

La Vía de la Plata. Itinerario turístico-cultural

Eugenio-Javier Mariñas Otero *

La técnica de los circuitos o rutas turísticas ha demostrado normalmente su eficacia para cubrir una serie de aspectos de la demanda sobre la base de la utilización de infraestructuras y estructuras existentes. Se trata de una fórmula aceptada en cualquier proyecto de planificación del sector; es más, su carácter acelerador de las posibilidades que ofrecen los puntos considerados de promoción la convierten en estrategia obligada dentro de unas primeras fases del desarrollo turístico. En una etapa posterior y después de haberse aplicado medidas públicas de fomento, suele ser usual que sea la iniciativa privada la que aproveche y profundice el nuevo ámbito de operatividad turística surgida de un turismo masivo o, al menos, cuantitativamente importante. También puede ocurrir que cumplidos unos determinados objetivos generales o concretos de promoción turística, se creen unos centros focales de oferta permanente, y que entonces la ruta pierda su carácter, y tienda, simplemente, a desaparecer, a menos que nuevas posibilidades y motivaciones aconsejen su replanteamiento desde otras formulaciones políticas y técnicas. Este último caso ha sido el de la relativamente breve historia de la ruta turística llamada «de la Plata», así como el del ferrocarril del mismo nombre coincidente en su itinerario.

Las razones de selección y opción por una ruta o circuito específico son, como es sabido, de la más variada índole, pero suelen necesitar para su viabilidad como tal, tres requisitos básicos: atractivos naturales, históricos y culturales de la ruta; optimización posible del aprovechamiento de los recursos turísticos existentes a lo largo de la misma, y dimensionamiento, en fin, de la ruta con arreglo a períodos vacacionales o extravacacionales de una determinada duración.

Estos planteamientos fueron los que se utilizaron, con mejor o peor fortuna, en la etapa del gran despegue del turismo español en la década de los sesenta, para la creación de una variada red de rutas turísticas de ámbito nacional, contemplando más su proyección hacia el turismo interior que hacia la demanda extranjera. A nivel de ordenación, y dentro del organismo autónomo «Administración Turística Española», se creó al efecto un servicio específico, «Rutas Nacionales», que en coordinación con otras Unidades de la entonces Subsecretaría de Turismo (posteriormente Dirección General de Promoción del Turismo) proyectó estas rutas sobre territorios con posibilidades turísticas poco explotadas.

* Doctor en Derecho y en Ciencias Políticas y Económicas. Graduado por las Universidades de la Sorbona, Oxford y Heidelberg. Profesor titular de la Universidad Complutense.

(1) En este artículo se matizan y completan determinados aspectos del libro del autor, *La Ruta de la Plata*. M. de Cultura, ed. limit., Madrid, 1990.

Uno de estos itinerarios fue denominado «Ruta Turística del Camino de la Plata» (2), y comprendía desde Sevilla hasta Avilés, siguiendo en sus líneas generales la Carretera Nacional 630, así como el conjunto de vías férreas que enlazaban Sevilla con Gijón, en un intento, en este último caso, de promover un turismo opcional por ferrocarril que en España sigue todavía pendiente de una política global y concertada.

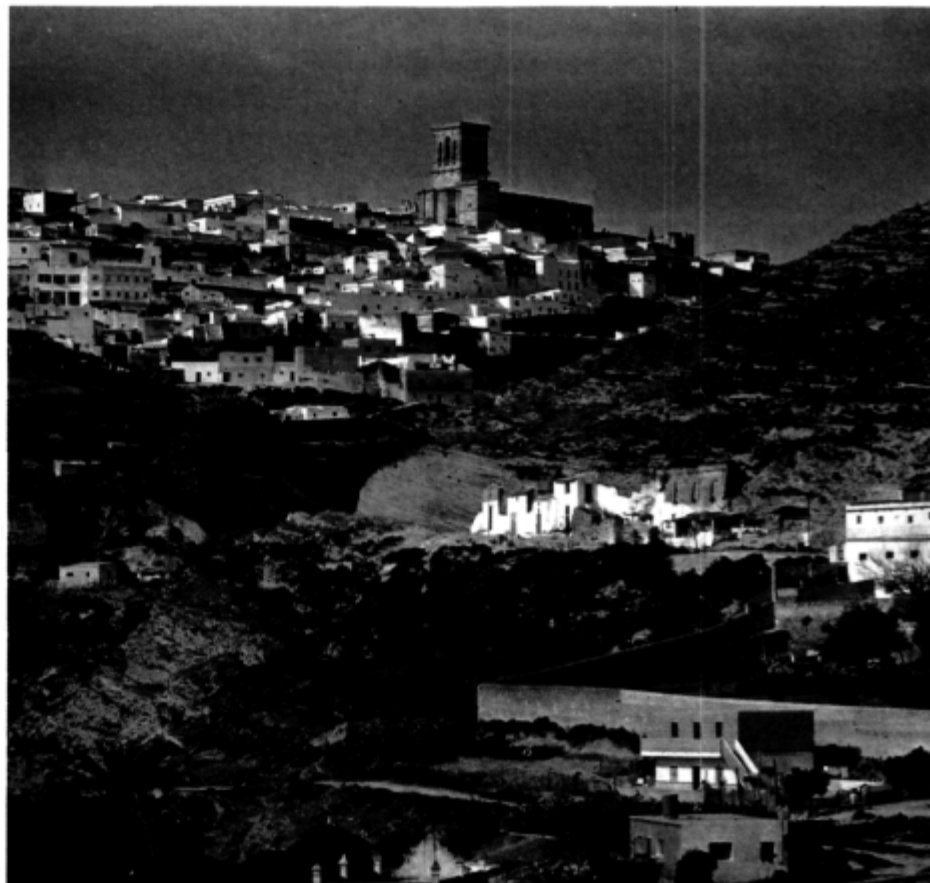


Carmona (Sevilla), Puerta de Córdoba.



Sevilla, Murallas del Alcázar.

(2) *Noticario Turístico*: Suplemento n.º 241, 1968.



Arcos de la Frontera (Cádiz), vista general.

La ruta se enfocaba, en cualquier caso, no sólo como un itinerario oficial, dentro de los esquemas de incitación de la Subsecretaría de Turismo (precios políticos, utilización de la red de establecimientos del Estado, etcétera) sino también como una posibilidad privada, empresarial o individual, cuya progresiva divulgación serviría de instrumento para el fomento turístico de los territorios atravesados por la Ruta.

De ahí, que ésta se vinculase, desde su mismo arranque en Sevilla, a una serie de posibilidades y circuitos complementarios, como las Rutas Nacionales de «Lugares Colombinos», «de los Conquistadores» y sobre todo con la Ruta del «Camino de Santiago», así como con otros recorridos turísticos posibles de diferente signo. Son, en ese sentido, significativos, diversos párrafos de la información editada por la Dirección General de Promoción del Turismo, en la que se mezclaban, como posibles atractivos del itinerario, elementos culturales e históricos, con ceremonias religiosas, obras públicas realizadas por el régimen y monumentos y lugares significativos de la Guerra Civil española.

Es indiscutible, en todo caso, y a la vista de los estudios y proyectos que se realizaron sobre la misma, que la «Ruta Turística del Camino de la Plata» tuvo una gran importancia en la España de los años sesenta y en los inmediatos años posteriores, por cuanto permitió un mejor conocimiento y promoción de realidades culturales e históricas y de zonas enteras de España, poco recorridas hasta entonces por el turista medio.

Fiestas, costumbres, folklore, gastronomía, comarcas de interés, anecdotario histórico, etcétera, fueron exhaustivamente estudiados por los distintos órganos de la Administración central y periférica, y todo ello constituye, con los análisis posteriores de otros organismos de las Administraciones públicas, una información necesaria para cualquier proyección turística actual sobre la denominada «Ruta de la Plata».

Porque lo cierto es que aquella intuición primera, que se definía solemnemente como «una empresa turística en la cual están implicadas las ciudades, villas y pueblos, que se han constituido en hermandad, para convertir la antigua vía del andar guerrero en calzada de pacífica invasión turística a fin de que ésta sea, otra vez, la columna vertebral en todo el desarrollo del Oeste español», no se correspondió en su realidad posterior con los nuevos modos de entender el turismo, de tal modo que, después del éxito inicial que duró poco más de cinco años, la Ruta Nacional dejó de formar parte de las programaciones del Sector Público. En algunas provincias atravesadas por la Ruta de la Plata se mantuvieron líneas de promoción concretas basadas en aquella «Ruta Nacional», diluyéndose en itinerarios cuya relación con el Camino de la Plata es muy discutible. Tan sólo en Zamora, y en estos momentos, el Patronato de Turismo de la Diputación Provincial, promueve un circuito específico, el «Itinerario de la Ruta de la Plata», dentro del cual se abren diversos recorridos alternativos (Tierra de Campos, Valles Benaventanos) que se corresponden con el sentido histórico de la ruta. Alguna empresa privada continúa realizando, de modo más o menos periódico, la ruta turística completa entre Asturias y Andalucía. Nuevas formulaciones y nuevos programas turísticos, en los que la competencia conferida a las Administraciones autonómicas ha roto los esquemas planteados en su día, crearon un indiscutible vacío en esta promoción turística, en cierta medida, avanzada. El posible replanteamiento de esta promoción es el objeto de las consideraciones posteriores.

Mitificación de un «iter» romano

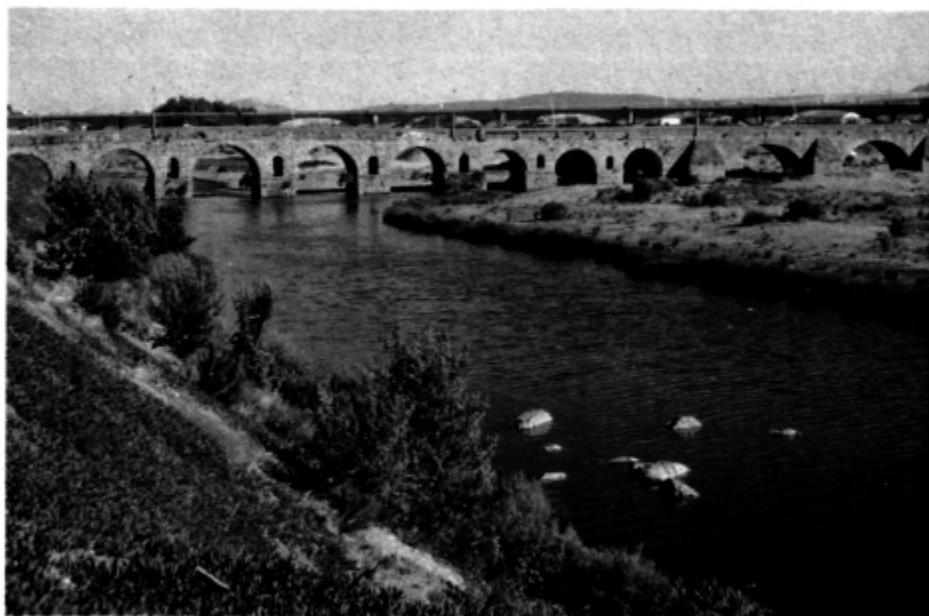
Dentro del sistema de incorporación de Roma, y entre los siglos II al I antes de Cristo, se erigieron diversas calzadas en el Oeste de Hispania. Una de éstas: la que unía Mérida con Zaragoza, al llegar al río Duero, se desviaba hacia el Este. Por necesidades estratégicas y comerciales, esta misma calzada se prolongó hacia el Norte, desde el Duero hasta Astorga, quedando así integrado este «iter» Mérida-Astorga, dentro del sistema general romano de comunicaciones, el cual ha sido motivo de numerosos e importantes estudios (3).

Ahora bien, para comprender el verdadero significado de esta red viaria en Hispania, es preciso partir del hecho de que la calzada-clave del sistema político y económico romano en la Península Ibérica era la «Vía Máxima» entre Le Perthus y Cádiz, en la medida en que todas las empresas y ambiciones de Roma estuvieron dirigidas «ad oceanum». La costa mediterránea, y posteriormente la atlántica, hacían real y operativo el legendario y mítico «Iter Heracliano», que estaba en la raíz del impulso romano y de su deseo de imperio (4).

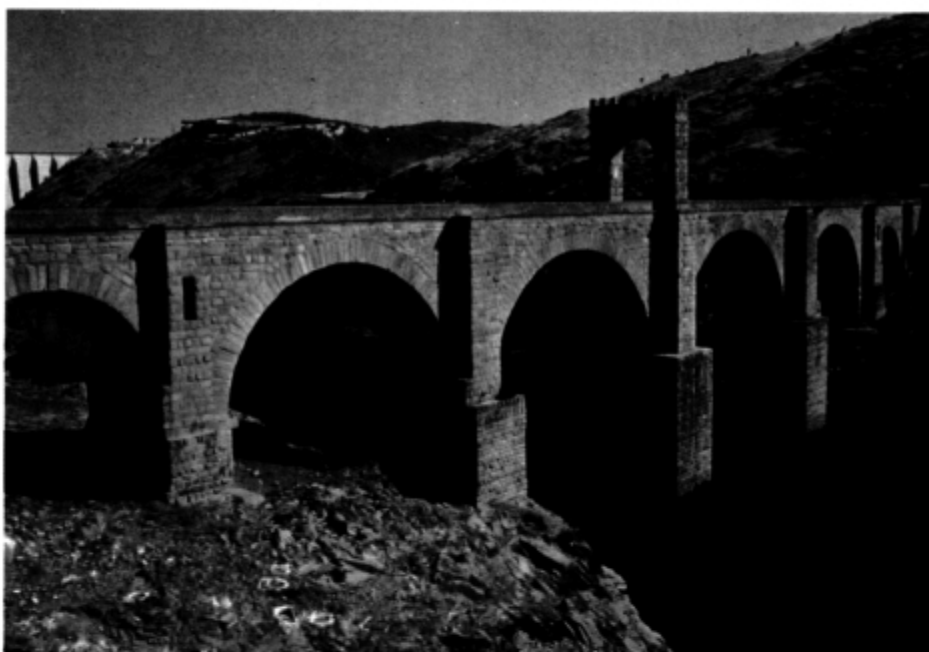
Ello no impedía, sin embargo, que con el clásico pragmatismo de Roma, se diera también una importancia especial al sometimiento directo al orden romano del Oeste y Norte de España, y, en una etapa posterior

(3) Morán C.: *La calzada de «La Plata» en la provincia de Salamanca*, Madrid, 1949, así como *Antiguas vías de comunicación en Salamanca*, Madrid, 1950, J. Rodríguez. *Las vías militares en la actual provincia de León*, León, 1970, Ministerio de Cultura (DGPAAM). *Obras Públicas en la Hispania Romana*, Madrid, 1980, etcétera.

(4) *Res Gestae de Augusto* (XXVII-XXXVIII), y comentarios de K. Miller. *Itinerario romano*, Leipzig, 1916.



Mérida (Badajoz). Puente romano sobre el Guadiana.



Alcántara (Cáceres). Puente romano.

(5) Rev.: *El Miliario Extravagante*, en part. n.ºs. 1, 5 y 13. Así como el estudio de Watterberg. *La región vaccea*, B. P. H., 1959, y M. Estefanía: *Vías romanas de Galicia*, Zeph XI, 1960.

(6) Rickard, T. A.: *The Mining of the Romans in Spain*, JRS XVIII, 1928.

de potestad, al aprovechamiento y utilización de los recursos de estos amplios territorios del interior. Varias zonas concretas, que coincidían con el itinerario Mérida-Astorga, habían preocupado singularmente a Roma, por sus posibilidades mineras y agrarias; la calzada Mérida-Astorga pasó así a ser de gran importancia en el proyecto romano, quedando configurada su vocación precisa desde la época del emperador Augusto, con ramales y vías complementarias que unían la calzada principal con los puertos del Atlántico y con otras ciudades del interior (5), así como con obras públicas diversas que terminaron por ser tan sólo defensivas bajo el emperador Valente, ante el peligro ya próximo de las invasiones germánicas (6).

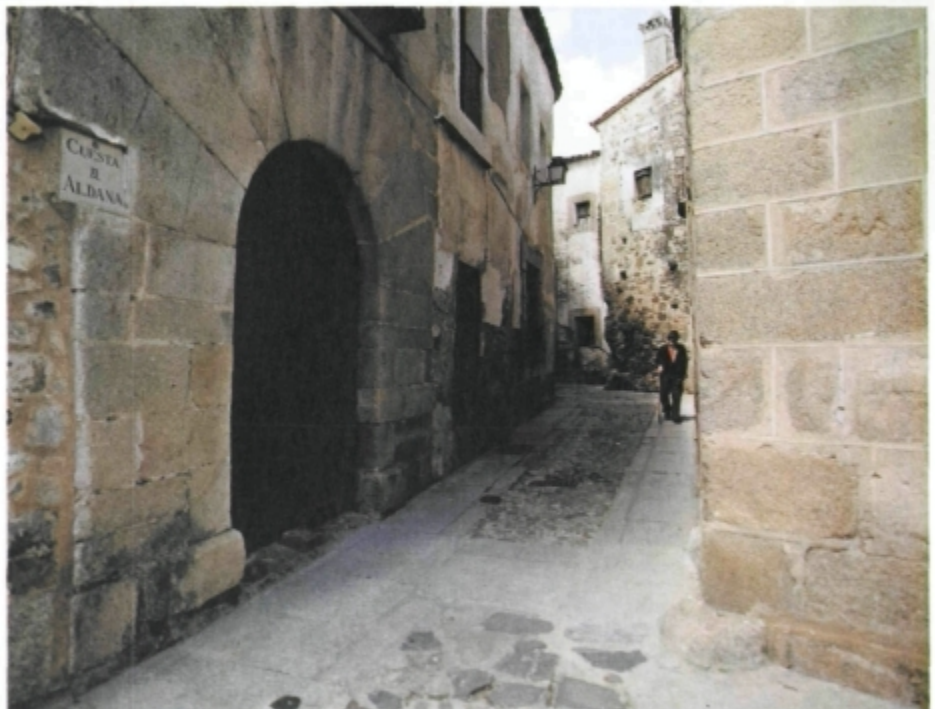
Sin embargo, es necesario insistir en el hecho de que la calzada Mérida-Astorga no era sino una pieza más del entramado de comunicaciones en la Península y que las descripciones romanas de esta vía no le dan ningún significado especial. Una circunstancia paradójicamente surgida de factores económicos negativos: su mejor conservación en general (y, en extensos tramos de su recorrido, su conservación casi intacta) hicieron que esta calzada fuera objeto de recorrido y descripción a partir del Renacimiento (7).

Pero lo que consagró definitivamente la importancia y el simbolismo de la calzada —ante las minorías estudiosas y el común de las gentes— fue una circunstancia aún más fortuita: su apelativo «de la Plata». Numerosas y complejas razones han dado los eruditos respecto a esta denominación, llegando algunas de ellas a la más refinada sofisticación (8).

Es posible suponer que, junto con el origen, ya demostrado, de que deriva del término árabe «ballatta» (9), los que la contemplaron por primera vez, los españoles en fin, que llegaban a ella a guerrear, comerciar o trasladar sus ganados procedentes de las llanuras castellanas, asociaron esta vía con míticas riquezas, y con un cierto sentido supersticioso referido a la civilización desaparecida que la construyó.

Todo ello provocó que lo que fue durante largo tiempo —concretamente, desde finales de la Edad Media— una denominación localista, producto de una memoria colectiva difusa, se trivializase dando lugar al término «Ruta de la Plata» que provoca la fantasía no sólo popular, sino incluso de los más serios especialistas (10).

Una nueva circunstancia —en este caso menos fortuita— concurriría no ya a mitificar, sino a dar un significado especial a esta calzada romana. En 1968 y en una obra menor, editada con carácter oficial, uno de los



Cáceres, calles y casas.

(7) De Nebrija, E. A.: *Antigüedades de España*, ed. Univ. Salam., 1945, así como *Repertorios*, de Villega y Meneses.

(8) Véase: interpretaciones de Velázquez, Sayans, Gómez Moreno y Rodríguez Almeida, entre otros.

(9) Saavedra, E.: *Discurso leído ante la Real Academia de la Historia*, Madrid, 1862.

(10) Paredes, V.: *Origen del nombre de Extremadura*, Plasencia, 1886, así como *Actas del Bimilenario de Mérida*, Madrid, 1976.

mejores especialistas en el tema, y el más cualificado en esta ruta, José María Roldán Hervás, publica «El Camino de la Plata» (11); este estudio, de carácter divulgativo, puso de manifiesto la riqueza monumental y cultural generada históricamente a lo largo de este eje del Occidente peninsular. Se trataba, en todo caso, de un adelanto del análisis contenido en la tesis doctoral de Roldán Hervás, que se publicó en 1971 y que es un verdadero código de la Ruta de la Plata (12).



Salamanca, Universidad.



Salamanca, plaza.

(11) Roldán Hervás, J. M.: *El camino de la Plata*, Madrid, 1968.

(12) Roldán Hervás, M.J.: *Iter ab Emerita Asturica*, Salamanca, 1974.

Son básicas también otras dos obras de este magistral especialista: *Hispania y el ejército romano*, Salamanca, 1974, e *Itineraria Hispana*, Madrid, 1975.

Ambas obras, en especial la primera, aparecieron en unos momentos y circunstancias en que los responsables del turismo español se encontraban mediatizados por diversos y contradictorios símbolos: unidad de los hombres y las tierras de España, exaltación de valores rurales, desarrollismo, primacía del turismo de signo «social», instrumentación de las peregrinaciones respecto al turismo con aprovechamiento a ultranza de los «Años Santos», etcétera. La posibilidad de una ruta jacobea con la denominación de «Ruta de la Plata», con connotaciones subliminales de pasados gloriosos, de riquezas misteriosas, de órdenes militares, puentes, fortalezas, palacios y viejas tradiciones, fue recibida con el mayor entusiasmo a nivel oficial, y encontró, una vez movidos los adecuados sistemas de propaganda turística, un eco inmediato a nivel popular. No es aventurado señalar que el español medio, cuando oye el término (ya hoy definitivamente consagrado y perdido su carácter de denominación lugareña), asocia la «Ruta de la Plata» con riquezas y mitos, lo cual, teniendo una primera lectura legendaria, configurada desde la protohistoria, tiene, sin duda, y así lo ha demostrado la investigación histórica, una base real (13).

Sin embargo, y frente a lo anterior, permanece otra realidad perfectamente verificable: la «Ruta de la Plata» es una calzada romana, importante, aunque no la básica del sistema viario de Roma en la Península, y cuya trascendencia en la historia de los territorios que atravesaba procede, sobre todo, del hecho de que durante casi dos mil años no hubo ninguna otra vía alternativa que uniera entre sí las ciudades del Oeste de España.

La Ruta de la Plata como itinerario jacobeo

Esta calzada romana fue, por supuesto, uno más entre los diversos itinerarios jacobeos. La importancia que tuvieron las calzadas romanas —en mejor o peor estado después de la caída del Imperio— como vías hacia Santiago ha sido ya destacada por el mejor estudioso del tema (14). Pero es mayor el interés de la Ruta de la Plata en este sentido, de lo que puede parecer desde una perspectiva exclusivamente «peregrina»; en efecto, la aparición y expansión del cristianismo en la Península parece hoy demostrado que se llevó a cabo siguiendo un eje Sur-Norte, en el que las iglesias de Africa desempeñaron una labor evangelizadora fundamental (15).

La relación de las comunidades cristianas de Galicia, Astorga y Mérida con la sede de Cartago, está también debidamente demostrada. Este fue el itinerario de aquellos varones religiosos que pueden denominarse por su especial relieve eclesiástico «embajadores teológicos», Orosio e Hydacio, los cuales comentaron con San Jerónimo, en Oriente, las doctrinas que oyeron de San Agustín en Hipona (16). Pues bien, de la misma forma que de un modo selectivo hubo cristianos españoles del Norte y Noroeste, que descendieron por la Ruta de la Plata para conocer los saberes teológicos de las florecientes comunidades del Sur, numerosos miembros de éstas remontaron la Ruta de la Plata hasta Astorga desviándose, en su caso, hasta la diócesis bracanense. Dentro de esta dinámica es donde aparece el protoculto a Santiago, en camino anterior a los del Norte, de acuerdo con un supuesto planteado por algunos historiadores, y que no hay razones especiales para rechazar (17).

Pero sin necesidad de entrar en el terreno de las hipótesis, lo que es indiscutible es que, con anterioridad a la conquista árabe de España, los cristianos de la Península utilizaban las calzadas romanas que conducían

(13) Schultem, A.: *Tartessos*, Madrid, 1924, Wat, L. C.: *Roman Spain*, Oxford, 1929, Trenoy, A.: *La Galice romaine*, París, 1981, etcétera.

(14) Sánchez Albornoz, C.: *Origen de la nación española*, Oviedo, 1972, así como en *Despoblación y repoblación del Valle del Duero*, Buenos Aires, 1966.

(15) B. A. C.: *Historia del Cristianismo en España*, Vol. I, Madrid, 1978.

(16) Mariñas, E. J.: *Relaciones históricas entre España y Oriente Medio e intereses españoles en la Región*, Zamora (en prensa), cap. III.

(17) Huidobro, L.: *El Camino de Santiago*, Vol. I. CIC Madrid, 1951, entre otros.

a Galicia como itinerario piadoso y que la calzada de la Plata era la más directa y mejor conservada después de las invasiones y luchas internas entre germanos. Si estas peregrinaciones eran para venerar al apóstol Santiago o por otras motivaciones religiosas de signo similar, puede ser ya, por el contrario, objeto de polémica, en la que no es preciso entrar (18).

Iniciada la Reconquista, las peregrinaciones hacia Galicia, dentro de este carácter informal, es muy posible que se reanudasen. Sin embargo, los territorios atravesados por la Ruta de la Plata fueron incorporados con gran lentitud al Reino de León y ello no tanto por circunstancias bélicas, como por el complejo problema de su repoblación (19); Zamora, por ejemplo, se ocupó por Alfonso I en el 748, pero no será definitivamente incorporada a la Corona leonesa hasta el 1061 bajo Fernando I (de modo incidental, cabe recordar que Sancho II morirá asesinado ante sus murallas, vinculándose así la «Ruta de la Plata» con las gestas, y la hoy todavía controvertida «Ruta del Cid»).

Oviedo, Iglesia Sta.
M.^a del Naranco.



León, calle, Castillo de los Polvazares.

(18) Bottineau, I.: *El Camino de Santiago*, Madrid, 1965, Caps. I y II.
(19) Sánchez Albormoz, C.: *Obs. cit.*, en especial *Despoblación*.

Bajo Alfonso II, y a raíz de la «invención» del Sepulcro del Apóstol en el primer tercio del siglo IX, la Ruta de la Plata sólo había sido objeto, entre Astorga y el Duero, de ataques irregulares que hicieron que la calzada romana recibiera el nombre de «Vía Equina» por ser el eje de penetración hacia el Sur de la todavía modesta caballería leonesa; pero las mesetas y valles más abajo de Astorga eran todavía territorio fronterizo.

En el momento en que el conocido «Camino francés» hacia Santiago, adquiere su consolidación definitiva como la más importante vía medieval de peregrinos (20), la Ruta de la Plata seguía siendo, de hecho, una calzada abandonada que atravesaba el «Yermo» (21). Ni Alfonso VI que conquista Salamanca, ni Raimundo de Borgoña a quien se encarga defender, repoblar y continuar el avance por estos territorios del Oeste castellano, tuvieron éxito en su empeño; como fue también muy limitado el papel de las Ordenes Militares del Temple y de San Juan, en los cien años posteriores.

Alfonso IX, verdadero paladín y conquistador de la Ruta de la Plata, protegerá la creación de las Ordenes de Alcántara y Santiago, conquistará los legendarios puentes de Qantar y Conétar, con la conquista de Mérida en 1230, culmina la ocupación por el Reino de Castilla de la antigua calzada romana y de los territorios unidos o influidos por ésta.

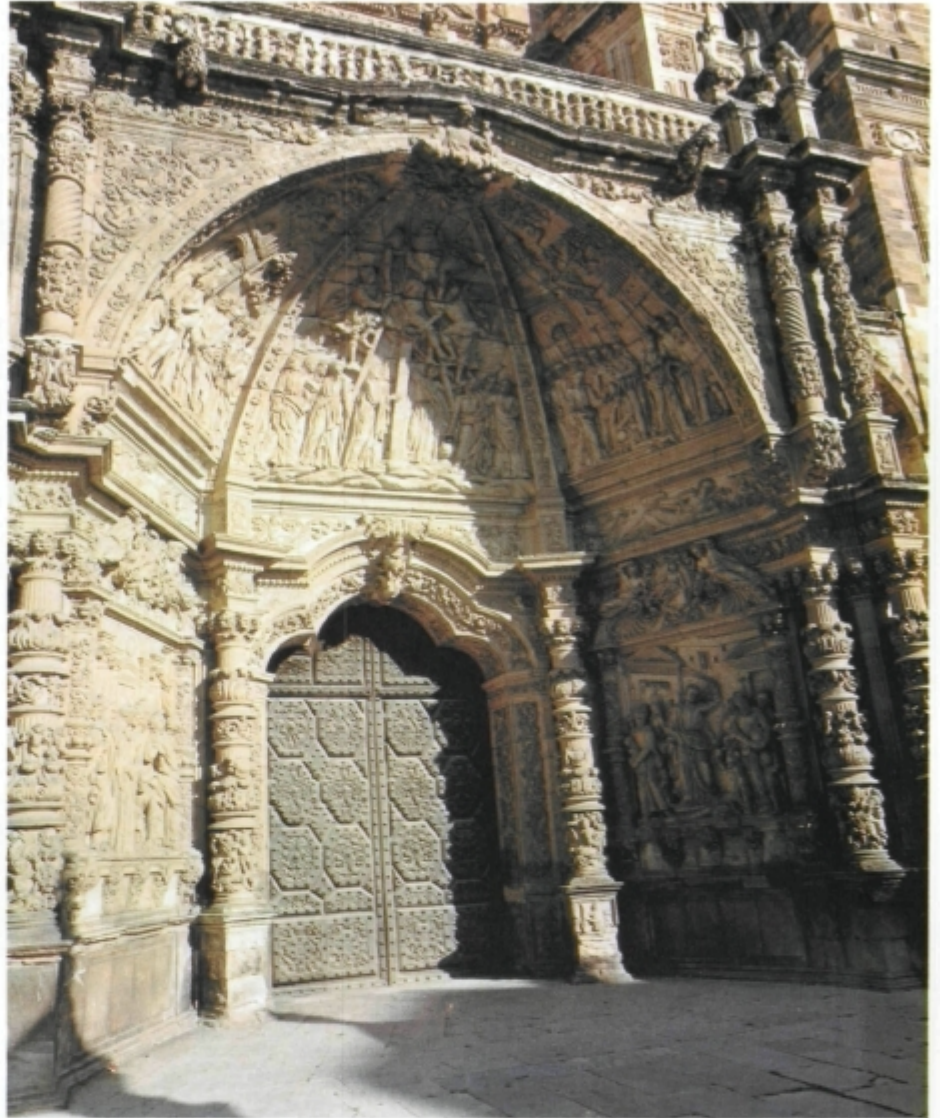
El problema de la despoblación seguía siendo básico en todas estas comarcas. Por consiguiente, las peregrinaciones a Compostela por el «Camino pavimentado» debieron ser esporádicas y de poca entidad, en compensación con otras rutas jacobeanas. En todo caso, y como resultado de habersele aparecido Santiago con numerosos soldados vestidos con ropajes blancos, en vísperas de la conquista de Mérida, Alfonso IX peregrinó solemnemente con su séquito a Compostela. Es la primera constancia histórica que se tiene de la utilización de la Ruta de la Plata como vía jacobea.



Astorga (León), Palacio Episcopal y al fondo Catedral.

(20) Ministerio de Cultura: *Por el Camino de Compostela*, Madrid, 1981, Caps. III y IV.

(21) Sánchez Albornoz, C.: *La España musulmana*, Vol. I, Madrid, 1978.



Astorga (León), Catedral, pórtico principal, s. XVI.

Más discutible es el tema de la importancia, en el ámbito que se viene exponiendo, de las dos grandes órdenes militares surgidas en la ruta. Ciertamente la vinculación de ambas, y en especial de la de Santiago, con la protección a los peregrinos está fuera de toda duda; pero está también demostrado que esta protección la ejercieron los freires de Santiago en los caminos del Norte, y del modo más ejemplar en el «Camino francés». En el Oeste de España, ambas órdenes se dedicaron sobre todo a la reconquista y a la defensa, recibiendo por ello de los sucesivos monarcas castellanos donaciones en territorios y rentas, derechos a la posesión de lo conquistado y una amplia potestad jurisdiccional; su labor en la ordenación y protección de las peregrinaciones debe considerarse, por tanto, desde el punto de vista objetivo, simplemente como un valor entendido (22).

(22) Muñoz de San Pedro, M.: *Cáceres, León, 1980, y Extremadura. La tierra donde nacían los dioses*, Madrid, 1974.

Lo que resulta evidente, y no es necesario insistir sobre ello, es que, con mayor o menor número de peregrinos, la Ruta de la Plata pasó a ser,

sobre todo a partir de mediados del siglo XIII, con la incorporación a Castilla de la Andalucía Occidental, una importante vía de peregrinaje a Compostela (23). Numerosos términos locales avalan este hecho (Aldeanueva del Camino, Calzadilla de los Mendigos, etcétera). Existen, además, a lo largo de la Ruta de la Plata, iglesias y ermitas bajo la advocación del Apóstol, lo cual no sería concluyente si no se añadiera el hecho de que estas iglesias tienen en su fachada o en su interior los símbolos del peregrinaje o imagen del propio Santiago-peregrino; del mismo modo subsisten iglesias bajo la advocación de la Virgen del Camino (Corrales, provincia de Zamora), y se dispone, en fin, del dato hist

nos colocaron en un lugar muy postergado— su carácter de vía de peregrinos: los humanistas que la recorrieron y estudiaron resaltaron su romanidad, la Ruta se asoció con la Gesta Americana, los ganaderos de la Mesta cambiaron incluso su denominación tradicional (30), los focos urbanos y los lugares simbólicos de carácter religioso, pasaron a hacer de la Ruta una vía multi-polar al tiempo que polivalente.

Todas las consideraciones anteriores no impiden, sin embargo, aceptar su mantenimiento —relativo— como vía tradicional a Compostela, vocación que se vio compartida con otros santuarios de la Ruta o próximos a ella (en especial Guadalupe y Peña de Francia); este mantenimiento como vía jacobea es, precisamente, lo que permitió su consideración como Ruta Nacional y su integración en el sistema histórico-cultural de circuitos turísticos, en el sentido que se determinó con anterioridad.

La preocupación, en todo caso, y hasta el momento actual, ha seguido centrada en el carácter fundamental de calzada romana de la Ruta. Desde esa perspectiva se han realizado excavaciones, investigaciones y estudios de campo. Incurriendo, tal vez, en un exceso de celo histórico, al igual que ocurrió en cierta medida con el Camino francés, los expertos han querido, ante todo, confirmar puntos y tramos que se consideraban dudosos, olvidando que este afán de precisión se encuentra superado por las nuevas tendencias en el estudio histórico de las comunicaciones viales (31) y, sobre todo, y como señalaba el maestro Elías Valiña respecto al Camino tradicional de Santiago, se olvidaba, en este afán de detallismo, el hecho de que el peregrino no marchaba siempre por una senda fija y limitada, sino que, sometido a cambios naturales y meteorológicos, se desviaba frecuentemente de los senderos tan meticulosamente retrazados mil años después (32).

Las actuaciones que se han realizado sobre la Ruta de la Plata han venido teniendo este carácter. En particular, la labor del Instituto Geográfico Nacional, que ha sido muy meritoria, está siendo completada ahora por este organismo con una completa y detallada cartografía referida a la realidad subsistente de la calzada romana Mérida-Astorga. Ahora bien, estas medidas de planificación previa, que es de desear que sirvan para futuros proyectos puntuales, son reconducibles todas ellas a un mejor conocimiento de datos históricos, pero no suponen, en sí mismas, y a pesar de su indiscutible valor, ninguna medida operativa en sí. Más interesante es señalar que raro es el estudio que al referirse a realidades sociales, económicas o de otra índole de alguna de las ciudades y puntos situados en el «iter» actual (la mencionada carretera Nacional 630), no mencione, con un orgullo legítimo, la integración del objeto estudiado en la Ruta de la Plata (33); se trata éste de un buen punto de partida, que hasta cierto punto se corresponde con la auto-conciencia de pertenecer a la Ruta jacobea que pervivió en las localidades del Camino tradicional o francés.

Al calificar la Ruta de la Plata con el término de «mítica», parece oportuno hacer una advertencia que es posible calificar de irritante: en torno al Camino de Santiago se ha creado un cierto tipo de literatura contra-cultural, que encuentra significados esotéricos en símbolos, monumentos y hasta en el propio Camino. La Ruta de la Plata, con sus protohistóricas connotaciones fenicias, celtas y tartessas, con la presencia templaria, con su significado gremial y con las numerosas leyendas surgidas en puntos de la misma, se presta tanto o más que el Camino tradicional a este tipo de sofisticaciones, que son, además, muy vendibles a nivel popular. Parece

(30) *Cañada de la Vizana, Cañada zamorana, etcétera.*

(31) Tesis de Fustier, Watterberg y *The Viators*, entre otros.

(32) Valiña, E., y dentro de su numerosa y recordada labor: *El Camino de Santiago*, Madrid, 1971.

(33) Por ejemplo, Almagro, M.: *Guía de Mérida*, Madrid, 1977; Blázquez, J. M.: *Cáparra*, Madrid, 1965, y las obras de Gómez Moreno, J., entre otras.

necesario, por ello, dar desde un principio a este gran reto turístico la mayor y necesaria seriedad y olvidarse de interpretaciones mágicas para centrarse en significados positivos.

En relación con todo lo expuesto, el considerar desde la opción de una política turística la Ruta de la Plata como Camino de Santiago es, en todo caso, y como ha quedado demostrado, perfectamente válido desde una consideración tanto histórica como cultural. Son más discutibles los resultados prácticos que han podido obtenerse de este hecho, y sobre todo es preciso tener en cuenta el nuevo significado de los «iter» culturales en la técnica turística del momento presente.

Nuevo concepto turístico de «itinerario cultural»

La política turística en España está, como es sabido, condicionada por dos realidades consecuentes con la propia estructura española: las prácticamente exclusivas competencias conferidas en materia turística a las Comunidades Autónomas y los compromisos que supone para España su condición de miembro de las Comunidades Europeas, que pretenden, cada vez con mayor energía, la consecución de una política turística común y de signo cooperativo.

El establecimiento de cualquier actuación sobre un espacio ya delimitado, como es el de la Ruta de la Plata, ha pasado, así, por todas las peripecias propias de las transferencias a las dos Comunidades Autónomas directamente interesadas en la misma, con diferentes resultados. El principal problema es que los Entes Autonómicos en la España actual vienen mediatizados por un esquema de prioridades y preocupaciones, producto de su orientación socio-económica o de la praxis política.

El fuerte y enérgico impulso que recibió el Camino de Santiago a partir de 1987 no pareció interesar a los responsables turísticos del ámbito territorial de la Ruta de la Plata, de tal modo que la relación entre esta vía y los muchos caminos jacobeos, que se interrelacionan en el primer «Itinerario Cultural Europeo», ha sido puramente testimonial. A título de ejemplo, basta recordar que en el Congreso de Viterbo, último promovido por el Consejo de Europa, relativo a los caminos de peregrinaje a Compostela, no se mencionó siquiera la Ruta de la Plata, presentándose, en cambio, comunicaciones importantes sobre caminos tan poco conocidos como los escandinavos, bálticos, peregrinajes desde Cerdeña, etcétera (34).

Ello no ha impedido iniciativas muy valiosas, en curso, que pretenden utilizar, desde esta nueva dimensión cultural, las posibilidades turísticas de la Ruta de la Plata, poniendo mayor o menor acento en su naturaleza de vía de peregrinaje a Compostela, pero carentes hasta el momento de la debida coordinación y vigor. En cualquier caso, estas iniciativas, en particular las que se han realizado en Zamora y las previstas en Salamanca, Cáceres y Mérida, así como el inminente Congreso promovido al respecto por la Fundación Ramos de Castro de Zamora (35), deberán asumir el hecho de que la promoción turística tiene hoy en España que ordenarse conforme al horizonte comunitario europeo.

Fue precisamente en la Conferencia informal de ministros encargados de los Asuntos Culturales, celebrada en Nápoles en septiembre de 1982, y en la posterior reunión de éstos en el seno del Consejo en junio de 1985,

(34) *Segni e civiltà, del pellegrinaggio a Santiago de Compostela*, Viterbo Sept./Oct. 1989.

(35) La Fundación Alfonso Ramos de Castro, de Zamora, tiene previsto este Congreso para finales de julio de 1991.

donde se elaboraron con una propuesta complementaria elevada al Parlamento Europeo (36) dos nuevos conceptos de fuerte significado turístico: «Ciudades Europeas de la Cultura» (puntos focales) e «itinerarios culturales europeos» (líneas turísticas axiales).

Las «Ciudades culturales» eran la transposición europea de una iniciativa de UNESCO, pero a la que se dotaba así de una condición práctica y no puramente simbólica u honorífica (37). Los «itinerarios» se enfocaban con criterios también pragmáticos de carácter económico (política regional, política turística), si bien éstos «ayudarían a los turistas europeos a reencontrar sus raíces comunes» (38).

La complejidad de la actuación comunitaria, la necesidad de aunar voluntades e intereses soberanos y el principio clave de equilibrio impusieron, de una parte, que los «itinerarios» tuvieran, en principio, carácter transnacional (39) y, de otra, que se delegara, de hecho, en el Consejo de Europa la iniciativa para llevar a buen término el nuevo concepto clave en política comunitaria turística de «itinerario cultural europeo» (40).

Dentro de estas cuestiones que conciernen a la política turística, puede ser materia muy importante y sería de reflexión la «Nota de información» del Consejo de Cooperación Cultural, organismo básico, como se sabe, del Consejo de Europa y en estas materias (41), así como los documentos complementarios a la mencionada «Nota» (42).

En este documento se definen ya de un modo claro y concreto el sentido turístico de los itinerarios, y ello es lo más significativo, se acepta, al definir los itinerarios culturales europeos, que éstos no tienen por qué ser transnacionales ni transfronterizos, aceptándose pacíficamente el hecho de que ciertos itinerarios de interés histórico, artístico y social europeo, existen ya en la práctica turística y continuarán desarrollándose, aunque estén dentro de los límites de un solo Estado, y tengan carácter uní o plurirregional, caso este último de la Ruta de la Plata.

Ciertamente, al haber sido España «beneficiaria» del primer itinerario cultural europeo formalmente instituido, ha impuesto una cierta contención en demandas sucesivas, pero no se debe olvidar el hecho de que en este documento se analizan otros tres itinerarios: Rutas del Barroco, Hábitat Rural y Rutas de la Seda, en las que, sobre todo en las dos primeras, y esto se señala con toda objetividad, la Ruta de la Plata podía y debía haber ejercitado, al menos de un modo representativo, un merecido protagonismo.

Se trata de itinerarios que, aunque están en una primera fase de estudio, su institución ha sido proyectada por el Consejo de Europa; la participación de representantes de los Estados miembros, o de organismos de éstos, en estas etapas procedimentales, es muy importante no sólo a efectos de una futura integración en el itinerario, sino también porque se provocan iniciativas-piloto con el amplio eco subsiguiente que éstas tienen en el ámbito de la información y la propaganda turística.

En las «Rutas del Barroco», con independencia de que este estilo surgió, como es bien conocido, en España, la intervención española ha sido muy limitada, si bien los esfuerzos del profesor Bonet Correa y el apoyo del Ayuntamiento de Murcia han permitido una primera, aunque modesta, intervención en las iniciativas, sin que ello impida recordar que la Ruta de la Plata, y en particular Salamanca, podía haber sido objeto de alguna actividad promocional vinculada a estas «Rutas del Barroco» con los mejo-

(36) *Propuesta Van Miert* (Doc. 1-1297-82).

(37) Es de recordar que ciudades de la Ruta de la Plata han sido incluidas por UNESCO en su *Lista del Patrimonio Mundial* (Cáceres y Salamanca), con propuestas relativas a posible inclusión futura de otras (Mérida, Zamora y Astorga).

(38) Resolución de 13 de junio de 1985 (Doc. 153-22-06-85).

(39) Documentos A2-172/86, JO/C 44-26-02-86, QD O-36/85, QD O-37/85, B2-1675-87 y E 2523-87.

(40) Resolución 987 de la Asamblea y Documentos 4908 y 5196 del C. de E., así como los innumerables estudios e informes del CDCC, DDVP y CPPH del Consejo.

(41) *Nota de información del secretario general preparada por la Dirección General de Enseñanza, Cultura y Deporte, referida a itinerarios Culturales Europeos*, Documento ICE (89) 1.

(42) En especial, Anexos III, IV y VII del ICE (89) 1.

res títulos para ello, dentro del marco de estos emprendimientos tentativos y de la promoción turística que implican.

Un caso similar es el de las «Rutas de la Seda», en el que el buen hacer de los organismos catalanes y valencianos, junto con el apoyo de expertos en el tema (43), ha conducido a una promoción complementaria, que comprenderá un recorrido por Cataluña, Comunidad Valenciana y Andalucía (esta última integrada por razones obvias) como posibilidad futura de proyección de este recorrido a itinerarios más completos y consolidados; también en estas «Rutas de la Seda» se nota la ausencia de un posible —aunque difícil de negociar— testimonio de la Ruta de la Plata, en la cual, sin embargo, el Reino afitasida fue foco del activo comercio de la seda con el Norte de España.

La temática del «Hábitat Rural» es diferente por tratarse de un Itinerario que se ha reservado para los Estados del Benelux y las regiones bisagra francoalemanas. Sin embargo, ello no ha impedido que Italia haya promovido diversas alternativas para participar colateralmente en el proyecto (44), mientras los organismos españoles se han mantenido por diversas razones al margen; cabe recordar, en este caso, que en los estudios que se han realizado sobre la Ruta de la Plata y los territorios que comprende se han destacado siempre, por su valor singular, los diferentes modelos de viviendas rurales (45).

El hecho que se ha venido destacando de que la Ruta de la Plata no haya sido debatida puntualmente como itinerario cultural europeo, cuando es ésta la única fórmula que se corresponde con su conformación actual como espacio turístico, no supone ningún tipo de crítica encubierta; el margen de maniobra que impone la Constitución Española a los organismos responsables de la ordenación turística es muy limitado: si los entes autonómicos territoriales toman iniciativas a nivel internacional sin la debida coordinación con la Administración del Estado, bordean el incumplimiento del 149-3.º; de otra parte, si la Administración central se compromete sin contar con las Comunidades Autónomas, y con una colaboración activa de éstas, a una acción de carácter regional ante los órganos comunitarios europeos, puede, eventualmente, incumplirse el 148-18.º, y todo ello dentro de unos sistemas de equilibrio y compensación a nivel de Europa, en que un excesivo celo por la entrada en España en la práctica totalidad de las actuaciones turísticas provoca susceptibilidades inevitables, y siempre debiendo ser tenido en cuenta, además, el factor realista de que un Itinerario cultural de carácter uninacional, aunque formalmente viable, no sería en principio prioritario en los proyectos europeos.

Pero dado que subsiste el hecho objetivo de que la Ruta de la Plata es un itinerario, es cultural y es europeo; la política turística debe considerar las adecuadas medidas de utilización de esta nueva técnica comunitaria y en este punto sí es posible dejar insinuadas dos posibilidades que están en estos momentos en su fase más inicial en el seno de las instituciones europeas.

En primer lugar, la presencia factible de la Ruta de la Plata en el «Itinerario Celta», promovido recientemente por las representaciones irlandesa, británica y francesa, en el seno del CCC del Consejo de Europa y el cual, al ser puesto en conocimiento de los responsables turísticos de la Xunta de Galicia, por la Administración central, impulsó de inmediato el entusiasmo de ésta ante la nueva iniciativa que vendría a completar su privilegiada situación turística como espacio focal de los itinerarios jacobeos.

(43) Aracil, E.; Morral, E., y Segura, A., junto con Santos, V. (Valencia) y Museo Textil de Tarrasa. Documento CE (87) 112,23 y (88) 20.

(44) Proyecto Villas del Venetto. Doc. 20.267.04. 3-D.

(45) Sayans, M.: *Artes y pueblos de la Alta Extremadura*, Plasencia, 1957, junto con todos los estudios locales de Almagro, M.; Muñoz, M. de San Pedro; Rubio, J. C.; Vías, M., etcétera.

En relación con cuál podía ser el papel de la Ruta de la Plata en esta nueva proyección, debe recordarse al respecto que las hipótesis más sólidas señalan que las oleadas pre-celtas y celtas que llegaron a España al final del segundo milenio A. C., lo hicieron por los pasos naturales que luego sirvieron a Roma para establecer la calzada de la Plata (46), sustentándose la teoría verificable de que el asentamiento celta en lo que hoy son las provincias atravesadas por la Ruta es anterior a su establecimiento en las costas atlánticas españolas.

Además de la temática anterior, que sin duda preocupará a los organismos turísticos autonómicos de las Comunidades de Castilla-León y Extremadura, como ha preocupado a los de la Comunidad de Galicia, se está insinuando en el Consejo de Europa, la posibilidad —nueva también— de un itinerario referido a las «Rutas del Islam en Europa» y, en este caso, sí que la Ruta de la Plata tendría una singularidad excepcional, ya que fue precisamente por ella por donde, en el 712 y prescindiendo de la incursión seguida por Tariq y sus otros lugartenientes el año anterior, Musa ben Nusayr penetró directamente hacia el Norte de España.

Frente a estas proyecciones y planteamientos está, en todo caso, el posibilismo. Una consideración objetiva de la política turística que se está realizando por las Administraciones públicas respecto a la Ruta de la Plata, tanto a nivel central como autonómico, parece reflejar una doble orientación perfectamente compatible con las tesis que vienen exponiendo: las provincias de León, Zamora y Salamanca tendrían, o al menos así se puede suponer por un sector de opinión a la vista de la política turística que se viene realizando en sus respectivos territorios (sin perjuicio de su sistema de actuaciones turísticas propias), una determinada adscripción a los programas referidos a los Caminos de Santiago de Compostela; las provincias de Cáceres y Badajoz, también con su propio sistema de promociones, parecen tender, en cambio, a buscar su mayor relanzamiento turístico próximo en base a su integración en toda la proyectiva del V Centenario.

Respecto a cuáles pueden ser las líneas generales prioritarias de acción a aplicar respecto a la Ruta de la Plata, éstas han quedado esquematizadas con carácter indicativo en otro estudio sobre la misma (47), pero además de estas posibilidades a conseguir y técnicas a utilizar, la praxis seguida en lo que se refiere a este modelo de política turística y cultural por parte de los organismos comunitarios puede sintetizarse en las siguientes:

— Definición histórica del itinerario, de sus contenidos sociales y de la significación de los lugares y puntos que son precisos revalorizar a lo largo de éste, desde una proyectiva turística y, por supuesto, cultural.

— Sensibilización de la opinión pública respecto a la importancia no sólo referida al itinerario en sí, sino también a la importancia que tiene su promoción turística, desde una dimensión económica de desarrollo integral del territorio.

— Revalorización de su patrimonio turístico, con especial acento en las motivaciones que puedan producir en la demanda su patrimonio histórico, artístico, social y ambiental.

El apoyo político que implica la incorporación de la Ruta de la Plata a este sistema, creciente, que supondrá que el espacio turístico europeo

(46) Menéndez Pidal, R.: *Ob. cit.*,

vol. I.

(47) Mariñas, E. J.: *Ob. cit.*, cap. IX.

venga a estar sustentado por un conjunto de ejes de promoción, se despliega a su vez en dos etapas:

— Lanzamiento: Con campañas de sensibilización apoyadas por los organismos comunitarios, soporte editorial, empleo del «label» europeo que se determine, facilidad de acceso a fondos de promoción de la Comunidad, etcétera.

— Seguimiento: A través de un grupo de coordinación encargado del análisis de las propuestas y de la realización de actividades, así como de la ordenación de las prioridades a seguir en las actuaciones y de la coordinación de éstas con los otros sectores que estén siendo objeto de sus correspondientes y propias medidas de ordenación.

La Ruta de la Plata y los «Ejes del 92»

Toda la energía aplicada sobre las especiales circunstancias que el próximo año van a concurrir en Barcelona, Madrid y Sevilla, está configurando una reestructuración del espacio español de consecuencias que todavía son imprevisibles. Se trata de un nuevo sistema de ordenación que afecta incluso a la propia infraestructura de España, pero respecto al cual se puede señalar, sin triunfalismo ni elogio especial alguno, que provocará un salto cualitativo espectacular en la sociedad y en la economía de un territorio superior a la mitad del nacional. Si se trazase una línea imaginaria entre Bilbao y Huelva, aquella parte del territorio español correspondiente al Este de esta divisoria está siendo ya afectado positivamente, si bien de un modo más o menos directo y visible, por todo el complicado conjunto de programas incitados en gran medida por el eje Barcelona-Sevilla.

La participación en esta posibilidad histórica única ha sido objeto de preocupación en todas las Comunidades Autónomas que no formaban parte de los tres grandes polos cuya importancia ha devenido mundial. En consecuencia, y con arreglo a diversas estrategias, que han venido siendo apoyadas por el Gobierno de la nación conforme a criterios de la política general, estas Comunidades han procurado formar parte de los sistemas de comunicaciones, obras públicas, órdenes tecnológicos, programas de servicios, etcétera, que ha habido que promover (sin perjuicio de inevitables distorsiones) en toda la prospectiva 92-93.

Los territorios de la Ruta de la Plata, tradicionalmente deprimidos con relación a otras zonas de España (48), han sido, sin embargo, los que de un modo más indirecto y circunstancial se han visto afectados, pudiendo darse el caso que no lo hayan sido en absoluto por estas programaciones. Centrándonos, en definitiva, en el terreno turístico, y en las posibilidades que respecto al 92 puedan ejercitarse para la promoción de la Ruta de la Plata, un conjunto de circunstancias sociológicas e históricas hacen perfectamente válida y razonable su incorporación en el máximo nivel posible a los eventos de Sevilla, y en particular a los programas realacionados con el V Centenario: el papel jugado por Extremadura (sin olvidar el también muy importante de Salamanca y Zamora) en la conquista y posterior integración del continente americano en la Monarquía Hispánica, la coincidencia con el centenario de la publicación de la «Gramática Castellana», de Nebrija, figura vinculada de modo permanente a Salamanca y

(48) FOESSA: *Informe Sociólogo sobre la situación social de España*, Madrid, 1970. Alvarez, J.: *Extremadura*, Madrid, 1979. CECH: *Estructura Social de España*, Madrid, 1989, vol. I.

a la Ruta de la Plata (49), y el hecho histórico de que Sevilla era, de hecho, el destino final del «iter» Astorga-Mérida, harían incomprensible que no se vinculase este itinerario en el marco del gran proyecto del 92.

Pero, además, la Ruta de la Plata tuvo también históricamente un significado especial en lo que se refiere a la presencia de las grandes culturas que configuraron la específica de España. En ese sentido, los dos Grupos de Trabajo «ad hoc» de la Comisión Nacional del V Centenario: «Al Andalus 92» y «Sefarad 92» son, de acuerdo además con su carácter dialogante, un foro idóneo para la presentación de una historia social de aspectos singulares de la Ruta de la Plata (50).

En definitiva, el carácter de Ruta Jacobea, de itinerario cultural y de posible línea proyectiva complementaria de los Ejes 92, debidamente coordinados entre sí con criterios técnicos dirigidos al turismo, son el orden y el sistema que el momento actual están configurando y que marcarán sin duda la nueva promoción y posibilidades turísticas de la Ruta de la Plata.

(49) No debe olvidarse su condición de director de la llamada *Academia del Maestro* ni su obra *De Emerita restituta*.

(50) Fundación Ramos de Castro: *I Congreso Internacional sobre la España olvidada*, Zamora, 1981.