población de Doña Mencía. El Laderón en la Edad Media”, en **Don Juan Valera y Doña Mencía** [en línea]. Dirección URL: <<http://www.juanvalera.org/files/arqueologia/laderon.htm#ref1>>. [Consulta: 28 marzo 2009].

SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J. (2004a): “El camino Toledo-Córdoba, según el Repertorio de Villuga”, en **Valle de Alcudia** [en línea]. Dirección URL: <<http://valledealcudia.webcindario.com/caminos%20publicos.%20caminos%20con%20historia.htm>>. [Consulta: 24 marzo 2009].

SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J. (2004b): “Caminos históricos Toledo-Córdoba por el Valle de la Alcudia”, en **Valle de Alcudia** [en línea]. Dirección URL: <<http://valledealcudia.webcindario.com/caminos%20publicos.%20caminos%20con%20historia%20-%20202.htm>>. [Consulta: 24 marzo 2009].

SANZ FUENTES, M. J. (1976): “Repartimiento de Écija”, **Historia, Instituciones, Documentos** n° 3, pp. 535-551.

SIGLER SILVERA, F. ET AL. (1989): **El medio rural de las colonias. La ocupación carolina de la campiña cordobesa**, Sevilla.

SILLIÈRES, P. (1976) : “La *Via Augusta* de Cordoue a Cadix. Documents du XVIII<sup>e</sup> S. et photographies aériennes pour une étude de topographie historique”, **Mélanges de la Casa de Velázquez** n° 12, pp. 27-67.

SILLIÈRES, P. (1990) : **Les voies de communication de l’Hispanie méridionale**, París.

SILVA HERZOG, J. (1956): “El comercio de México durante la época colonial”, en **Homenaje de el Colegio Nacional al doctor Manuel Toussaint. 13 de julio de 1956**, México D. F., pp. 43-73.

SPANN, PH. O. (1992): “Informe sobre la Prospección Arqueológica Superficial en el yacimiento de El Garabato, término de La Carlota (Córdoba)”, **Anuario Arqueológico de Andalucía**, II, pp. 97-102.

THOUVENOT, R. (1973) : **Essai sur la province romaine de Bétique**, París, (ed. original de 1940).

TOLEDO TOLEDO, M. (1995): **Historia de la villa y tierra de Yanguas**, Soria.

TORRES BALBÁS, L. (1959): “La Vía Augusta y el arceife musulmán”, **Al-Andalus**, n° 24, pp. 441-448.

TORRES LÁZARO, J. (1994-1995): “La implantación de la moneda en América”, **Revista de Filología Románica** n° 11-12, pp. 115-132.

URIOL SALCEDO, J. I. (2001): **Historia de los caminos de España, I. Hasta el siglo XIX**, Madrid, (2ª ed. corregida y aumentada).

VALDECANTOS, D. (2007): "Del por qué de los yan-güeses en el Quijote", en **Coro de Babel** [en línea]. Dirección URL: <<http://www.corodebabel.com.ar/Literatura-Espanola/del-por-que-los-yangs-en-el-quiote.html>>. [Consulta: 26 marzo 2009].

VEAS ARTESEROS, F. A. (2003): **Itinerario de Enrique III**, Murcia.

VÉLEZ DE GUEVARA, L. (1992): **El diablo cojuelo. Reinar después de morir**, Madrid, (pról. de Joaquín del Moral Ruiz).

VILAR, P. (1982): **Oro y moneda en la historia (1450-1920)**, Barcelona.

VILLALVILLA ASENJO, H. ET AL. (1994): **La Cañada Galiana a su paso por Madrid**, Madrid.

WEATHERFORD, J. (2000): **El legado indígena. De cómo los indios americanos transformaron el mundo**, Barcelona.