

**EL PASO DEL CAMINO REAL POR EL MUNICIPIO
CACEREÑO DE CAÑAVERAL: UN DESVÍO MEDIEVAL
DE LA VÍA DE LA PLATA**

*THE PASSAGE OF THE ROYAL ROUTE THROUGH
THE TOWN OF CAÑAVERAL, CÁCERES: A MEDIEVAL
DEVIATION OF THE VÍA DE LA PLATA*

M^a DEL ROSARIO CASTRO CASTILLO

Doctora en Historia del Arte

sumeria_7@hotmail.com

ALEJANDRO VALIENTE LOURTAU

Licenciado en Geografía e Historia

avalo.7@hotmail.com

RESUMEN: Más de mil trescientos años separan el tendido de la calzada romana de la Vía de la Plata y la fundación del pueblo cacereño de Cañaveral. La presente comunicación estudia el desvío que se veía obligado a realizar el camino real sustituto de la Vía de la Plata en buena parte de su recorrido para atravesar la localidad. Hasta las cercanías de Cañaveral, el camino real, que llegaba hasta el pueblo procedente del vado de Alconétar, en el río Tajo, seguía la calzada romana. Una vez superada la población, el camino real volvía a enlazar con la calzada para iniciar el ascenso del puerto de los Castaños. La comunicación aborda la antigüedad de este desvío y se acerca al trazado que tendría la desviación entre la Vía de la Plata y Cañaveral

ABSTRACT: More than one thousand and three hundred years separate the building of the Roman road and the founding of the town of Cañaverál. This paper studies the deviation which the royal route, the substitute of the Via de la Plata in a large part of its itinerary, was obliged to make in order to pass through the town. The section of the Roman route which goes from the ford of Alconétar, in the river Tajo, to Cañaverál would be later known as the royal route. Once the town was left behind, the royal route linked to the road again to begin the ascent of the mountain pass of Los Castaños. This paper addresses the antiquity of this deviation and approaches the sketch of the deviation between the Via de la Plata and Cañaverál.

XVI JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS

Asociación Cultural Lucerna/Sociedad Extremeña de Historia, 2015

Pgs. 193-222

ISBN: 978-84-608-6760-9



I.- INTRODUCCIÓN

El municipio de Cañaverál se encuentra enclavado en el centro de la provincia cacereña, aproximadamente a medio camino entre sus dos principales ciudades: Cáceres, la capital provincial, y Plasencia. La comunicación más directa entre ambas poblaciones se halla condicionada por dos accidentes geográficos: el río Tajo, cuyo paso en la zona se ha efectuado históricamente por el vado de Alconétar (actualmente sumergido bajo las aguas del pantano de Alcántara), que se enclavaba a unos diez kilómetros al sur de Cañaverál, y el puerto de los Castaños, que se halla situado al norte del término municipal cañaveráliego, a unos cuatro kilómetros de su núcleo urbano. Esta circunstancia ha provocado que recorran las tierras de la localidad diferentes vías de comunicación, entre las que destacan actualmente la carretera N-630, la autovía A-66, el tendido ferroviario que enlaza Madrid con Cáceres y esta ciudad con la frontera de Portugal y, todavía sin concluir, la plataforma del denominado tren de Alta Velocidad (AVE). Esta realidad viaria contemporánea no es más que una continuidad de la histórica que atravesaba el municipio, cuyos dos principales ejemplos son la Vía de la Plata siendo aprovechada buena parte de su trazado por el posterior camino real y la Cañada Real Soriana Occidental, o cañada real de las merinas, que, aún hoy, atraviesan su término de norte a sur.

II.- HISTORIOGRAFÍA

El pueblo de Cañaverál debió ser fundado en la primera mitad del siglo XIII, una vez que la comarca en la que se enclava fue conquistada por el reino de León. En 1213 Alfonso IX se apoderó de las plazas fuertes de Alcántara y Alconétar, llevando la frontera leonesa hasta el río Tajo. Alconétar fue cedida a la Orden del Temple, que estableció en ella una encomienda que incluía los actuales municipios de Cañaverál, Garrovillas de Alconétar, Hinojal, Santiago del Campo

y Talaván¹. La referencia más antigua sobre Cañaveral data del año 1257, encontrándose recogida en un documento por el que el rey Alfonso X ordenaba que se investigasen los ataques de los freyres de la Orden de Alcántara contra la encomienda de Alconétar².

Las confrontaciones de la encomienda templaria de Alconétar con sus vecinos no concluirían, debiendo mediar Sancho IV en 1292 en los enfrentamientos que se estaban produciendo entre el Temple y el concejo de Plasencia. En el documento elaborado para tal fin, datado en Ciudad Rodrigo en 2 de mayo de 1292, está recogida la que probablemente sea la primera mención de Cañaveral como etapa viaria del camino real. Tras detallar los límites de la encomienda templaria y el concejo placentino, señala:

“Y del Tajo aquende mandamos que use el Concejo de Plasencia así como parte la calzada hasta en derecho del Cañaveral; y dende en su derecho así como da en el Tajo; y de la calzada allende así como entra en el reino de León, que use la Orden”³

Se trataría de un camino que procedente de Plasencia, o al menos de su concejo, tras pasar por Cañaveral, enlazaría con el río Tajo, en concreto con “la puente de Alconetera”⁴, que también aparece mencionada en el documento. Por esos años el puente de Alconétar aún permanecía en pie, haciendo innecesario el uso de barcas para cruzar el río por esa zona, como ocurriría en siglos posteriores.

¹ HURTADO, Publio, *Castillos, torres y casas fuertes de la provincia de Cáceres*, Cáceres, 1927, pp. 32-35; VELO Y NIETO, Gervasio, *Castillos de Extremadura (tierra de conquistadores)*, Madrid, Escuelas Profesionales Sagrado Corazón de Jesús, 1968, pp. 339-350.

² TORRES Y TAPIA, Alonso, *Crónica de la Orden de Alcántara*, Madrid, 1763, t. I, pp. 364-366.

³ SÁNCHEZ LORO, Domingo, *Trasuntos extremeños*, Cáceres, Publicaciones del Movimiento, 1956, pp. 134-135. Cit. en MOLANO CABALLERO, Santiago, *Alconétar. Colección de documentos, escritos y publicaciones*, Mérida, 2009, pp. 36-37.

⁴ *Ibídem*.

Similar a la anterior, aunque más limitada, ya que no menciona a Plasencia, es una cita del *Libro de Montería* de Alfonso XI, compuesto hacia 1340. Al referirse a la caza que abundaba en la Sierra de Cañaverál y a la disposición en la que debían situarse en ella perreros y cazadores durante las monterías, se dice que “es la vozeria por cima de la sierra. E es el armada en el camino que viene del Cañaverál contra Grimaldo⁵”. Por tanto, de ambos textos se desprendería la existencia en los siglos XIII y XIV de un camino que, partiendo de Alconétar, junto al Tajo, y atravesando por Cañaverál, iría hacia Plasencia tras pasar por Grimaldo, superado ya el Puerto de los Castaños.

La existencia de este camino que, con destino u origen en Plasencia, pasaba por Cañaverál, está corroborada en los repertorios de caminos elaborados a partir del XVI, como el *Repertorio de todos los caminos de España*, de Pedro Juan de Villuga, publicado en 1546. La ruta que recoge enlazando las poblaciones de Plasencia y Alburquerque sería un reflejo del camino que, hasta el río Tajo, menciona el documento de 1292:

“Ay de plasencia a Alburquerque xxii./a grimaldo v./a cañaverál ii./a las varcas d’alconeta. ii...”⁶

No es la única mención que se hace de Cañaverál en esta obra. También aparece como etapa de las rutas que enlazaban Lisboa con Burgos⁷ y Valladolid con Sevilla⁸. El doctor Roldán Hervás ya rela-

⁵ *Libro de Montería del Rey Alfonso XI*, t. II. Ed. José Gutiérrez de la Vega, Madrid, 1877, pp. 296-297.

⁶ VILLUGA, Pedro Juan, *Repertorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo, 1546. Recogido en <http://www.traianvs.net/villuga/>

⁷ *Ibídem*: “Ay de Lisbona a Burgos, cxix, leguas y media./ .../ alburquerque iiiii./ ala venta del tejadero ii./ a aliseda i y media./ a royo el puerco i y media./ a la vêtas del camarero ii./ a las barcas dalconeta. ii./ al cañaverál ii./ a olguera ii./ a la venta de la barranca ii./ al aldehuela i./ a carcauso i./ a las vêtas de caparra iii./ aldea nueva iii./ a baños ii./ a la calçada iii./ ...”

⁸ *Ibídem*: “Ay de Valladolid a seulla. vciii y media./ .../ a la calçada iii./ a baños ii./ aldeanueva ii./ a las vêtas de caparra iii./ a carcauso iii./ al aldehuela i./ a

cionó la ruta que conducía de Valladolid a Sevilla con la Vía de la Plata en *Iter ab Emerita Astvrica (La Calzada de la Plata)*, considerando que en una parte de su recorrido seguía aproximadamente la antigua calzada romana⁹.

En 1552, no muchos años después de la edición de la recopilación de Pedro Juan de Villuga, se promulgan en Cañaveral unas ordenanzas en las que también se menciona el camino que se dirigía hacia Plasencia¹⁰. Así, en el “Titulo de la dehesa de los ganados que pastan en ella o en sus eredades”, se prohibía al ganado pastar “desde las paredes de las huertas de Alonso Martín a dar en el camino de Plazencia adelante, fasta dar en el término de Grimaldo¹¹”. Aunque hoy resulta complicado localizar la situación exacta de las huertas de Alonso Martín (pese a que es de suponer que se enclavarían en la ladera de la sierra situada al norte de Cañaveral), sí queda claro que siguiendo el camino que llevaba a Plasencia se alcanzaba el término municipal de Grimaldo¹².

gaslisteo i./ ala venta de la varranca i./ a olguera i./ al cañaveral ii./ a las barcas dalconeta. ii./ al sazar de caceres iii. /a caceres ii./...”

⁹ ROLDÁN HERVÁS, José Manuel, *Iter ab Emerita Astvricam (El Camino de la Plata)*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1971, p. 35. La pervivencia de los itinerarios romanos en los caminos posteriores también es estudiada en URIOL, José I. “Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI”, *Revista de Obras Públicas*, 3237, Madrid, 1985, pp. 553-563, donde se concluye “que es evidente la íntima relación entre los caminos del siglo XVI y las calzadas romanas de los primeros siglos de nuestra Era”.

¹⁰ ROL BENITO, Antonio Luis, “Las Ordenanzas de Cañaveral (Cáceres). 1552”, *Revista de Estudios Extremeños*, LX, Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, 2004, pp. 151-178. Como al principio del texto se indica, las ordenanzas de 1552 son un traslado de otras anteriores: lo que lleva a pensar que parte de los datos que recogen las ordenanzas puedan tener su origen en época medieval.

¹¹ *Ibidem*, p. 174. La ordenanza que recoge esta referencia es una reminiscencia de las ordenanzas anteriores a 1552, en las que habría sido incluida el 16 de enero de 1534, según se desprende de su texto.

¹² Desde 1968 Grimaldo forma parte de Cañaveral, siendo en la actualidad una barriada suya, pero con anterioridad a ese año el límite entre ambos municipios estuvo marcado por la Vía de la Plata.

Además, las ordenanzas recogen otra referencia que sirve para relacionar “el camino de Plasencia” con “el camino real”. Se encuentra en la “Ordenanza de los Beçerros”, indicándose que cuando existiese necesidad para criar los becerros destetados “puedan pastar el alameda y desde el camino real para arriba fasta la sierra y fasta las huertas¹³”. Al igual que ocurre en la cita referida al camino de Plasencia, la sierra y las huertas se situarían a la izquierda del camino en su ascenso hacia el puerto de los Castaños.

Como es bien conocido, la recopilación de Pedro Juan de Villuga fue seguida por autores posteriores, que incluyeron a Cañaverl en sus obras. Así ocurre en el *Repertorio de caminos* de Alonso de Meneses, de 1576, en el que también aparecen las tres rutas a las que hemos aludido al tratar a Villuga, las de Plasencia a Albuquerque¹⁴, Burgos a Lisboa¹⁵ y Valladolid a Sevilla¹⁶. En cambio, en el *Compendio delle poste*, obra del año 1623 perteneciente al italiano Ottavio Cottogno, los caminos se reducen a dos, partiendo ambos de Valladolid y teniendo como destinos Sevilla¹⁷ y Lisboa¹⁸.

¹³ ROL. “Las Ordenanzas de Cañaverl...”, p. 166.

¹⁴ MENESES, Alonso de, *Repertorio de Caminos*, Madrid, Colección Primeras ediciones (Servicio Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia), vol. 6, 1976, p. 68.

¹⁵ *Ibíd.*, pp. 23-25.

¹⁶ *Ibíd.*, pp. 101-103. Del interés que en esa época existía hacia la Vía de la Plata es buena muestra la *Descripción e historia general de la provincia de Extremadura*, de fray Francisco de CORIA, de 1608, que se refiere a ella como “Camino ó Calzada Real, llamado de la Plata”: Biblioteca Capitular, Palacio Arzobispal de Sevilla. Copia manuscrita, 1651, f. 16 y ss.

¹⁷ “Poste de Valladolid à Seuilla. Valladolid Città ... a la calzada p. 4/ a Bagnos p.1/ all’Aldea nueva p. 4/ a la Venta malabriga p. 1./ a las ventas de las paras p. 1/ a Carcabasso p. 1/ a Galisteo .p.1/ a Olgero p. 1/ a Cañauerol p. 1/ a las barcas del Conde p. 1/ a Casal de Carrares p. 2/ a Arcazerer p. 2/ ...” (COTTOGNO, Octavio, *Compendio delle poste*. Milán, 1623, pp. 272-273).

¹⁸ “Poste de Valladolid a Lisbona./ Valladolid Città/ Andante da Valladolid sino alla Venta mallabriga, che lo trouaarete nel su detto viaggio che sono p. 20/ Poi andate à Cardemosa p. 2/ a Galisteo p. 1/ a Gorgera p. 1/ a Cañauerol p. 1/ a la barca del Conde p. 1/ Qui si passa il fiume Taques/ al Casal de las Caretas p. 1.” (*Ídem*).

El siglo XVIII resulta bastante más prolífico en referencias que relacionan a Cañaverál con el camino real. El primero de los autores a los que se puede aludir es a Luis José Velázquez de Velasco, marqués de Valdeflores, que recorrió la zona en mayo de 1753¹⁹. Dedicó parte de sus *Observaciones del viage de Extremadura y Andaluza* a describir el trazado de la Vía de la Plata partiendo de Mérida en dirección a Salamanca. Por lo que respecta a Cañaverál, indica:

“1/4 de legua después del Tajo se halla otra columna sin letras en el cerro que llaman de la horca. Sigue el camino pasando por el Cañaverál, y después por el occidente de holguera, mui inmediato al lugar...”²⁰

Es necesario insistir que, a diferencia de los que ocurría en los textos anteriormente citados, el del marqués de Valdeflores no está referido al camino real, sino estrictamente a la Vía de la Plata romana. Como es de suponer, calzada romana y camino real coincidían en buena parte de su recorrido, aunque no, como veremos más adelante, en su paso por Cañaverál. La deducción de Velázquez de Velasco conducirá a repetir el mismo error a algún autor posterior.²¹

¹⁹ CEBRIÁN FERNÁNDEZ, Rosario; SALAMANQUÉS PÉREZ, Virginia, y SÁNCHEZ MEDINA, Esther, “La documentación sobre las *Memorias* del viaje del marqués de Valdeflores por España (*Real Academia de la Historia*, Mss. 9/7108)”, en *SPAL-Revista de Prehistoria y Arqueología*, 14, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2005, pp. 22-23. Aunque en el artículo no se recoge el paso del marqués de Valdeflores por Cañaverál, sí se menciona su presencia en localidades cercanas durante mayo de 1753.

²⁰ VELÁZQUEZ DE VELASCO, Luis José, *Observaciones del viaje de Extremadura y Andaluza*, cit. en ROLDÁN. *Iter ab Emerita Astvricam...*, p. 188.

²¹ La influencia del trabajo del marqués de Valdeflores en los sucesivos investigadores de la Vía de la Plata será puesta de manifiesto por Roldán Hervás, quien, además, pondera al erudito del siglo XVIII calificándolo de “mejor explorador en 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.”: ROLDÁN, *Iter ab Emerita Astvricam...*, p. 37.

En 1776, algunos años más tarde que el del marqués de Valdeflores, se produce el paso de Antonio Ponz por Cañaveral²². Ponz indica en su *Viage de España*, publicado en 1784, que “Desde Cañaveral a Plasencia hay siete leguas, que pueden decirse de despoblado, pues solo se pasa un lugarejo llamado Grimaldo a la distancia de dos leguas. [...] Me informe que a la derecha de este camino quedaban las villas de Mirabel, Casas de Millán, y a la izquierda Olguera, Riobobos, y Galisteo²³”.

En 1791 se lleva a cabo el Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura, que recoge interesantes datos sobre Cañaveral y los caminos que atravesaban su término municipal. Así se indica que “la [calle] principal de él es la Calle Real, carrera pública y cañada de las merinas, que es bastante llana y espaciosa, y esta por la entrada del pueblo desde Castilla, esta sin empedrar y necesita repararse²⁴”. De todas formas, más adelante se precisa que “Los caminos reales dentro de la jurisdicción son regulares, a excepción de un mal paso en la Cuesta de la Manjona, que a poco costo se puede remediar²⁵”. También hay datos sobre los servicios que el pueblo ofrecía al constante discurrir de viajeros:

“Tiene este pueblo ocho posadas que son de particulares y muchas veces no son suficientes por ser de mucho tránsito y también paso de tropa, de modo que apenas se pasa día sin alojamientos. Algunas de estas posadas suele tener cuarto y camas²⁶”

²² PONZ, Antonio, *Viage de España*, Madrid, 1784, t. VIII, p. 99. De una apreciación que realiza el autor en la página 105 del mismo tomo se desprende que habría recorrido la zona en 1776.

²³ *Ibidem*.

²⁴ BARRIENTOS ALFAGEME, Gonzalo, y RODRÍGUEZ CANCHO, M. (Eds.) *Interrogatorio de la Real Audiencia. Extremadura a finales de los tiempos modernos*. Partido de Cáceres, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1995, p. 140.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

Entre los datos que se recabaron en Grimaldo, por entonces municipio independiente de Cañaveral, se menciona que "... por ella pasa un camino real que se dirige de la ciudad de Plasencia a la villa de Caceres²⁷". En definitiva, se trata de una corroboración del mantenimiento a lo largo de los siglos del camino real, ya recogido por Juan de Villuga en el siglo XVI y al que se seguramente se referían, aunque de forma incompleta, el documento fechado en 1292 y el *Libro de Montería* ya mencionados.

Pocos años después del interrogatorio llevado a cabo por la Real Audiencia de Extremadura, en 1795, el párroco de Cañaveral Juan de Cáceres Villalobos remite una carta a Tomás López con información para los mapas que estaba efectuando. Apenas aporta Juan de Cáceres datos sobre el camino real, pero sí deja bien claro en su texto que la calzada romana no pasaba por el pueblo de Cañaveral, sino que lo hacía por sus cercanías, al indicar que "pasa a su inmediación la calzada que se dice de romanos, por otro nombre Camino de la Plata, por parte divide este término con el de Grimaldo²⁸".

También supo ver Alejandro de Laborde que la Vía de la Plata eludía el paso Cañaveral. Al menos eso es lo que parece desprenderse de lo que menciona en su *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, publicado en 1806:

"A un quart de lieue du Tage, et sur une hauteur appelée *la Horca*, on trouve une autre colonne sans inscription. La route continue en passant près de *Canaveral*, et ensui tout près de *la Holguera* à l'occident..."²⁹

²⁷ Ib., p. 335.

²⁸ BARRIENTOS ALFAGEME, Gonzalo, *Extremadura. Por Lopez año de 1798*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1991, p. 124. No es la única cita de Juan de Cáceres Villalobos relacionada con la Vía de la Plata, ya que también menciona que "En la rivera que nace cerca de la villa de Grimaldo y se dice de Cavezon por atravesar la dehesa de este nombre, inmediata a la calzada de los romanos o Camino de la Plata, ay una fuente y se llama de la Calzada...": *Ibidem*, p. 125.

²⁹ LABORDE, Alexandre de, *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, París, 1806, p. 122.

El texto de Laborde sigue casi al pie de la letra el del marqués de Valdeflores, salvo en el detalle del paso de la Vía de la Plata por Cañaveral, que el francés tuvo la precaución de alejar del núcleo urbano³⁰.

Cercanas a la mitad del siglo XIX se fechan las menciones que se recogen sobre el paso del camino real en el *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, de Pascual Madoz. En la entrada dedicada a Cañaveral se ofrecen unos datos sobre el camino real, que ya se denomina “carretera”, que recuerdan a los que aparecían en el Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura de 1791:

“CAMINOS: cruza de N. á S. entrando por la calle principal del pueblo, la carretera general del puerto de Baños a Cáceres que es también de tránsito de los ganados trashumantes y de las carreterías de la sal; su piso es malísimo, especialmente á la salida N. del pueblo, en cuyo lado se sube un puerto difícil y trabajoso, por las muchas piedras sueltas que le cubren”³¹

También se recogen menciones relacionadas con el camino real que procedía de Cañaveral en la entrada dedicada a Grimaldo. Así, se indicaba que el núcleo urbano de Grimaldo se encontraba “en el camino de Cañaveral a Plasencia³²”. Más adelante se hacía notar que en Grimaldo “solo hay un CAMINO que es el que cruza el pueblo de S. á N., y es parte de la carretera de Extremadura á Castilla³³”.

En 1846, el mismo año en el que aparece el tomo V del diccionario de Madoz que contiene la entrada dedicada a Cañaveral, se publica la *Colección de inscripciones y antigüedades de Extremadura*,

³⁰ La influencia de la obra del marqués de Valdeflores en Laborde ya fue puesta de manifiesto por ROLDÁN, *Iter ab Emerita Astvricam...*, p. 37.

³¹ MADDOZ, Pascual, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1846, t. V, p. 488.

³² *Ibidem*, t. VIII, p. 595.

³³ *Ibid.*

de José Viu, quien de nuevo dirigirá el trazado de la calzada romana hacia Cañaveral:

“Un cuarto de legua después de pasado el Tajo, se halla otra columna sin letras en el cerro que llaman de la Horca. Esta columna en nuestro juicio, debó ser la 67. ^a. Sigue la calzada por el pueblo del Cañaveral, célebre por sus naranjas, limas, cidras y limones, y luego por el O. de Holguera, pero cerca del lugar”³⁴

El texto de Viu, que sigue, al menos en parte, el del marqués de Valdeflores, cae en el mismo error que su fuente, el de creer que el trazado de la Vía de la Plata discurría por el núcleo urbano de Cañaveral, algo que, como vimos, fue evitado por Laborde³⁵.

Algo posterior al texto de Viu es la mención de Cañaveral en la obra de Jean-Charles Davillier *L'Espagne*, de 1874. Este barón francés se limita a mencionar su paso por Cañaveral, comentando, eso sí, la cercanía de la población a Alconétar, por cuyo puente sitúa el paso de la Vía de la Plata:

“Quelques heures après avoir traversé la petite ville de Casar de Cáceres, nous arrivâmes à Cañaveral, bourg où nous couchâmes. C'est près de là q'était le fameux pont d'Alconetar, sur lequel passait la voie romaine de Salamanque à Mérida”³⁶

Pero el equívoco que pudiera haber supuesto la mala interpretación de la Vía de la Plata por parte del marqués de Valdeflores y su prolongación en el tiempo no iba a durar demasiado, ya que

³⁴ VIU, José, *Colección de inscripciones y antigüedades de Estremadura*, Cáceres, 1846, p. 76. El mismo texto se encuentra en VIU, José, *Estremadura. Colección de sus inscripciones y monumentos*, Madrid, 1852, p. 92.

³⁵ La influencia del marqués de Valdeflores en José Viu ya fue destacada en su día por ROLDÁN, *Iter ab Emerita Astvricam...*, p. 37.

³⁶ DAVILLIER, Jean Charles. *L'Espagne*, París, 1874, p. 510.

en 1886 Vicente Paredes Guillén dejaría constancia en *Origen del nombre Extremadura* del correcto recorrido de la calzada romana a su paso por el término municipal de Cañaveral:

“Continúa el camino siendo linde de la dehesa Boyal de Riobobos, que tiene al otro lado á la Alberquilla, en término de Malpartida; y de los términos de Mirabel y Grimaldo que están á su izquierda, y de los de Holguera y Cañaveral, que caen a la derecha. Cruza la sierra de Cañaveral y la carretera en el Puerto de los Castaños y se dirige a cruzar el Ferro-carril por la trinchera o desmante más inmediato por bajo de la Estación de Cañaveral.

La vía romana se entra por la dehesa de Cañaveral en donde vá bien marcada, luego por otra que llaman la Dehesilla, por el que dicen Campo de S. Benito, y pasados los valdios va deslindando Aguijones de Garrovillas, la Horca, la Arenosa, el Barrial, que están a su derecha, de las dehesas cuartos de Novillos y Hoyo de Plaza, que caen á su izquierda; y se entra por la dehesa del Cesto hasta pasar el río Tajo, por el puente destruido que llaman de Mantible, á el castillo de Alconétar, que fue villa de Templarios, y antes la mansión de este camino llamada Turmulus”³⁷

Posteriormente, en su “Repoblación de la villa de Garrovillas”, que vio la luz en 1889, Vicente Paredes ofrece nuevos datos del paso de la Vía de la Plata por el término municipal de Cañaveral, en concreto sobre su trazado por las inmediaciones de la Estación de Cañaveral, una de las zonas en las que actualmente la calzada romana ha sufrido un mayor deterioro por causa de la acción humana:

“La estación de Cañaveral, perteneciente á la línea férrea de Madrid-Cáceres-Portugal, se encuentra situada entre el arroyo Piza-

³⁷ PAREDES Y GUILLÉN, Vicente, *Origen del nombre Extremadura*, Plasencia, 1886, p. 86. La descripción que hace Vicente Paredes del trazado de la calzada es similar a la que llevará a cabo, aunque de manera mucho más pormenorizada, José Manuel ROLDÁN HERVÁS en *Iter ab Emerita Astvricam...*, pp. 139-40.

rrosa y la calzada romana llamada vulgarmente de la Plata. Esta calzada atraviesa la línea por lo alto de la trinchera primera que toca con el andén”³⁸

En el mismo año en que lo hizo el trabajo de Vicente Paredes, publicó Felipe León Guerra sus *Notas a las antigüedades de D. José Viu*. El trazado que presenta este autor de la Vía de la Plata en la zona de Cañaverál es similar al de Vicente Paredes, aunque no la describe de forma tan meticulosa como este. De cualquier manera, el texto es interesante porque menciona cómo la antigua calzada ya había sido abandonada por una nueva carretera que seguía el valle del arroyo de Guadancil:

“La Vía Lata desde Alconetar no iba al puerto de Cañaverál por donde va el camino hoy la ribera de su nombre ó del Guadancil por su parte izquierda arriba, sino por cima de los cerros que hay hacia aquel lado, al que subía por el de la Horca un cuarto de legua de referido puente como puede verse todavía, y mediante á lo cual no era tan penosa la subida al Cañaverál como lo ha sido por mencionado camino. Ahora en el mismo trayecto han construido una carretera y enseguida un ferrocarril, y ambos suben por la derecha del Guadancil arriba”³⁹

La carretera consignada en el texto es la que actualmente se denomina N-630 y que, hasta el trazado de la autovía A-66, fue la que sirvió de cordón umbilical para enlazar el oeste peninsular. De todas formas, por lo que respecta al presente artículo, esta nueva carretera sustituyó como principal vía de tránsito al camino real heredero de la Vía de la Plata, incluido el desvío que se hacía con el objeto de atravesar Cañaverál.

³⁸ PAREDES Y GUILLÉN, Vicente, “Repoblación de la villa de Garrovillas”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XXXIV, Madrid, 1889, p. 289.

³⁹ LEÓN GUERRA, Felipe, *Notas a las antigüedades de D. José Viu*, Cáceres, 1889, p. 21. Aunque es cierto que la obra de León Guerra se publicó el mismo año que la “Repoblación de la villa de Garrovillas”, de Vicente Paredes Guillén, lo hizo con antelación, ya que este autor alude a ella en el texto de su artículo.

III.- TRAZADO

Ascendiendo desde el sur la desviación que efectuaba el camino real hacia Cañaverál tenía su inicio en el cerro de las Cerradas, una elevación alargada con dirección este-oeste que limita con el arroyo de Guadancil, salvo en su extremo oriental, donde se introduce como una cuña entre ambos la estribación más occidental del cerro de El Galaperal. Para descender hacia el valle que crea el Guadancil, el camino real utilizaba el Camino de San Benito. Según el plano de Cañaverál de 1896⁴⁰, este camino se iniciaba en la ermita de San Benito, situada al sur del término municipal de Cañaverál. Desde allí, el camino se dirigía hacía Cañaverál. En gran parte de su recorrido, este camino coincidía con la calzada romana o marchaba cercano y en paralelo a ella. En el ya mencionado cerro de las Cerradas, el camino de San Benito se separaba de la calzada tras atravesarla.

Desde el cerro de las Cerradas hasta el valle del arroyo de Guadancil el camino se ve obligado a realizar un pronunciado descenso de casi 40 metros (desde una cota de altitud cercana a los 330 metros hasta otra situada a 290 metros) que se cubren en una longitud aproximada de 280 metros. La mayor parte de esta bajada ha sido tallada directamente en la roca, pudiendo apreciarse el desgaste de la piedra debido al tránsito por ella. En aquellos lugares por los que discurren las arroyadas que erosionan los flancos del cerro de las Cerradas, el camino se pavimentó, apreciándose perfectamente en la actualidad parte los bordillos que lo delimitaban. La anchura del camino se sitúa entre los 2,80 y los 3 metros, aunque en algunos tramos, como sucede cerca de la cima del cerro de las Cerradas, llega a reducirse esa anchura a 2,40 metros, mientras que en otros, en concreto en los que estuvieron afirmados, se alcanzan los 5,80 metros, un ancho que prácticamente dobla el habitual que

⁴⁰ Hemos de precisar que aunque denominamos al mapa como de 1896, por ser ese el año que aparece en él, relativo a la ley de 24 de agosto del mismo que llevó a su realización, en el caso de la hoja de Cañaverál su confección debe situarse en torno al inicio de la década de los años veinte del siglo XX.

presenta en su recorrido. Asimismo, en ciertos tramos se detectan desgastes en las rocas situadas a la derecha del camino, lo que pondrían en evidencia que en determinados momentos se descendió por el terreno cercano a la vía en lugar de por ésta, seguramente por presentar un deficiente estado de conservación.

Completado el descenso, el camino se une con una pista moderna que, con dirección oeste-este, asciende para unirse a la calzada romana en la confluencia de los cerros de las Cerradas y El Galaperal. Desde ese punto, el camino rodea con una cerrada curva el extremo en cuña que en esa zona hace el cerro de El Galaperal. Aún es posible apreciar restos del empedrado que presentaría el trazado. Una vez completada la curva, el camino cruza el cauce del arroyo Guadancil por el conocido como puente de San Benito. Algo más de 200 metros separan la base del cerro de las Cerradas de dicho puente.

Como los datos documentales de época medieval que se conservan, el puente de San Benito se convierte en testigo de la antigüedad del uso de este camino. Se trata de una construcción de época bajomedieval que viene datándose en el siglo XIV⁴¹. Realizado con sillares de granito, presenta un solo arco que se apoya en las márgenes del arroyo, que discurre varios metros por debajo de él en el profundo cauce que tiene excavado.

⁴¹ En GONZÁLEZ PAREJO, José Manuel, *Puentes de fábrica romanos y medievales en la provincia de Cáceres* (Tesis doctoral), Madrid, 2014, pp. 177-180, aparece como obra del siglo XIV, aunque el autor reconoce que no existe documentación sobre él salvo la que aparece en la información local. Pese a ello considera que “su perfil longitudinal alomado parece situarlo en la Edad Media, a diferencia de los perfiles longitudinales horizontales, más propios de los puentes romanos, y su bóveda ojival, en clara reminiscencia gótica, lleva a situarlo en los últimos siglos de aquella. Por tanto, fisonomía y datación municipal parecen coincidir en este caso.” En su día Paredes Guillén erróneamente lo consideró romano, indicando que en “(...) el camino de Cañaverl al santuario de San Benito, cuyo camino tiene un *puente romano sobre el Guadacín*.” (PAREDES, “Repoblación de la villa de...”, p. 289).

Una vez superado el cauce del arroyo Guadancil, el camino inicia su ascenso hacia Cañaveral, del que lo separan unos 500 metros. Discurre la senda en el inicio de este tramo entre los muros de cercados construidos con piedras hasta situarse en paralelo con la carretera N-630. Durante la mayor parte de este recorrido el camino aparece cubierto con una capa asfáltica que ha sido echada recientemente. De todas formas, en el tramo inmediato al puente de San Benito aún se detecta la presencia de una regadera que, en parte excavada en la propia roca y en parte realizada con piedras alineadas en el suelo, pudo haber servido para evacuar las aguas y evitar que se deteriorara el firme del camino.

Para acceder a Cañaveral el camino debía discurrir muy cerca del actual puente del Cardal, por el que la carretera N-630 cruza la profunda trinchera que acoge la vía del tren. El mapa de 1896 muestra cómo el camino se extendía hasta las inmediaciones del puente, del que parece estar separado solamente por unos pocos metros. En cuanto a las fotografías aéreas del Vuelo Americano de 1956-1957⁴² el camino sigue en paralelo la carretera hasta llegar a las inmediaciones del puente.

Aunque en la actualidad ya ha desaparecido bajo el firme de la carretera, el camino debía continuar por la actual calle de San Benito hasta encontrarse con la calle de Monobel, cubriendo una distancia cercana a los 300 metros. Dos evidencias parecen indicar este discurrir: la primera, la cruz del Cardal, situada en la plaza que con ese nombre se abre tras las casas que bordean la carretera por su margen izquierdo en dirección norte. Los accesos a Cañaveral se encontraban todos jalonados por cruceros, la mayor parte de los cuales se han conservado hasta nuestros días, En concreto, la cruz del Cardal se habría levantado para indicar el paso de quienes llegaran o abandonaran el pueblo en dirección sur tomando el desvío que conducía hacia el camino real.

⁴² Fuente: IDE Extremadura.

La segunda evidencia se encuentra en el plano que el párroco Juan de Cáceres Villalobos envía en 1795 a Tomás López junto con sus indicaciones sobre Cañaverál. En él se aprecia que el camino se dirige desde la mencionada cruz del Cardal hasta la entrada de la calle Monrobel, desde donde continuaría hasta la plaza de Iglesia, actual plaza de Ntra. Sra. la Virgen de Cabezón. Una vez en este punto del núcleo urbano, bordeando el templo parroquial de Santa Marina, se accedería a la calle Real en el tramo que se conoce como plaza del Ayuntamiento, donde el camino convergería con la cañada real. La distancia desde el inicio de la calle Monrobel hasta la plaza del Ayuntamiento ronda los 240 metros.

La cañada real se dirige hacia Cañaverál desde el sur tras haber atravesado el río Tajo unos kilómetros aguas abajo del vado de Alconétar. Su entrada en Cañaverál se produce pasando junto al arrabal de San Juan y siguiendo la calle Real hasta llegar a la ya mencionada plaza del Ayuntamiento, realmente un ensanche de la misma vía que hace las veces de plaza mayor de la localidad.

A partir de la plaza del Ayuntamiento el camino real se solapaba a la cañada real, cuyo trazado seguiremos a partir de ahora. Desde la plaza del Ayuntamiento, la cañada marcha hacia la salida de Cañaverál, con dirección noreste, siguiendo la calle Real hasta su encuentro con la circunvalación de la carretera N-630. En total unos 370 metros. La cañada, tras converger con la carretera, efectúa una curva y cruza sobre el casi inapreciable en la actualidad puente de la Fontanita. A su izquierda, en una elevación oculta por las casas que se levantan junto a la carretera, se sitúa el crucero de la calle de la Cruz. Se trata de uno de los cruceros que, como ya mencionamos al hablar de la cruz del Cardal, permanecen en pie en la localidad indicando el inicio de los caminos. En este caso se trata de un cruceo de factura moderna, erigido en el último tercio del siglo XX para ocupar el lugar de otro anterior. Sigue después la cañada hasta el punto en el que actualmente se encuentra la parada del autobús en Cañaverál, en total, 250 metros.

Desde allí, la cañada se introduce por la calle de los Tejares y avanza paralela al talud sobre el que discurre la carretera N-630 hasta salir del pueblo. Pese a comenzar a dejar atrás el casco urba-

no se encuentra reducida a un camino que prosigue su recorrido entre las tapias de huertos y olivares⁴³. Recientemente ha sido cubierta con una capa asfáltica de color oscuro.

Después de recorrer unos 650 metros desde la parada del autobús, la cañada vuelve a encontrarse con la carretera N-630, que cruza a pocos metros de la llamada Casa del Boliche. Continúa la cañada en paralelo a la carretera por su izquierda durante otros 600 metros, hasta alcanzar la rotonda desde la que se da acceso a la Estación de Cañaverál y a la autovía A-66. Al llegar a este punto, la cañada modifica un tanto su dirección hacia el norte, aunque manteniendo todavía una ligera inclinación hacia el este. Desde allí marcha durante algo más de 400 metros hasta alcanzar la ermita de San Cristóbal, obra de finales del siglo XX.

Unos 60 metros antes de llegar a la referida ermita de Cristóbal, la cañada discurría antiguamente junto a una caseta de peones camineros hoy desaparecida, pero cuyo emplazamiento se encuentra señalado por varios árboles de gran tamaño. La caseta es perfectamente apreciable en las fotografías del Vuelo Americano de 1956-1957. La cañada supera la caseta y, tras pasar ante la ermita, se dirige hacia su encuentro con la Vía de la Plata, que llegaba a esta zona procedente de la Estación de Cañaverál.

El trazado de la Vía de la Plata prácticamente ha desaparecido a partir de su encuentro con la Estación de Cañaverál. Singular importancia en este proceso de degradación de la calzada ha tenido la instalación al norte de la Estación del polígono industrial de Cañaverál, que se inicia en los años setenta del siglo XX. La ininterrumpida construcción de naves industriales a ambos lados de la carretera que enlaza la estación del tren con la N-630 ha incidi-

⁴³ El ancho de la cañada real se cifra en 75,22 metros en la "ORDEN de 20 de mayo de 1959 por la que se aprueba la clasificación de las vías pecuarias existentes en el término municipal de Cañaverál, provincia de Cáceres", publicada en el BOE, n. 129, de 30 de mayo de 1959.

do sobre la calzada romana, al levantarse varias de ellas sobre su trazado. Debido a ello, solo es posible seguir la Vía de la Plata una vez superado el enlace que conduce hacia la A-66, y no sin dificultad, pues entre el ramal que lleva a la autovía y la cercana carretera N-630, se han levantado dos fábricas más, separadas del resto del polígono industrial, que también han afectado a la calzada romana.

Debido a estas circunstancias a las que nos referimos, el trazado de la Vía de la Plata no vuelve a manifestarse con cierta claridad hasta que cruza la carretera N-630 en las proximidades de la ermita de San Cristóbal. La dificultad para su localización es apreciable en el hecho de que el monolito de granito que existe para indicar el trazado de la Vía de la Plata, realmente se encuentra colocado en uno de los extremos de la cañada, mientras que la auténtica calzada romana pasa una veintena de metros más adelante. Es posible reconocer el trazado de la vía por el firme de piedra que presenta. De todas formas no se pueden descartar arreglos posteriores ya que, según el mapa de 1896, el recorrido de la calzada era aprovechado hasta superar las Huertas de Roma (que es como se denomina el paraje inmediato a la actual ermita de San Cristóbal) por la Carretera de la Estación a Torrejuncillo. Esta carretera y la calzada se unían en el inicio de la subida al Puerto de los Castaños con la actual carretera N-630 (Carretera de Salamanca, en el plano de 1896), que coronaban las tres a la par, separándose entonces de nuevo.

El punto exacto en el que la cañada se uniría con la Vía de la Plata se sitúa a unos setenta metros de la rasante de la ermita de San Cristóbal. A partir de ahí, se solapaban la calzada, la cañada y la carretera con destino en Torrejuncillo y avanzaban unidas en dirección norte durante cerca de un kilómetro hasta llegar a las proximidades de la base del cerro de los Castillejos, donde la cañada se separaba de las otras dos vías.

Aunque con lo expuesto hasta el momento quedarían explicado los accesos del camino real a Cañaverál desde el sur y desde el norte, pensamos que el abrupto descenso que realiza el camino desde el cerro de las Cerradas hasta el valle del arroyo de Guadancil imposibilitarían el uso en este tramo de carros y carruajes, limitándolo al paso de caballerías o personas andando. Este problema nos

lleva a considerar que posiblemente debió existir una alternativa para el transporte rodado⁴⁴. Como hipótesis planteamos que todos los transportes que empleaban la rueda accederían a Cañaverál desde el norte, esto es, siguiendo la misma dirección de la cañada. Así ocurriría tanto para quienes viajaran hacia el sur como para los que lo hicieran hacia el norte.

A esta circunstancia obligaría la cadena de elevaciones sobre la que avanza la Vía de la Plata a partir del cerro de las Cerradas. Hasta que la calzada no supera la Estación, el terreno no permite la comunicación con Cañaverál mediante el trazado de un camino que presente una pendiente suave. Podría, por lo tanto, pensarse que los carros irían hasta el punto cercano a la ermita de San Cristóbal, en el que coinciden cañada real y Vía de la Plata. Sin duda se trata de una posibilidad que no debe descartarse, pero pensamos que con el objeto de economizar tiempos y distancias debió existir un trazado que uniese la Vía de la Plata con Cañaverál de forma más directa.

Es interesante señalar que, al menos hasta finales de la década de los 50 del siglo XX, el acceso desde la Estación de Cañaverál a la actual carretera N-630, se producía en forma de V a consecuencia de los dos viales en que se dividía a partir de la zona donde ahora se levanta la fábrica de Iberceras. Uno de estos viales seguía recto hacia delante, facilitando la incorporación a la carretera N-630 a quienes se dirigieran hacia el Puerto de los Castaños, mientras que el otro efectuaba una curva hacia la izquierda para unirse a la misma carretera en dirección a Cañaverál. Este trazado, que es apreciable en las fotografías aéreas del Vuelo Americano de 1957-1957, ya existía a inicios del siglo XX, pues aparece en el mapa de 1896. En nuestra opinión, el vial en curva, el que se desvía hacia la izquierda, se habría realizado sobre un antiguo camino que habría marchado

⁴⁴ Sobre los problemas a los que se enfrentaba el transporte rodado en la antigüedad se puede consultar la obra de MORENO GALLO, Isaac. *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Madrid, Ministerio de Fomento. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas (CEHOP), 2006 (puede consultarse en <http://www.traianvs.net/viasromanas/viasromanas.pdf>).

solapado con la cañada real hasta las cercanías del cruce de la carretera de la Estación.

Parte de este recorrido del camino es apreciable actualmente, discurriendo embutido en el ancho de la cañada real. En realidad se trataría de la continuidad de la senda que, solapada, como ya decimos con la cañada, abandona Cañaveral tras pasar por la calle de los Tejares y cruzar la carretera N-630 en las cercanías de la Casa del Boliche. Desde allí marcha por el lado izquierdo de la carretera, prácticamente pegado a ella al principio, hasta que la presencia de una laguna hoy seca la obliga a acercarse a la fachada de una granja inmediata. Luego, superada la laguna, gira de nuevo hacia la carretera, con la que enlaza a poco más de un centenar de metros antes de la entrada en la actual rotonda desde la que se accede a la Estación. Consideramos que antiguamente el camino habría seguido efectuando una curva hasta encontrarse con la Vía la Plata que avanzaba en dirección norte. Esa curva a la que nos referimos sería el ramal de la izquierda que antiguamente presentaba la carretera de la Estación al alcanzar el cruce con la actual carretera N-630, cuyo afirmado y asfaltado habría fosilizado el paso del antiguo camino. Actualmente este desvío de la carretera de la Estación hacia la izquierda ha desaparecido, sirviendo de base a la rotonda a la que antes hemos aludido.

Aunque es cierto que la documentación consultada no nos ha permitido encontrar ningún indicio de este doble acceso a Cañaveral, la realidad es que, de esta forma, la entrada y salida al núcleo urbano de carros y carruajes procedentes o que se dirigieran hacia el sur podría hacerse por una zona menos accidentada que el terreno que presenta la hilera de cerros sobre los que discurre la Vía de la Plata al sureste del pueblo. Con los medios actuales quizá pueda parecer excesiva esta bifurcación, pero valorando las limitaciones que se imponían en siglos pasados, creemos que el algo más de medio kilómetro que separan ambas opciones debe ser tenido en cuenta. Es más, el otro acceso, el que desciende desde el cerro de las Cerradas, estaría haciendo una función similar, ganar tiempo y distancia para quienes cubrieran sus etapas en caballerías o a pie.

IV.- CONCLUSIÓN

A partir de los datos aquí aportados, consideramos que existen evidencias sobre el paso histórico del camino real por Cañaveral. Entendemos, además, que la utilización de esta desviación de la Vía de la Plata comenzaría en los siglos finales de la Edad Media, una vez que, en el siglo XIII, es fundado Cañaveral por los templarios, como parecen indicarlo las evidencias documentales más antiguas y la presencia del puente de San Benito, y se extendería hasta las décadas finales del siglo XIX, cuando el camino real fue sustituido por la carretera que actualmente se denomina N-630. Por otro lado, la conexión que se haría hacia el norte, única zona que permitía el tránsito del transporte rodado entre la antigua calzada romana y Cañaveral, presentaría una bifurcación según la dirección que se pretendiese seguir, mientras que la opción que existía para acceder a la localidad desde el sur quedaría restringida a caballerías por causa de su orografía.

Tras trazarse la actual carretera N-630 a finales del siglo XIX el tránsito continuó por la desviación del camino real al solaparse con otras vías, como la cañada real y el camino de San Benito, que sí se mantuvieron en uso, aunque cada vez de forma más residual. Esa fue la tónica hasta finales del siglo XX, cuando, gracias al turismo, estos caminos han recuperado parte de su tránsito. En ello han tenido especial protagonismo el denominado Camino Mozárabe que, siguiendo el trazado de la Vía la Plata, se dirige hacia Santiago de Compostela y el Camino Natural del Tajo, que une las localidades ribereñas de este río⁴⁵. Este proyecto, desarrollado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha permitido recuperar el tramo que desciende desde el cerro de las Cerradas, sin duda el más interesante de todo el desvío y también probablemente el mejor conservado. Confiamos que las actividades ligadas a este

⁴⁵ Sobre el Camino Natural del Tajo puede encontrarse más información en http://www.magrama.gob.es/es/desarrollo_rural/temas/caminos_naturales/caminos_naturales/sector_centro/tajo/default.aspx

tipo de turismo se mantengan en el tiempo y supongan la revitalización definitiva de estos caminos.

APÉNDICE FOTOGRÁFICO Y CARTOGRÁFICO



Fig. 1.- Desvío de la Vía de la Plata a Cañaveral desde el sur



Fig. 5.- Vuelo americano 1956-7. Carretera N-630
entre Cañaveral y cruce de la Estación



Fig. 6.- Vuelo americano 1956-7. Casilla de camineros, junto a la N-630



Fig. 7.- Cima del Cerro de las Cerradas



Fig. 8.- Inicio del descenso del camino desde la cima del Cerro de las Cerradas



Fig. 9.- Descenso del camino por el Cerro de las Cerradas



Fig. 10.- El camino en dirección a Cañaveral tras atravesar el Puente de San Benito



Fig. 11.- Bordillos del camino en su descenso por la ladera del Cerro de las Cerradas



Fig. 12.- Afirmado en el descenso del Cerro de las Cerradas



Fig. 13.- Puente de San Benito



Fig. 14.- Circunvalación de la carretera N-630 en la calle de San Benito



Fig. 15.- Punto exacto en el que la Vía de la Plata se encuentra con la cañada procedente de Cañaverál



Fig. 16.- Zona por la que discurre la Vía de la Plata cerca de la ermita de San Cristóbal



Fig. 17.- Afirmado de la Vía de la Plata en los alrededores de la ermita de San Cristóbal



Fig. 18.- La Vía de la Plata cerca de la ermita de San Cristóbal, que se observa al fondo