

El Camino de la Plata: *iter* o *negotium*

J.M. ROLDÁN HERVÁS

Hace ahora 40 años, mi maestro, Francisco Jordá, me proponía como tema de Tesis Doctoral una investigación sobre la Vía de la Plata, un tema fomentado por las excavaciones contemporáneas que el Prof. Blázquez empezaba a llevar a cabo en Cáparra y por el tema de trabajo de mi tesina de Licenciatura sobre las lápidas votivas de Baños de Montemayor, la localidad que aún conservaba un espectacular tramo de la vía, por cierto, no muy afortunadamente restaurado en fechas recientes.

Contaba para mi trabajo con muchas referencias literarias. No en vano la vía de la Plata había llamado la atención desde el Renacimiento de buen número de eruditos, anticuarios, coleccionistas, eruditos y viajeros, que fueron aportando datos a lo largo del tiempo.

Me faltaba, en cambio, cualquier método que no fuera el tradicional filológico-arqueológico, establecido por nuestros estudiosos del siglo XIX, que confiaba la investigación tanto a las fuentes literarias antiguas y bibliografía secundaria como a la inspección sobre el terreno. Si, en el primer caso, contaba con abundante material, teniendo en cuenta la riqueza de fondos de la Universidad de Salamanca, en el segundo topaba con los problemas económicos que un país “en vías de desarrollo”, como entonces se decía, poco podía dedicar a la investigación. El Prof. Jordá obró el milagro de la multiplicación de los panes y los peces. No sé cómo logró proporcionarme material fotográfico y cartográfico –por entonces llegaba a la Facultad de Filosofía y Letras el primer catedrático de Geografía, Angel Cabo, que comenzó a dotar la biblioteca con obras especializadas–, y medios para recorrer varias veces en su totalidad la calzada: a pie, en automóvil –un jeep proporcionado por no se qué instancia del Movimiento y un pobre Citroën, 2 CV, alquilado, al que reventé media docena de neumáticos–, e incluso en helicóptero, aprovechando las buenas relaciones de Jordá con el comandante de la base aérea militar de Matacán. Pero en los inicios de la investigación, cuando todavía luchaba por el método, cayeron en mis manos los trabajos sobre vías romanas en Gran Bretaña de Ivan D. Margary y el grupo *The Viators*¹ y me llamó la atención el uso preferente que en ellos se daba a un instrumento aún desconocido en nuestro país en la investigación de vías antiguas, la fotografía aérea.

Hubo que improvisar. Pero me arriesgué a utilizar el nuevo instrumento, para el que afortunadamente podía disponer de las series de fotogramas realizados por las fuerzas aéreas norteamericanas en los años 50, que conseguí del entonces Ministerio del Aire.

¹ MARGARY, I. D., *Roman Roads in Britain*, Londres, 1957, 2 vols.; *THE VIATORS, Roman Roads in the Southeast Midlands*, Londres, 1964

Con todos estos materiales y la ilusión de la juventud emprendí el estudio de la vieja calzada, que dio su fruto en diciembre de 1968 con la lectura de la Tesis Doctoral, publicada dos años más tarde en las Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Salamanca².

No volví a ocuparme de la calzada, si no es para conferencias o charlas esporádicas de divulgación, y sólo ahora he vuelto a desempolvar mis apuntes en el marco de un amplio proyecto de investigación de la Dirección General de Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia sobre la red viaria de la España romana.

¿Qué ha cambiado en los últimos cuarenta años? Cuando comencé a interesarme por la vía, apenas era otra cosa que un objeto de estudio, unos restos dispersos, abandonados o maltratados –por ejemplo, un miliario partido longitudinalmente y ahuecado para servir de comedero de cerdos³– y vagos recuerdos entre los lugareños sobre su carácter de camino antiguo. Hoy es, ante todo, un negocio. Sólo hizo falta extender el rumor sobre la posibilidad de unos fondos europeos para que interesadamente pueblos, ciudades y regiones proclamaran su proximidad al camino y se enzarzaran en agrias disputas sobre sus mayores o menores derechos a beneficiarse del maná.

Y se despertó un sorprendente interés –en su acepción más económica– por la calzada. Un interés que, más allá del orgullo de demostrar una venerable antigüedad para las localidades de la vía o de la curiosidad científica por descubrir sus restos, trataba de atraer a visitantes, hartos de sol, mar y chiringuitos cutres, e interesarlos por la cultura, y, a la sombra del camino, ofrecerles alojamiento, productos de la tierra, folklore y, a ser posible, algún resto antiguo. La idea de la vía como slogan de cobertura turística no era nueva. Fue el incombustible Fraga quien en los años 60 promocionó el Camino de la Plata como una más de una serie de rutas más o menos disparatadas –de los Castillos, del Quijote, del Cid...– para atraer a visitantes nórdicos que aliviaran con su presencia nuestra maltrecha economía⁴. El nombre hizo fortuna –lo prueban las 138.000 entradas que se contabilizan en internet– y se ha utilizado para bautizar líneas de ferrocarril, transportes de viajeros por carretera, rutas de peregrinaje, sendas de ciclismo, alojamientos o incluso, lo que es menos explicable, bodegas e institutos de enseñanza secundaria. Y, al margen de la Historia, el camino se ha estirado como un chicle para poder incluir en sus beneficios a Oviedo, Gijón, Santiago de Compostela, Sevilla, Cádiz o Huelva.

En cierto modo, me siento responsable del “desmadre” y, por ello, obligado a reconducir el tema de la Vía de la Plata a su estricto horizonte histórico, esbozando un estado de la cuestión de lo que sabemos y no sabemos sobre una de nuestras más antiguas rutas de comunicación.

Y para ello habría que partir de una que puede parecer a estas alturas sorprendente pregunta: ¿Qué es la Vía de la Plata? No es, sin embargo, tan sorprendente si tenemos en cuenta las varias respuestas, sensiblemente distintas.

² ROLDAN HERVÁS, J.M., *Iter ab Emerita Asturicam. (La Calzada de la Plata)*, Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Salamanca, Salamanca, 1971.

³ ID., *ibid.*, pag. 55.

⁴ ROLDAN HERVÁS, J.M., *El Camino de la Plata*, Madrid, Publicaciones Españolas, 1967.

Camino o Vía de la Plata es una denominación popular y, como tal, recogida como topónimo en las provincias de Badajoz, Cáceres y Salamanca, de algunos trechos de camino que se cimentan en una antigua calzada romana. Esa calzada, por las magníficas obras de fábrica y por los abundantes miliarios que la jalonan, despertó desde muy temprano el interés de viajeros y eruditos, que nos han dejado la descripción de su trazado y de sus particularidades, globalmente o en algunos de sus trechos. Hagamos un sucinto repaso a estas obras:

Encabeza por orden cronológico la lista un autor anónimo de comienzos del siglo XVI, que leyó un buen número de miliarios de la calzada, al que siguen en el mismo siglo Nicolás Mamerano⁵, Benito Ramberto⁶, un beneficiado de Ledesma llamado Gaspar de Castro, el tipógrafo Santiago Estrada, Juan Metelo, Florián Docampo⁷, Ambrosio de Morales y el incansable investigador Jerónimo Zurita. Por regla general, el interés por el camino de estos autores vino a cifrarse casi exclusivamente en la lectura de sus miliarios, algunos de los cuales fueron incluso falsificados por ansias de erudición.

El siglo XVII, en cambio, es prácticamente nulo en investigaciones referentes a la calzada. Habrá que esperar al siguiente para encontrar el mejor explorador de su trazado, su más exacto conocedor y el que mayor número de datos ha aportado, hasta el punto de convertirse en fuente base para muchas de las posteriores investigaciones en torno a ella. Se trata de don Luis José de Velázquez y Velasco, marqués de Valdeflores, erudito de mediados del siglo XVIII, que realizó una serie de viajes por la Península con la intención de reunir materiales para redactar una monumental Historia de España. A él se debe la recopilación de un gran número de inscripciones, ya que trató de recoger en un Corpus todas las españolas. De esta vastísima obra, inconclusa, se conservan en la Real Academia de la Historia cerca de 80 volúmenes con el resultado de sus hallazgos. Nos interesa en particular el tomo 25 de estos papeles manuscritos titulado *Observaciones... con motivo del viaje que hizo a Andalucía y observaciones sobre las antigüedades de Extremadura de León*⁸, en el que ofrece una descripción detallada de la calzada en el trayecto de Mérida a Salamanca.

Los contemporáneos de Velázquez, el padre Enrique Flórez⁹ y Antonio Ponz en su famoso *Viage de España*¹⁰, dieron también abundantes noticias sobre la calzada, bien es cierto que también sólo para el tramo de Mérida a Salamanca.

Ya en el XIX, hay que citar las obras del conde Alejandro de Laborde, *Itinéraire descriptif de l'Espagne y Voyage pittoresque de l'Espagne*¹¹, en las que describe, en-

⁵ CIL II, págs. 620 s.

⁶ RAMBERTO, B., *Epitaphia a diversis orbis terrae partibus Benedicti Ramberti Veneti diligentia ac studio collecta atque ab eiusdem exemplari nunc... manu descripta MDLXI*.

⁷ DOCAMPO, F., *Quatro libros primeros de la crónica general de España*, Madrid, 1544.

⁸ Transcripción de la descripción de la Vía de la Plata en ROLDÁN HERVÁS, J.M., *Iter ab Emerita Asturicam. (La Calzada de la Plata)*, Salamanca, 1971, 185 ss.

⁹ FLÓREZ, E., *España Sagrada*, Madrid, 1819, 51 vols.

¹⁰ PONZ, A., *Viage de España*, Madrid, 1771.

¹¹ LABORDE, A. Comte de, *Itinéraire descriptif de l'Espagne*, 3ª ed., París, Didot, 1827-1830, 6 vols.; ID., *Voyage pittoresque e historique de l'Espagne*, París, 1806, 2 vols.

tre otras vías romanas, la Calzada de la Plata, en su recorrido de Mérida a Salamanca. Pero más que la descripción, que está tomada de la de Velázquez, lo que da un incalculable valor a estas obras es la magnífica serie de láminas que las ilustran, donde se recogen alzados y planos de puentes y reproducciones de edificios de sus mansiones principales, realizados con gran arte y fidelidad. Agustín Ceán Bermúdez, en sus *Antigüedades romanas que hay en España*, publicada en Madrid en 1832¹², y Pascual Madoz, en su monumental *Diccionario geográfico*¹³, recogen respectivamente restos romanos y datos de toponimia y tradiciones, que hacen de ambos fuentes imprescindibles de consulta para el conocimiento de la geografía histórica de la España antigua y, en particular, de la calzada.

Aunque más valor que estas obras de tipo general y dentro de los estudios dedicados directamente a la investigación y descripción de la vía, hay que reseñar el inserto por José Antonio de Vú en sus *Antigüedades de Extremadura*, publicadas en 1852¹⁴, donde se describe la calzada en el tramo que recorre por las provincias extremeñas, y el librito del arquitecto Vicente Paredes Guillén, *Origen del nombre de Extremadura*, publicado en Plasencia en 1886¹⁵, donde se incluye una descripción muy detallada de la calzada en su recorrido de norte a sur por Extremadura.

Finalmente y dentro del siglo XIX habría que mencionar a Emilio Hübner¹⁶, que merece un lugar de excepción por su gigantesca labor recopiladora de epígrafes, entre los que ocupa un lugar especial la abundante serie de miliarios de la vía, que, en algunos casos, él personalmente tuvo ocasión de leer y corregir, pero sobre todo al ingeniero Eduardo Saavedra¹⁷, incansable investigador de caminos antiguos, cuyo discurso de recepción como miembro de la Real Academia de la Historia, incluye un apéndice, que es todavía hoy un obligado punto de partida para la localización de las mansiones del Itinerario de Antonino en su parte española.

En el primer tercio del siglo XX, Antonio Blázquez, Claudio Sánchez Albornoz, Manuel Gómez Moreno y José Ramón Mélida¹⁸, desde la meritoria Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades y en los Catálogos Monumentales de León, Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz, dieron abundantes noticias de la vía, ya sea en su recorrido general, sectorial por provincias o en tramos particulares de su recorrido.

¹² CEÁN BERMUDEZ, A., *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España*, Madrid, 1832

¹³ MADDOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845-1850, 16 vols.

¹⁴ VIU, A. J. de, *Extremadura. Colección de sus inscripciones y monumentos*, Madrid, 1852, 2ª ed.

¹⁵ PAREDES GUILLÉN, V., *Origen del nombre de Extremadura*, Plasencia, 1886

¹⁶ HÜBNER, E., CIL II, pág. 620 ss.

¹⁷ SAAVEDRA, E., *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de...*, Madrid, 1914, 2ª ed.

¹⁸ BLÁZQUEZ, A., "Vía romana de Mérida a Salamanca", *BRAH*, 61, 1912; BLÁZQUEZ, A.-SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., *Exploraciones en las vías romanas de Botoa a Mérida, Mérida a Salamanca, Arriaca a Sigüenza, Arriaca a Titulcia, Segovia Titulcia y Zaragoza al Bearn*, MJSEA, 24, Madrid, 1920; GÓMEZ MORENO, M., *Catálogo Monumental de la provincia de Salamanca*, Madrid, 1967; ID., *Catálogo Monumental de la provincia de Zamora*, Madrid (1903-1905), 1927; MÉLIDA, J. R., *Catálogo Monumental de España. provincia de Cáceres*, Madrid, 1924; ID., *Catálogo Monumental de España. provincia de Badajoz*, Madrid (1907-1910), 1925.

Finalmente, y tras la Guerra Civil, resta reseñar las obras de dos investigadores de nuestra Antigüedad que se complementan. Me refiero al padre César Morán¹⁹, para el tramo correspondiente a la provincia de Salamanca, y a Federico Wattenberg²⁰, que trazó una reconstrucción del tramo norte del camino, de Salamanca a Astorga.

La descripción del padre Morán, que solo cubre el trayecto de la vía desde la *mansio* de *Caelionicco* a la de *Sabaria*, tiene el gran valor de haber sido realizada tras un concienzudo rastreo sobre el terreno y viene enriquecida con una serie de mapas, modelo de precisión. Es poco lo que puede añadirse a su trabajo, fuera de los errores nacidos de un excesivo aferramiento a la ubicación tradicional de las mansiones, que le obligan a modificar los datos del Itinerario de Antonino. Pero este error queda ampliamente compensado por la detallada descripción de la vía y la recogida de los miliarios, en el trayecto por el estudiado.

Por lo que respecta a Federico Wattenberg, tiene en su obra *La región vaccea*, y en el capítulo dedicado a las vías de comunicación, un estudio sobre la vía y su desarrollo en la parte que atañe a su estudio, esto es, de *Salmantica* a *Asturica*. La gran recopilación de fuentes, la excelente cartografía que pudo usar y la exploración sobre el terreno prestan un gran interés a su descripción.

Con todo este material historiográfico, pero, sobre todo, como ya he mencionado, con una moderna cartografía, con el uso de la fotografía aérea y con una detenida inspección del terreno, el Camino de la Plata, de Mérida a Astorga, constituyó el tema de mi tesis doctoral. Desde entonces se han hecho algunas precisiones y correcciones puntuales al estudio y se ha incluido nuevos miliarios a la lista que ofrecí en su momento. Pero sobre todo se puede constatar el salvaje deterioro que en estos últimos treinta años han sufrido los restos de la calzada, apenas reconocible en unos cuantos trechos de pocos metros.

De estos estudios destacaría, ante todo, la recopilación de los miliarios de la calzada como tema de la Tesis Doctoral de Carmen Puertas²¹, leída en 1995, que puede considerarse definitivo, lógicamente mientras no afloren nuevos ejemplares. También, por su carácter de inédito, hay que citar un artículo de Juan Gil Montes²², que estudia la calzada desde el punto de vista geológico, diferenciando los materiales rocosos de cada sector, lo que, con el concurso de la fotografía aérea, le ha permitido descubrir algunos tramos desconocidos hasta ahora. Añadamos las precisiones y rectificaciones del trazado de la vía por la provincia de Zamora que propone Bragado Toranzo²³ y las que establece E. Loewinsohn para el tramo final de la cal-

¹⁹ MORÁN BARDÓN, C., *Reseña histórico-artística de la provincia de Salamanca*, Acta Salmanticensis II, Salamanca, 1946; ID., *La calzada romana "La Plata" en la provincia de Salamanca*, Madrid, 1949; ID., "Antiguas vías de comunicación en Salamanca", *Revista de Obras Públicas*, 2828, 1953, págs. 603-615.

²⁰ WATTENBERG, F., *La región vaccea. Indigenismo y romanización en el valle del Duero*, Bibliotheca Praehistorica Hispana, II, Madrid, 1959.

²¹ PUERTA TORRES, C., *Los miliarios de la Vía de la Plata*, Tesis Doctoral, Madrid, 1995.

²² GIL MONTES, J., "Vía delapidada. identificación de una carretera romana a través de la procedencia de los materiales", *Elementos de Ingeniería romana, Libro de Ponencias del Congreso Europeo "Las Obras Públicas Romanas"*, Tarragona, 2004.

²³ BRAGADO TORANZO, J.M., "Aproximación al estudio de la red viaria romana en la provincia de Zamora", *Primer Congreso de Historia de Zamora, II*, Zamora, 1990, págs. 379-408.

zada entre el Esla y Astorga²⁴. Por último, tener en cuenta los meritorios esfuerzos de recopilación de miliarios, así como prospecciones y excavaciones puntuales, para el tramo sur de la calzada, entre Salamanca y Mérida, de Barco, Benito, Caballero, Cerrillo, Díaz Luis, Fdez. Corrales, Frades, García Morales, Gil Montes, González Cordero, Grande del Brío, Haba, Rodríguez Hernández y Rodrigo, entre otros²⁵.

De lo expuesto sobre la historiografía de la calzada de la Plata, queda claro que la mayoría de los curiosos, eruditos e investigadores consideran como tal una vía romana que, desde Mérida, progresa hasta Salamanca. Si no faltan algunos que la prolongan hasta Astorga, el primer estudio sistemático y pormenorizado es el que yo realicé entre 1965 y 1968. La razón fundamental es la antes expuesta de que el nombre “de Plata” sólo se conserva –y no en todos los tramos– hasta Salamanca, pero sobre todo el que sólo hasta la ciudad del Tormes o, mejor, hasta el límite de la provincia, quedan rastros del firme antiguo.

De todo modos, ni siquiera el nombre “de la Plata” es unívoco. ¿Por qué “de la Plata”? La pregunta no es nueva y las respuestas cubren toda la gama imaginable de fantasías, susceptibles de sustentarse en cualquier base, por débil que pueda parecer. En mi Tesis Doctoral ya analizaba algunas de ellas, que reducía a dos grupos: el que hacía derivar el nombre del griego a través del latín: *πλατεία* < *lata*, y el que lo hacía del árabe *balath*. Recientemente, se ha propuesto una tercera vía, la que deriva el nombre directamente del latín *delapidada* o “empedrada”, que ha dado lugar a una animada discusión en un conocido foro de internet, dedicado a la historia anti-peninsular²⁶.

²⁴ LOEWINSHON, E., “Una calzada y dos campamentos romanos del conventus Asturum”, *AEspA*, 38, 1965, págs. 26-49; ID., “La Vía de la Plata: del río Esla (Astura) a Asturica Augusta”, *El Miliario Extravagante*, 35, 1991, págs. 2-6; ID., “Unas correcciones respecto a la “vía de la Plata”, *ibid.*, 71, 9 ss.; ID., “La Vía de la Plata en sus extremos septentrionales: Brigeccio”, *Revista de estudios de Benavente y sus tierras*, 5-6, 1995.

²⁵ BARCO, J., *Prospección de la vía de la Plata desde Mérida hasta el límite de la provincia*, Cáceres, 1985; CABALLERO, L., *Alconétar en la vía romana de la Plata, Garrovillas (Cáceres), Excavaciones Arqueológicas en España*, 70, 1973; CERRILLO, E., “Excavaciones en la villa romana de Santiago de Bencáliz (Cáceres)”, *NAH*, 13, 1982, págs. 169-212; DÍAZ LUIS, S., “Un nuevo miliario de la Calzada de la Plata”, *Zephyrus*, 34-35, 1982, págs. 203-206; FDEZ. CORRALES, J.M., *Trazado de las vías romanas en Extremadura*, Cáceres, 1988; ID., “Toponimia y arqueología en la provincia de Cáceres”, *Norba*, 5, 1984, págs. 29-38; FRADES, M.J.-GARCÍA, M., “Otro miliario de la calza de la Plata en Peromingo (Salamanca), estudios Arqueológicos”, 1, 1986, págs. 55-64; GARCÍA MORALES, M.-GRANDE DEL BRÍO, R., “Los miliarios de Calzadilla de Mendigos en la Calzada de la Plata”, *Zephyrus*, 34-35, 1982, págs. 207-212; GIL MONTES, J., “Norba y la vía de la Plata”, *El Miliario Extravagante*, 16, 1988, págs. 14-17; ID., “La red viaria extremeña”, *ibid.*, 17, 1988, pág. 9; GONZÁLEZ CORDERO, A., “Algunas notas sobre los miliarios de la Vía de la Plata en el tramo comprendido entre ad Sorores y Castra Caecilia”, *El Miliario Extravagante*, 27, 1990, págs. 17-19; GRANDE DEL BRÍO, R., “Dos nuevos miliarios de la Calzada de la Plata”, *Zephyrus*, 30-31, 1980, págs. 252-253; GRANDE DEL BRÍO, R.-BENITO, L., “El miliario número CLIX de la Calzada de la Plata (La Dueña de Abajo, Pedrosillo de los Aires, Salamanca), *Revista provincial de Estudios de Salamanca*, 16-17, 1988, págs. 331-340; HABA, S.-RODRIGO, S., “La Vía de la Plata entre las mansiones de Rusticiana y Caecilius vicus: la calzada en relación con el asentamiento”, en *La red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 1990, págs. 241-252; RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, J., “Un nuevo miliario de la Calzada de la Plata”, *Zephyrus*, 28-29, 1978, pág. 325-331.

²⁶ <http://www.celtiberia.net/verrespuesta.asp?idp=3369&cadena=vía%20delapidada> <http://www.celtiberia.net/articulo.asp?id=905&cadena=vía%20de%20la%20plata> <http://www.celtiberia.net/articulo.asp?id=877>.

Vid. nota 18.

En cuanto a la primera hipótesis, aquella que hace derivar el nombre del latín, no es necesario insistir demasiado en ella. *Via lata* como “ancha” o “llana” no puede ser una designación específica para nuestra calzada, con una anchura normal con respecto a otras también hispanas, bien conocidas, por lo que el apelativo no podría haber marcado una característica que la individualizara del resto. Se trata, sin duda, alguna, de un étimo de origen cultista, producto de un pedante afán de erudición, vuelto hacia la Antigüedad clásica.

Descartada, por tanto, la etimología del nombre a través del latín *lata*, habría que ver qué posibilidades tiene la segunda hipótesis sobre un origen árabe. La verdad es que hasta la publicación de mi tesis doctoral apenas contaba con seguidores. Sólo la vi citada por Gómez Moreno en su *Catálogo Monumental de la provincia de Zamora* como original de Saavedra, aunque defendida esporádicamente por el erudito granadino, porque más tarde, en su *Catálogo Monumental de Salamanca*, volvió a la etimología romana²⁷.

Saavedra, según Gómez Moreno, creía que el nombre provenía de *balath*, que significa «pavimento». Me llamó la atención la homofonía del nombre árabe en relación con ‘plata’ y su significado de «pavimento» y, por ello, dirigí en este sentido la investigación. Mis argumentos eran entonces los siguientes:

“El sonido que en español suena como ‘plata’ puede adscribirse a las siguientes palabras árabes: *BaLaTa* ‘cortar’, *BaLaT.a* ‘enlosar’, *BaLâT.a* ‘losa’, ‘ladrillo’. Con este sonido se han formado una serie de topónimos españoles, así, Albalat (Valencia), Albalate (Cuenca, Guadalajara, Huesca y Teruel), Albalatillo (Huesca). Aun hoy, en Siria, se conoce con el nombre de *Ba.LaTa*, el camino que aparece enlosado con piedras irregulares y grandes. Es característico que todavía el nombre de ‘camino de la Plata’ se conserve precisamente solo allí donde el camino tiene estas características de empedrado, por las provincias de Cáceres y Salamanca. No existe en absoluto en la zona norte de la calzada, ni tampoco en el tramo que desde Zamora se desviaba a Zaragoza, donde cambia el método de fabricación de la vía. Por tanto no es descabellado suponer que el pueblo tomara el sonido extraño del árabe y lo hiciera suyo en la palabra homófona castellana que más se le aproximaba y que evidentemente era ‘plata’, lo mismo que tomó también las palabras Alconétar, ‘puentes’, Alcántara, ‘puente’ y tantas otras, precisamente en una zona fuertemente arabizada hasta época bastante tardía (s. XI). Con ello el nombre ‘Camino de la Plata’ viene a ser una redundancia, puesto que significa «camino del camino empedrado», lo mismo que también lo es ‘puente de Alcántara’ «puente del puente»”.

El razonamiento hizo fortuna y desde entonces ha sido aceptado prácticamente sin discusión por quienes se han asomado al estudio o la descripción de la vía. No obstante, hoy no estoy tan seguro de la verosimilitud de la derivación, para la que caben ciertas objeciones, la más importante, la falta de un paso intermedio, **albalata*, entre *al-balath* y ‘plata’, que no cuenta con ningún ejemplo. Habría que suponer que del hipotético nombre del camino en árabe, ‘al-balath’, se terminó eliminan-

²⁷ GARCÍA PÉREZ, G., “La Calzada de Quinea del ‘Cantar del Myo Çid’”, *El Miliario Extravagante*, 67, págs. 3 ss.; RÓDRIGUEZ MORALES, J., “Algunos topónimos camineros y las vías romanas de la Península”, *ibid.*, 71, págs. 2 ss.

do el artículo para dejar sólo *balath*, que habría evolucionado así en ‘plata’, lo que parece inviable.

Y, por último, la derivación de *delapidata*. La han expuesto independientemente, a caballo de nuestro nuevo siglo, García Pérez y Rodríguez Morales, en *El Miliario Extravagante*²⁸, la pintoresca revista de G. Arias, de reciente desaparición, después de veinticinco años de quijotesca dedicación a los viejos caminos hispanos. Ambos han aducido un buen número de textos que confirman el étimo latino para caminos empedrados, como las *Etimologías* de San Isidoro (XV, 16, 6), en las que se lee: *Ipsa (strata) est et delapidata, id est lapidibus strata*, o el *Vocabulario* de Alonso de Palencia²⁹, publicado en 1490, donde *delapidata* “*vero secundum Festum Pompeium etiam lapide sunt strata*”, que él mismo traduce “*et según Festo Pompeyo también se dizen delapidata los logares empedrados. las calçadas*”. Sin menosabo de la ingeniosidad y de la aparente facilidad con la que *delapidata* se deja transformar en *delapiata, cierto que con una extraña caída de la dental tónica, y luego en “de la plata”, con una oscura triple segmentación para adquirir sentido, la etimología me parece, como la de *lata*, de carácter cultista.

Se corre el riesgo, en el caso de las etimologías, de intentar forzar un significado, derivándolo de complicadas y poco verosímiles raíces, en los que se hace gala de una vasta erudición o se despliega la más enfebrecida fantasía. Uno de mis maestros, el helenista Martín Ruipérez, ponía el ejemplo de quien era capaz de derivar “mesa” de “tabula”, a través de hipotéticos y descabellados pasos –tabula > tabla > mala > mela > mesa–, o Valencia de Carrasco, a través de Carrasco > Carrasca > Calanca > Calansa > Balansa > Balensa > Valencia.

Tras mucho sopesar los diferentes argumentos y a sabiendas de la falta de autoridades que lo refrenden, me atengo al calificativo castellano de ‘plata’, tanto si se quiere interpretar al hilo de su utilización como vía de transporte de mineral –no necesariamente plata–, como si se ha podido tener en cuenta la riqueza que su tránsito, abierto a todo tipo de bienes materiales comercializables, podía fomentar o, incluso, como documenta uno de los usos del vocablo en el Diccionario de la RAE, como “medio que, sin ser gravoso, se considera de valor y utilidad en cualquier tiempo que se use”.

Hay que tener en cuenta que el apelativo del camino no se puede rastrear más allá de comienzos del siglo XVI, cuando la denominación genérica de *delapidata* no sobrevive a la época visigoda. Por otra parte, 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. Y todavía en el caso del Camino de la Plata que, por Sevilla y Badajoz, alcanza Mérida y, con ella, nuestra calzada, podría incluso pensarse en su carácter de cauce de transporte de riquezas, en relación con el comercio de las

²⁸ PALENCIA, A. de, *Universal vocabulario en latín y romance*, Madrid, Comisión Permanente de la Asociación de Academias de la Lengua Española, 1967, 2 vols. (Reproducción facsímil de la edición de Sevilla, 1490)

²⁹ Texto completo del soneto *Laméntase Manzanares de tener tan gran puente*, en <http://www.lcc.uma.es/~perez/sonetos/lope.html#quitenmeaquesta>

Indias, con origen y destino en el puerto sevillano, que circulaban por todo el oeste peninsular. Sirvan de autoridad los versos de Lope de Vega:

“Mejor es que la lleven a Sevilla
si cabe en el Camino de la Plata?”³⁰.

La Calzada de la Plata, pues, con este nombre, no es sino un fragmento de la vía que, desde Mérida, subía por Cáceres, Salamanca y Zamora hasta Astorga. Solo lleva este apelativo ‘de la Plata’ en algunas zonas de las provincias de Cáceres y Salamanca. En las demás, o bien se pierde el nombre por completo, quedando sólo el de su perduración como cañada ganadera, o permanece con el genérico de calzada romana o camino romano. Al norte de Salamanca incluso se ha perdido en la toponimia su antiguo carácter de vía romana, aunque siga utilizándose sin grandes modificaciones como cañada de ganados y, con tal nombre, perdure³¹. No son raros, sin embargo, los topónimos referidos a un camino, que sólo puede ser la vieja calzada: así, Calzada, Arroyo de la Calzada, Camino de los Cantos, Riego del Camino o Los Caminos. Por tanto, es claro que se ha aplicado al camino una etiqueta cómoda sin base alguna antigua, tomada de una parte de su trazado, el más característico y mejor conservado.

Por otro lado, el Itinerario de Antonino, el repertorio de calzadas más completo que nos queda de época imperial, tampoco recoge el camino de modo unitario, aunque sí de forma completa. En esta fuente del siglo III se documentan en realidad dos vías distintas, que arrancan respectivamente, de la capital de *Lusitania*, *Emerita*, con dirección norte, y de la capital del *conventus* astur, *Asturica*, con dirección sur, para juntarse en la *mansio Ocelo Duri* y marchar desde aquí unificadas hasta *Caesaraugusta*³². Por tanto, la vía de la Plata, en su total extensión, de sur a norte, no tiene entidad propia en el Itinerario de Antonino, aunque esto no impida considerarla como una unidad dentro de la red viaria romana. El Itinerario realmente no es tanto un elenco de caminos físicos sobre el terreno (*viae*), como de rutas (*itineraria*). No es, por consiguiente, una descripción de la red de caminos, sino de rutas abiertas al viajero entre varios lugares, coincidentes quizá en gran parte, pero claramente diferentes. La recopilación antoniniana no forma un documento íntegro, es decir, compuesto por un único autor/editor, que lo controló conforme a una única lógica. Cada lista, que pudo haber tenido una compleja historia de transmisión antes de llegar a ser incluida en la compilación, seguramente se formó sobre la base de una serie de edictos imperiales, usuales en el siglo III, que fijaban por anticipado la ruta que debía seguir cada una de las expediciones armadas encargadas de recaudar el impuesto de la *annona*, que se pagaba en especie, no en dinero³³.

³⁰ DANTÍN CERECEDA, J., “Las cañadas ganaderas del reino de León”, *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 76, págs. 464 ss.

³¹ *Itin. Anton.* 433, 1-6: *Item ab Emerita Caesaraugusta m. p. DCXXXII...*; 439, 5-10: *Item ab Asturica Caesaraugustam m. p. CCCXCXVII...*

³² ROLDÁN HERVÁS, J.M., *Itineraria hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid-Granada, 1975.

³³ ROLDÁN HERVÁS, J.M., “Las tablas de barro de Astorga, ¿una falsificación moderna?”, *Zephyrus*, 23-24, 1972-1973, págs. 221-233.

La primera fuente antigua que nos da toda su extensión, de Mérida a Astorga, si dejamos de lado el peculiar y, a mi parecer, decididamente falso, Itinerario de Barro³⁴, es el Anónimo de Rávena, bastante posterior al Itinerario y no, como éste, una red de rutas con indicación de paradas intermedias, sino una simple enumeración de ciudades, que, sin embargo, están indicadas siguiendo rutas fijas y no de acuerdo con divisiones impuestas por la geografía física o política. Si pensamos que el Anónimo toma sus datos del mapa mundi de Castorius, el mapa antiguo más preciso de vías romanas que se conserva, la mención prueba que el camino era considerado como una unidad en esta extensión, de Mérida a Astorga, por lo menos en el siglo IV.

La mayor parte de la investigación, como he mencionado antes, ha considerado siempre como un todo la ruta *Emerita-Salmantica*, sin pasar jamás de aquí, cuando el verdadero punto de conexión entre ambos tramos se encuentra más arriba, en Zamora, es decir, *Ocelo Duri*. Esto es así porque ambos tramos tienen unas características distintas bien pronunciadas. A partir de Salamanca, el desconocimiento del camino romano por parte de la tradición popular, como he ya apuntado, es total. También de Salamanca al norte, los escasos restos aún visibles son de un carácter completamente distinto. Si tenemos en cuenta que la frontera entre las provincias Lusitania y Tarraconense estaba marcada en un trecho por la línea del Tormes hasta su confluencia con el Duero, podría suponerse que, al tratarse de dos provincias distintas, el firme de la calzada –*glareae strata*, en el sur; simple *via terrena*, al norte– fuese también diferente, lo que conllevaría aceptar una conexión entre las divisiones administrativas y la red de caminos que se tejía sobre ellas. Pero, como veremos más adelante, podría deberse quizá simplemente al distinto tipo de terreno al norte y sur de Salamanca.

Pero ¿desde cuándo puede atestigüarse la calzada entre Mérida y Astorga como vía romana distinta e individualizada?

Si dejamos de lado los testimonios materiales y los textos antiguos que documentan intermitentemente desde, al menos, el siglo VII a.C., movimientos de gentes y productos comerciales a lo largo de buena parte de las regiones por donde más tarde discurriría la vía romana y, en consecuencia, la existencia de un antiguo camino utilizado por la población indígena, hay que enmarcar el progreso de la Vía de la Plata como camino romano en el proceso general de avance hacia el noroeste e interior de Hispania, que sigue el propio progreso de la conquista³⁵. Para el siglo II a.C. sólo contamos con dos intervenciones romanas –la expedición de L. Postumio Albino en 179³⁶ y la campaña de Lúculo de 151 a.C.³⁷– que muestran cómo la región vaccea constituye el límite de la percepción romana en la zona, que adopta la línea del Tajo

³⁴ ROLDÁN, J.M.-WULFF, F., *Citerior y Ulterior. Las provincias romanas de Hispania en la era republicana*, Madrid, 2001.

³⁵ Liv. 40, 17: *eodem anno in Hispania L. Postumius et Ti. Sempronius propraetores comparaverunt ita inter se, ut in Vaccaeos per Lusitaniam iret Albinus...* Vid. FHA, III, 218; ROLDÁN, J.M.-WULFF, F., *Citerior y Ulterior...*, págs. 118 s.

³⁶ FHA, IV, 21 ss.; ROLDÁN, J.M.-WULFF, F., *Citerior y Ulterior...*, págs. 155 ss.

³⁷ LÓPEZ MELERO, R. *et al.*, “El Bronce de Alcántara. Una *deditio* del 104 a.C.”, *Gerión*, 2, 1984, págs. 265-323;

como punto de referencia. No es posible establecer con seguridad si los movimientos del cónsul Servilio Cepión, en 139 a.C., por tierras de los vetones, entre Tajo y Guadiana, en su lucha contra Viriato, habrían podido significar la apertura de una parte del camino, del que hipotéticamente el campamento de *Castra Servilia*, en el espacio de la ciudad de Cáceres, habría constituido un hito. De ser así, la carretera sólo se extendía entre ambos ríos, viniendo del este por la orilla derecha del Guadiana a atravesar la sierra de Montánchez hacia Cáceres, por donde se ubicaba el campamento, y de allí al norte hasta el Tajo por la orilla izquierda del río Almonte, tal como más tarde iría la Calzada de la Plata. En consecuencia, puede suponerse que ya, en la segunda mitad del siglo II a. C., estaba establecida una primera etapa de la calzada entre las cuencas del Tajo y Guadiana, utilizada por las fuerzas romanas para obtener el sometimiento de la zona, con episodios como el que, para el año 104 a.C. nos transmite el famoso Bronce de Alcántara³⁸. Más tarde, en el 90 a. C., en esta misma ruta, se instaura otro punto de apoyo con la fundación de *Castra Liciniana* por Licinio Craso, el pacificador de Lusitania.

Un terreno más sólido pisamos cuando, para los años 80-79 a.C., las fuentes nos descubren los acontecimientos bélicos que tienen como escenario la Península y como protagonistas al caudillo *popular* sabino Q. Sertorio y a las fuerzas *optimates* enviadas contra él por el senado silano, al mando de Q. Cecilio Metelo Pío³⁹. El escenario que tuvieron en su comienzo estas luchas fue el de la Lusitania meridional, entre el Tajo y el Guadiana y, más hacia el norte, hasta la barrera que forman las sierras de Gata y Gredos, y, para el movimiento de las tropas, su acuartelamiento y el problema de avituallarlas era necesaria una vía militar suficientemente protegida, que recorrería una distancia de doscientos kms. Su existencia y su construcción está atestiguada por tres lugares en dicha ruta que llevan su nombre o que fueron fundados por el general romano: *Metellinum*, *Castra Caecilia* y, quizás, *vicus Caecilius*. Aún otro testimonio material prueba el paso de Metelo y sus tropas por estas regiones utilizando la calzada que se llamaría más tarde de la Plata. A unos centenares de metros de la calzada al oeste, por las orillas del río Salor, se ha encontrado una respetable cantidad de denarios de plata, todos ellos anteriores al año 81 a. C., dejados indudablemente por las tropas de Metelo en su marcha a través de la región extremeña⁴⁰.

Si, en cambio, contamos con escasos datos para testimoniar las obra de César en la zona, hasta ahora poco valorada, veinte años después, no cabe duda de sus efectos, en el contexto de una política urbanizadora y territorial global de la mesopotamia entre Tajo y Guadiana, que tiene sus efectos palpables en la concesión del esta-

³⁸ GARCÍA MORÁ, F., *Un episodio de la Hispania republicana: la guerra de Sertorio*, Granada, 1992; ID., "Sertorio frente a Metelo (79-78 a.C.)", *II Congreso Peninsular de Historia Antiga*, Coimbra, 1990, Coimbra, 1993, págs. 375-398; KÖNIG, I., "Q. Sertorius. Ein Kapitel des frühen römischen Bürgerkriegs", *Klio*, 82/2, 2000, págs. 441-458

³⁹ CALLEJO, C., "Los denarios de Valdesalor", *Zephyrus*, 16, 1966, págs. 39 ss.

⁴⁰ VITTINGHOFF, F., *Römische Kolonisation und Bürgerrechtspolitik unter Caesar und Augustus*, Wiesbaden, 1952; GARCÍA Y BELLIDO, A., "Las colonias romanas de Hispania", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 29, 1959, págs. 447-512; GALSTERER, H., *Untersuchungen zum römischen Städtewesen auf der iberischen Halbinsel*, Berlín, 1971

tuto colonial a *Metellinum*, la fundación de *Norba Caesarina* o la propia organización del territorio, que años después recibiría la *deductio* de veteranos de las guerras cántabras⁴¹. Puede suponerse con mucha verosimilitud que se debe a César la decisión de establecer, en los terrenos de *Emerita*, el *caput viae* de la Calzada de la Plata.

Pero todas las hipótesis avanzadas no implican que, antes del establecimiento del lugar que ocupa *Emerita*, pueda hablarse de una organización de la vía como tal, sino sólo del lento y dificultoso avance por el que luego sería su trayecto. El trazado definitivo sería en parte consecuencia del último episodio de conquista de las armas romanas en la Península – las campañas contra cántabros y astures – y de la voluntad de Augusto, al crear la provincia de Lusitania, de unir la nueva capitalidad, *Emerita Augusta*, con las tierras recién conquistadas y en proceso de pacificación y subsiguiente explotación del noroeste peninsular, que tenían en *Asturica Augusta* uno de sus centros principales de administración, como capital de un nuevo *conventus* jurídico⁴².

Carmen Puerta ha puesto de relieve la organización de la vía de la Plata con la estancia en Lusitania de Agripa, en una actividad que debe situarse entre el 16 y el 13 a.C. y que no se limita al aspecto militar sino que incluye una labor importante de organización territorial⁴³. De los miliarios augústeos se desprende que la primera medición de la vía es resultado directo de la acción de Agripa y representa la culminación del viejo intento de alcanzar el noroeste por el sur. El momento corresponde al de la división de la Ulterior, en dos provincias, Bética y Lusitania, con *Asturia* y *Gallaecia* como territorios extremos de la nueva provincia, luego transferidos a la Citerior. En consecuencia, es posible que la vía haya sido concebida en principio como un eje comprendido enteramente en la provincia, que estructuraba su territorio de sur a norte. El trazado, no obstante, debía tener en cuenta la consolidación ya establecida por César, por lo menos en su segmento meridional, si tenemos en cuenta que la vía pasa por *Castra Caecilia* y no por *Norba*.

Así pues, en su definitivo trazado, desde época augústea, la que hoy conocemos popularmente como Calzada de la Plata era una vía que progresaba desde Mérida, como cabeza de ruta, a Astorga, con la estructura que posteriormente se mantendría y con todos o casi todos los asentamientos descritos por el Itinerario de Antonino a lo largo de la vía: subía, a través de la provincia de Cáceres, pasando muy cerca de la capital, la entonces colonia *Norbensis Caesarina*, atravesaba el Tajo por un hermoso puente, hoy derruido, junto al de la actual carretera, y, por Baños de Montemayor y Puerto de Béjar, alcanzaba Salamanca. Desde aquí iba directa hacia el norte a través de Zamora, donde estaba el cruce de caminos que llevaba por el noroeste a Zaragoza, y, en dirección norte, a través de la región de Benavente, finalizaba en Astorga.

El inapreciable testimonio de los miliarios, sorprendentemente abundantes en número con respecto a otras vías de Hispania y el Imperio, constituyen, a partir de Augusto, la principal o casi única fuente de información para conocer la evolución de la calzada. Los dos miliarios de Augusto, que corresponden a la cabeza de la vía

⁴¹ ROLDÁN, J.M.-WULFF, F., *Citerior y Ulterior...*, págs. 335 ss.

⁴² PUERTA, C., *Los Miliarios de la Vía de la Plata*, Tesis Doctoral, Madrid, 1995.

⁴³ PUERTA, C., *op. cit.*, pág. 514, nº 188 del catálogo.

y a su término, en Mérida y Astorga, respectivamente, testimonian la unidad de su trazado. Aunque ya desde Tiberio, los miliarios hablan de intervenciones puntuales en los años 25, 45 y 50, es bajo Nerón cuando tiene lugar la primera intervención global sobre la vía desde Augusto. Se realizó entre los años 57 y 59 y debió tener una gran relevancia, puesto que se documenta a través de un número relativamente alto de piezas miliarias. Pero, de ellas, adquiere especial importancia la que, con el numeral CCLIX, se halló prácticamente in situ en Milles de la Polvorosa, junto al Esla, puesto que es hasta hoy el primer y único testimonio miliario fehaciente del carácter unitario de la vía hasta *Asturica*, ya que las millas indicadas corresponden exactamente a las que distan de la cabeza de ruta *Emerita*⁴⁴.

No conocemos ningún miliario de los Flavios, ya que los que se citan de Vespasiano y Tito son falsos. Sin embargo, se sabe que dedicaron una gran atención a las provincias del Imperio y el mismo Vespasiano dio el derecho itálico a los habitantes de Hispania. Si no es que han desaparecido estas muestras de la atención de los emperadores flavios a la zona occidental de la Península, podemos pensar que la restauración o las nuevas obras que había llevado a cabo Nerón habían sido tan sólidas que no harían necesaria una nueva reforma sólo en un plazo de quince o veinte años.

Una nueva intervención global sobre la calzada se realiza al comienzo del reinado de Trajano, en el año 98, y además de gran envergadura, si tenemos en cuenta que está documentada por 23 miliarios. A ella pertenecen importantes obras de ingeniería, entre las que destaca los puentes de Alconétar y Cáparra y quizás el de Salamanca. También el sucesor de Trajano, el emperador viajero Adriano, dejó su huella sobre la calzada con miliarios fechados en el 121, aunque, si tenemos en cuenta la reciente remodelación de su antecesor, parecen responder más bien a una intención propagandística. En todo caso, la calzada no vuelve a contar con nuevas intervenciones hasta época severiana, a comienzos del siglo III. La distinta distribución de los miliarios en el primer tercio del siglo III hace pensar en un nuevo sistema de mantenimiento de la vía, puesto que ya no se documentan intervenciones globales, sino sólo reparaciones escalonadas, que son sobre todo frecuentes durante los reinados de Alejandro Severo y Maximino el Tracio. De la segunda mitad de siglo aún contamos con intervenciones locales en época de Decio (250) y de Probo (282), que continúan intermitentemente durante la Tetrarquía, con miliarios que parecen responder a un interés de propaganda dinástica, y en los reinados de Constantino y sus hijos, entre 324 y 326, con una intención similar. Los últimos emperadores que manifiestan algún interés por la calzada son el usurpador Decencio, con un miliario en la región de Cáparra, y, probablemente, Valentiano I o Valente, en un ejemplar fechado entre 354 y 367, el más tardío hasta la fecha.

No tenemos constancia fehaciente de la época en la que la calzada se arruina. Todavía en el siglo V, cuando las invasiones germánicas ponen fin al dominio romano, se atestigua el tránsito por la vía, así como la vigencia de su señalización milia-

⁴⁴ VILLUGA, P. J. de, *Repertorio de todos los caminos de España, 1546*, Madrid, Reimpresiones Bibliográficas, 1951; MENESES, A: de, *Repertorio de caminos ordenado por Alonso de Meneses, correo. Año 1576*, Madrid, la Arcadia, 1946.

ria, si tenemos en cuenta el testimonio de San Isidoro. Podemos imaginar que todavía el camino, aunque abandonado, fue utilizado por los árabes en su expansión por el interior del oeste peninsular y sólo la despoblación, que convierte amplias zonas de la Meseta en tierra de nadie como consecuencia de la reacción cristiana y de la consolidación del reino de León, acaba con la vida de la calzada. Así parece desprenderse, al menos para su tránsito por las tierras de este reino, del testimonio del árabe Al-Idrisi, que en su obra geográfica se detiene en el Tajo cuando describe los caminos del oeste peninsular.

En cualquier caso, su primitivo trazado se conservó en gran parte hasta el siglo XVIII, como testimonian buen número de documentos: los repertorios de caminos de Pedro Juan de Villuga y de Alonso de Meneses⁴⁵, fechados respectivamente en 1546 y 1576, los manuscritos de Luis José de Velázquez, de mediados del XVIII, y el *Viage de España* de Antonio Ponz⁴⁶, publicado en el último cuarto del siglo.

Pero ¿qué queda hoy de la calzada romana?

La vía de la Plata fue planificada y construida para permitir el tráfico rodado, lo que obligaba a prodigar las obras de ingeniería –muros de contención, desmontes, terraplenes, trincheras, puentes, alcantarillas, canalizaciones...– para asegurar un recorrido rápido, cómodo y seguro, adaptado al tránsito de carros y caballerías de carga y tiro. Estas características constructivas pueden observarse, al menos, en la primera parte de su trayecto lusitano, es decir, a lo largo del territorio que se extiende entre *Emerita* y *Salmantica*. En este tramo, la calzada cumplía los requisitos de una *glarea strata*, es decir, una calzada empedrada realizada con cantos rodados de pequeño tamaño o guijarros, apisonados con un aglomerante, para conseguir una capa de rodadura adecuada al tránsito de carruajes. Su anchura era de unos seis metros, para permitir que dos vehículos pudieran cruzarse sin dificultades. En ciertos tramos estaba pavimentada con varias capas de diferentes materiales, más gruesos los inferiores, sobre los que se iban superponiendo los más finos. En los tramos urbanos, como Mérida o Cáparra, se atestiguan empedrados con losas o lastras. Pero, lógicamente, el deterioro por el uso continuado y la erosión a través de los siglos, en ocasiones, terminó por hacer desaparecer las capas superficiales de materiales más finos, dejando al descubierto el esqueleto pétreo de las capas inferiores de materiales más gruesos, o incluso todo el afirmado, quedando el subsuelo rocoso al desnudo. Este deterioro, como apunta Gil Montes⁴⁷, supuso la pérdida progresiva de la capa de rodadura del afirmado de la calzada, con lo que los viajeros, para evitar la incomodidad de transitar con carros y cabalgaduras por las capas inferiores de piedras más gruesas, tendían a hacerlo junto a la calzada, originando así caminos paralelos más o menos cercanos, lo que supuso que surgieran múltiples variantes en muchos tramos y el trazado primitivo quedara olvidado.

En cambio, a partir de Salamanca hasta Astorga la vía se confunde fácilmente con el terreno y con los caminos de concentración parcelaria, al tratarse seguramen-

⁴⁵ Vid. notas 8 y 10

⁴⁶ GIL MONTES, J., “Vía delapidada. identificación de una carretera romana a través de la procedencia de los materiales”, *Elementos de Ingeniería romana, Libro de Ponencias del Congreso Europeo “Las Obras Públicas Romanas”*, Tarragona, 2004

⁴⁷ FDEZ. CASADO, C., *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, 1980; ROLDÁN HERVÁS, J.M., *Iter*, págs. 111 y ss.

te de una *via terrena*. La falta de una infraestructura viaria semejante a la del tramo meridional se explica, en opinión de Gil Montes, en un reciente artículo que analiza la calzada desde el punto de vista geológico, porque la calzada en gran parte discurre sobre un buen manto de gravas y arcillas arenosas, idóneas en sí mismas para el afirmado. Sólo las obras de fábrica indispensables, como los puentes sobre el Duero, Esla y Órbigo, hoy arruinados, conocerían el trabajo de la piedra. Estos factores propios del terreno junto con las roturaciones, la agricultura moderna intensiva y las concentraciones parcelarias han eliminado casi todos los vestigios claros de firme primitivo en esta zona, por lo que hay grandes dificultades para la exacta identificación de su trazado, que sigue siendo en gran parte problemática.

De todos modos, en la vía de la Plata aún es posible rastrear hasta un 70 % de su recorrido original y, a lo largo de él, todavía son visibles abundantes restos arqueológicos –miliarios, puentes y mansiones– y algunas de las obras de infraestructura.

Con respecto a los miliarios, el sistemático y concienzudo estudio de Carmen Puerta nos ofrece el catálogo completo hasta 1995 con un total de 189 ejemplares, todos ellos, excepto dos, concentrados al sur de Salamanca, entre la ciudad del Tormes y Mérida. Un cálculo aproximado permite suponer que a lo largo de la historia de la vía, teniendo en cuenta que el proceso de colocación de miliarios fue acumulativo, es decir, se fueron añadiendo de forma sucesiva, incluso en un mismo punto, sin retirar los anteriores, la cantidad que debió juntarse al finalizar el Imperio estaría entre 1800 y 2400. En consecuencia se habrían conservado –es cierto, que en algunos casos, sólo a través de testimonios escritos– alrededor del 10 % del total, una cifra completamente excepcional no sólo en Hispania sino en el Imperio, donde no llegan, en las zonas mejor documentadas, al 2 % del conjunto.

No creo necesario insistir excesivamente en las más llamativas obras de fábrica: los puentes, entre los que se cuentan ejemplares tan espectaculares como los de Alconétar y Salamanca, a los que hay que añadir, de sur a norte, los que se encuentran sobre los cursos de agua del Albarregas, Aljucén, Santiago, Salor, Almonte, Riobobos, Jerte, Ambroz, Baños, Cuerpodehombre, Sangusín, Zurguén y los supuestos sobre Duero, Esla, Órbigo y Turienzo, sustituidos por obras medievales o modernas. Añádase aún las alcantarillas de Puerto de Baños y Cuevas y, sobre todo, el interesante fortín romano de Calzada de Béjar, en relación seguramente con la protección de la calzada⁴⁸.

No voy a describir de nuevo el trazado de la vía, que, con la base de gratuitos argumentos, tantas estériles polémicas y descabelladas propuestas ha suscitado. Desgraciadamente, muchos tramos se han borrado irrecuperablemente, por lo que carece de sentido insistir sobre su posible discurso sin el apoyo de argumentos sólidos. Pero sí existen en cambio otros muchos en los que aún son visibles en mayor o menor grado las infraestructuras, como el paso de la vía por Calzada de Béjar, Baños de Montemayor o Cáparra, a los que habría que prestar, en este caso por las instancias oficiales con poder de decisión, mayor atención para evitar que también desaparezcan para siempre.

⁴⁸ CANTO, A.M., “Colonia Iulia Augusta Emerita: Consideraciones en torno a su fundación y territorio”, *Gerión* 7, 1987.

Y, finalmente, las *mansiones*, documentadas con sus correspondientes distancias parciales en el Itinerario de Antonino. Se trata de un heterogéneo conjunto, que incluye, *civitates* de derecho privilegiado, núcleos de población indígenas estipendiarios, aldeas y simples mansiones, es decir, instalaciones levantadas ex profeso al servicio de la calzada. Repasémoslas, de sur a norte:

No es necesario insistir en la cabeza de ruta, *Emerita Augusta*, colonia romana fundada por Augusto con veteranos de las guerras cántabras y capital de la provincia Lusitania⁴⁹. De las restantes mansiones extremeñas, *Ad Sorores*, simple *mansio*, está bien identificada en la dehesa de Santiago Bencáliz, en el término de Casas de Don Antonio, en cuya su superficie se realizaron excavaciones en 1982⁵⁰. *Castra Caecilia*, tradicionalmente situada en Cáceres el Viejo, a pocos kms. de la capital y donde Schulten llevó a cabo excavaciones en los años 30 que sólo proporcionaron materiales del siglo I a.C., se enfrenta al grave problema que suscita su relación con el actual Cáceres, irrefutablemente derivado de un latino *Castris* a través del árabe *Al-Quazris*, y sede de la *colonia Norbensis Caesarina*⁵¹. La solución más verosímil parece ser suponer la incorporación de los dos campamentos, según testimonio de Plinio (*contributa sunt in eam*), a la colonia⁵² y pensar que la *mansio*, aunque con sede en *Norba*, mantuvo, como he mencionado antes, el nombre anterior a la fundación de la colonia que llevaba en la ordenación del territorio por César. *Turmulis* es, si se identifica con el *Tourmógon* de Ptolomeo, un asentamiento indígena lusitano, que, sin confirmación arqueológica, he supuesto en el Cerro Garrote, en la zona de Alconétar, donde las excavaciones de Luis Caballero proporcionaron materiales que alcanzan el siglo I a.C.⁵³. También la siguiente *mansio*, *Rusticana*, es citada por Ptolomeo como núcleo de población lusitano. Supuse su ubicación en el término de Galisteo, en el conocido como Cerro de Las Brujas, perteneciente a la finca Larios, también sin confirmación arqueológica⁵⁴. Por lo que respecta a *Caparra*, sus espléndidos restos, entre ellos el famoso arco cuadrifronte del foro, dan testimonio de su importancia y, aunque todavía Plinio (IV, 118) la menciona como *civitas stipendiaria*, debió obtener poco después categoría privilegiada⁵⁵. De las *mansiones* salmantinas, *Caecilio vico* o *Caelionico*, ubicada a mi entender en la finca de La Vega, en el término de Peñacaballera, no pasó de ser una simple *mansio*, lo mismo que *Ad Lippas*, que, de acuerdo con las distancias pero sin confirmación arqueológica, he

⁴⁹ ROLDÁN, J.M., *Iter*, págs. 79 y s.; CERRILLO, E., “Excavaciones en la villa romana de Santiago de Bencáliz (Cáceres)”, *NAH*, 13, 1982, págs. 169-212

⁵⁰ CALLEJO SERRANO, C., *El origen y el nombre de Cáceres*, Cáceres, 1962; SAYAS ABENGOECHEA, J.J.-LÓPEZ MELEO, R., “Sobre la colonia Norba Caesarina”, *I Congreso Histórico-Arqueológico Hispano-Italiano. Conquista romana y modos de intervención en la organización urbana y territorial*, Elche, 1989, *Dialoghi di Archeologia*, 1992, págs. 251-261.

⁵¹ ÁLVAREZ ROJAS, A., “La colonia Norba y los campamentos de Servilio y Metelo”, *Tres estudios de Historia de Cáceres*, Serie de Arqueología Extremeña, 5, Universidad de Extremadura, Cáceres, 1999

⁵² CABALLERO, L., *Alconétar en la vía romana de la Plata, Garrovillas (Cáceres)*, Excavaciones Arqueológicas en España, 70, 1973.

⁵³ ROLDÁN, J.M., *Iter...*, págs. 86 s.

⁵⁴ BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, J.M.; *Caparra I-III*, Madrid, Excavaciones Arqueológicas en España, 1965-1968; ÁLVAREZ SANCHÍS, J., *Los Vettones*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1999

⁵⁵ ROLDÁN, J.M., *Iter...*, págs. 92 ss.

situado en Peña Milanero, en una cresta inmediata a la localidad de Valverde de Valdelacasa. *Sentice*, en cambio, según el testimonio de Ptolomeo, fue un núcleo indígena, de territorialidad vetona, cuya ubicación pude establecer en la finca La Dueña de Abajo, en el término municipal de Pedrosillo de los Aires, gracias las distancias de los miliarios cercanos, aunque todavía no se han llevado a cabo excavaciones en su superficie, donde afloran restos romanos⁵⁶. De *Salmantica*, otro núcleo vetón, que alcanzó el rango de ciudad de derecho privilegiado, de acuerdo con el testimonio de una inscripción que menciona su consejo municipal (*ordo Salmanticensium*), contamos con un buen número de restos romanos, entre los que sobresale el magnífico puente, a mi parecer, de época augústea, remodelado bajo Trajano⁵⁷. La siguiente *mansio* ya en tierras zamoranas, *Sabaria*, era, según Tolomeo (II,6,49), una ciudad vaccea, que fue destruida en época visigoda, según el testimonio de Juan de Biclara. Tradicionalmente se sitúa en el Monte del Cubo, también llamado Torre del Sabre⁵⁸, pero la falta de restos arqueológicos y la dificultad en seguir el rastro de la vía en todo el resto de su trazado, de Salamanca a Astorga, convierte en simple hipótesis su localización, así como la del resto de las mansiones: *Oceloduri*, el *Octódou-ron* vacceo de Ptolomeo, se sitúa en Zamora, donde un puente derruido sobre el Duero, calificado de romano, habría formado parte de la vía; *Vico Acuario*, *mansio* al servicio de la vía, sin entidad como población, se ubica tradicionalmente en el asentamiento medieval de Castrotorafe, aunque otras propuestas, igualmente gratuitas, lo sitúan al sur del embalse del Esla –es la mía– o en Castronuevo de los Arcos⁵⁹; *Brigaecium*, es mencionado por Ptolomeo como centro principal de los *Brigaecini* en territorio de *Asturia*, pero también lo recuerdan las fuentes por su desafortunada participación del lado romano en las guerras cántabro-astures⁶⁰. Los intentos de localización han generado múltiples y absurdos trazados de la vía para poder situarlo en lugares tan dispares como Villabrázaro, el mismo Benavente, Valderas, Las Barcas de Castrillín, o la Dehesa de Morales, en Fuentes de Ropel⁶¹. Parece como si la ciudad se escondiera avergonzada por su cainita comportamiento, al que, por otra parte, tan aficionada es nuestra desgraciada historia. *Bedunia*, centro principal de los *Bedunienses* y también astur, puede localizarse con bastante seguridad, de acuerdo con las distancias y con el propio trazado de la calzada, en San Martín de Torres⁶². Finalmente, *Asturica Augusta*, centro principal de los *Amaci* y capital del *conventus Asturicensis*, en Astorga, cierra la ruta⁶³.

⁵⁶ ROLDÁN HERVÁS, J.M., “La conquista romana”. “La integración administrativa”, en MARTÍN, J. L. (dir.), *Historia de Salamanca I. Prehistoria y Edad Antigua*, Salamanca, 1997, 181 ss.

⁵⁷ ROLDÁN, J.M., *Iter...*, págs. 98 s.; BRAGADO TORANZO, J.M., Congreso Hª de Zamora

⁵⁸ MAÑANES, T.-SOLANA, J.M., *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla-León)*, Valladolid, 1985

⁵⁹ Flor. II, 33, 55

⁶⁰ ROLDÁN, J.M. *Iter*, LOEWINSHON, E. “La Vía de la Plata: del río Esla (Astura) a Asturica Augusta”, *E Miliario Extravagante*, 35, págs. 2 ss.; BRAGADO TORANZO, J.M., “Aproximación al estudio de la red viaria romana en la provincia de Zamora”, *Primer Congreso de Historia de Zamora, II*, Zamora, 1990, págs. 379-408.

⁶¹ ROLDÁN, J.M., *Iter...*, págs.105 s.; LOEWINSHON, E., *op. cit.* en nota anterior

⁶² MAÑANES, T., *Astorga romana y su entorno*, Valladolid, 1983

⁶³ ROLDÁN HERVÁS, J.M., *El Camino de la Plata: iter o negotium*

Creo que ha llegado el momento de recapitular las conclusiones.

1. Existe una vía romana con carácter de tal y, en consecuencia, unitaria, de Mérida a Astorga. Esta afirmación la apoya la mención del Ravennate, pero sobre todo la existencia de un miliario con el número 259 en las inmediaciones del cruce del Escla por la vía, en el pago conocido como El Priorato, dentro del término municipal de Milles de la Polvorosa. El miliario conserva la distancia CCLIX, que coincide exactamente con la que desde *Emerita*, cabeza de la ruta, hay hasta el lugar citado.

2. Esta *via Emerita Asturicam*, utilizando *via* en el concreto significado del término, en el Itinerario de Antonino aparece citada en dos *itinera*, esto es, dos rutas distintas, que desde Mérida y Astorga, respectivamente, confluyen en Zaragoza y que se unen en el paso del Duero, *Ocelo Duri*, Zamora, es decir, en el límite de las provincias Lusitania y Citerior.

3. En su conjunto todavía es posible rastrear hasta un 70% de su recorrido original, con numerosas obras de infraestructura y abundantes restos arqueológicos (puentes, miliarios, yacimientos a pie de vía...), a pesar de las modernas obras públicas y las transformaciones agrarias que prácticamente la han destrozado, así como la desidia actual de sus gestores de los gobiernos autonómicos por recuperarla y ponerla en valor.

4. Sólo parte de esta vía lleva la denominación popular de Camino de la Plata, como otros muchos del norte, centro y oeste peninsular, sin que podamos asegurar la razón del nombre. En todo caso y a tenor de los rifirrafes que se han suscitado entre las ciudades más o menos próximas a su recorrido por captar supuestos fondos europeos, el nombre de Camino de la Plata no puede ser más certero.