



Seleccionar página



# EL VIEJO EJE DE LA OTRA ESPAÑA

22 noviembre 2020 | Modelo territorial, Opinión



---

**Pablo Huerga Melcón**, profesor de Filosofía en el IES Rosario de Acuña

---

Un tren rebosante de humo y vapor se acerca. La modesta estación lo recibe con un plano à la Lumière. En Shinbone esperan los recuerdos, y el viejo Link Appleyard. Así comienza *El hombre que mató a Liberty Valance*. Al bajar del tren, el senador Ransom Stoddard le dice, satisfecho, al conductor: “Gracias Jason, ha llegado puntual”. Sabemos que el senador va a tener una “escaramuza política” con los periodistas del *Shimbone Star*. Suenan las campanas de la estación y el pitido del brioso tren, mientras la señorita Hallie y Link Appleyard conversan confidencialmente sentados en el pescante de la vieja carreta. Apenada por la nostalgia, Hallie dice: “Esta ciudad ha cambiado mucho: iglesia, escuelas, comercios”. Ford acerca la cámara ostensiblemente, para subrayar la importancia de lo que está a punto de decir, ya en plano medio, el bueno de Link: “Todo esto es el resultado del tren. El desierto continúa siendo lo mismo”. El silencio y el desierto les conducen directamente al pasado, al tiempo de las heroicas diligencias donde los hechos se convierten en leyenda.

f

🐦

p

✉

in

El senador ha dedicado su vida política a erradicar el mundo de los pueblos de frontera que, aislados en medio de la nada, desarrollaban su propia ley, la ley del más fuerte, y en el que florecían también los héroes como Tom Doniphon, a quien hoy vienen a enterrar. La red ferroviaria es el tejido que vertebra una nación. Sin embargo, no nos engañemos, Shinbone sigue aferrada a sus recuerdos. El senador confiesa a su mujer, de vuelta a Washington, que quiere vivir en Shinbone después de abandonar definitivamente la política. Ella llora de felicidad: “Antaño era un desierto, hoy es un jardín”. Pero el recuerdo de las rosas del desierto en el ataúd de Doniphon y, sobre todo, la conversación con Jason, el conductor del tren, hacen que esa llama de esperanza con la que pretendía encender su pipa, sea apagada de un soplido irrevocable. Nunca dejará de ser, allí, en Shinbone, “el hombre que mató a Liberty Valance”. No hay vuelta atrás. El tren viaja hacia el futuro “a 25 millas a la hora o reventará”, y nada ni nadie lo puede parar.

Del mismo modo, cuando en la película *Gladiator*, le pregunta Marco Aurelio a Máximo “¿qué es Roma?”, éste le contesta: “Roma es la luz”. Se dice que todos los caminos conducen a Roma, sin embargo, no todos lo

hacen de manera directa. Eso le pasa a la vía de la Plata. Para conferir unidad al conjunto del Imperio, los romanos no produjeron un sistema radial centralizado, sino una retícula que articulaba el conjunto, aprovechando los caminos trazados previamente. Así, aunque según Víctor W. von Hagen fue Tiberio el que inició la construcción, en el año 24 o 25 después de Cristo, de la que él llama “Vía Argenta”, su existencia se remonta seguramente más allá de los tiempos de los Tartesios. No obstante, no hay constancia de ese nombre (“Via Argenta”) en la antigüedad, y parece que es Nebrija quien, al decir “argentea vulgo dicitur”, traduce al latín la expresión vulgar de “la Plata”, que según José Manuel Roldán Hervás, en su precioso libro de 1968, *El camino de la Plata*, procede del árabe, pues, en su avance por el Oeste, “los musulmanes encuentran ese magnífico camino [de cinco metros de anchura, con tres capas de afirmado sobre las que iban lajas de piedra a modo de firme] que ayuda a sus planes de expansión, y por eso, lo llamaron por antonomasia “el camino” en árabe, “al balath”, de donde se ha derivado el nombre de “la plata”.”

**f****in**

Si observamos el mapa actualizado de las vías romanas tal como lo ofrece Gonzalo Arias Bonet en su artículo “La red viaria de la Hispania Romana. Perspectivas actuales tras siglo y medio de investigaciones”, después de la crítica filológica que dedica al mapa clásico de 1862 confeccionado por Eduardo Saavedra apoyándose en el conocido *Itinerario de Antonino*, las vías principales recorrerían la península ibérica formando una retícula con el siguiente trazado: de noreste a suroeste, la vía Augusta, que atraviesa Tarraco, Saguntum, Corduba, Hispalis y Gades; otra de Caesaraugusta a Emerita Augusta, y otra ya en el norte, de Este a Oeste: entre Pompaeio, y Asturica Augusta. Esas tres rutas, como filas, son atravesadas por rutas dirigidas de norte a sur y de oeste a este: De Pompaelo, Osca, Ilerda, a Tarraco, de Portus Blendium a Saguntum, de Salmantica a Cartago, y las dos más extensas, ya de norte a sur, la Vía de la Plata de Asturica a Gades, y la que va desde Bergidum a Olisipo. Y si hubiera que buscar un foco que centralizara la red viaria sería, sin duda, Emérita Augusta. En Hispania, todos los caminos conducen a Emérita Augusta, y de ahí a Roma, vía Cádiz, Cartago o Tarraco.



Que la vía de la Plata llegaba hasta Cádiz me parece poco discutible, según los argumentos recogidos por Diego Miguel Muñoz Hidalgo en su artículo “El «corredor de la Plata» (Gibraltar-Gijón). Un camino de caminos (S.-N./N.-S.) en el occidente hispano”. Por su parte, Gonzalo Arias Bonet, aunque propone una tesis sorprendente sobre el origen de Madrid, que habría nacido en el cruce de dos vías romanas de primer orden, la que conduce de Emérita Augusta a Caesaraugusta, y la que va desde Salmantica a Cartago, niega, sin embargo, que la vía de la Plata alcanzara la costa norte en Gijón. No obstante, el “Informe sobre vía y ruta de la Plata”, de la profesora Carmen Fernández Ochoa, deja clara la continuación de la ruta desde Astorga hasta Gijón:

“Precisamente la conexión con Asturias ofrecida por el *Anónimo de Ravenna* nos interesa especialmente, pues con ello se demuestra también, mediante fuentes escritas, que Astorga enlazaba con Asturias. En efecto, en el camino hacia León sitúa el *Anónimo* una ruta hacia el norte que nacía en la mansio Vallata (Villadangos o Milla del Páramo) y

por Interannium (Vega del Ciego) llegada a Luco Astorum (Lugo de Llanera). Los testimonios arqueológicos indican que esta ruta continuaba hasta Gijón atravesando la parte suroriental del concejo donde se la denomina con el nombre de “Camino Antiguo de Gijón»; pasaba por Veranes, Trubia, Cenero, Lloreda (con restos visibles hasta hace pocos años) , La Muria, Tremañes y Pumarín, entrando en Gijón por la actual Avda. de Portugal. Desde Veranes, un ramal se dirigía por Porceyo a salir a Roces y a Sta. María de Contrueces.”

La península ibérica quedó estructurada en su capa basal por una red de vías principales y secundarias que pervive aún bajo el trazado de las modernas carreteras y líneas férreas. Como dice Gonzalo Arias Bonet:



“Creo que la principal causa de que no se encuentren hoy muchas calzadas en su forma primitiva es que han sido reparadas repetidamente a través de los siglos hasta transformarse en carreteras modernas.” Todavía, dice, en “el siglo XVIII, viajeros curiosos y archivos de obras públicas nos han guardado la memoria de este aprovechamiento moderno de las viejas vías.” Ahí está, para atestiguarlo, la Vía de la Plata que, habiendo sido vía romana, camino real, cañada real, camino mozárabe de Santiago (según la historia que recupera Diego Miguel Muñoz Hidalgo), vía férrea, y carretera nacional (la N630), es hoy una autovía impresionante (que comparte nombre con una mítica autopista estadounidense, la A66), que conecta Gijón y Cádiz, reescribiendo de nuevo su trazado milenario.

En el libro, *Técnica y Civilización*, Lewis Mumford propone una periodización histórica de la técnica que encaja especialmente bien en lo que se refiere al asunto del transporte, pues la etapa primera, que llama eotécnica, se extiende hasta el siglo XIX, momento en el que comienza la etapa paleotécnica, fruto de la revolución industrial, cuyo máximo exponente fue la máquina de vapor y el ferrocarril. El caballo de hierro cambió el mundo, añadiendo a la red de caminos una renovada vertebración basada en el control científico de la energía. Poco a poco se fue extendiendo por España una impresionante red de ferrocarril que suponía la adopción de medidas y disposiciones que involucraban a toda la nación, el ancho de las vías (que, contra lo que se cree,

correspondió, según el historiador del ferrocarril, Francisco Wais, a un estudio estrictamente técnico), los trazados, las señalizaciones, y la sincronización del tiempo entre ciudades (problema que eventualmente contribuyó al desarrollo de la teoría de la relatividad, como demuestra Peter Galison en su importante libro, *Relojes de Einstein y mapas de Pointcaré*).

En España la red de ferrocarriles crece durante el siglo XIX de un modo impresionante, siempre según iniciativas combinadas entre empresas privadas y el Estado. El primero que se planteó la necesidad de nacionalizar los ferrocarriles fue Francisco Cambó en su etapa como ministro de fomento entre 1918 y 1919. Si contemplamos el mapa



alemán de la red de ferrocarriles en España datado hacia 1921 que puede consultarse en Internet, se observa otra vez, una tupida retícula, y no una estructura radial, con ciertos núcleos de mayor intensidad,



como Asturias, el País Vasco, Barcelona, Valencia, y Sevilla, además de Madrid: *unidad frente a centralismo*. El carácter reticular del mapa lo impone, en gran medida, la Vía de la Plata, como eje vertebrador de la



mitad oeste del país, en cuyo extremo norte habían surgido,



precisamente, dos de las primeras líneas ferroviarias españolas, me refiero a la de la mina de Arnao y a la de Gijón-Langreo. Los ferrocarriles españoles conectaban entonces entre sí todas las capitales de provincia, salvo Cáceres con Ciudad Real, y La Coruña con Oviedo. No sé si finalmente la apócrifa ardilla de Estrabón podría atravesar la “piel de toro” sin tocar el suelo, pero en estos tiempos cualquiera podía viajar directamente de una capital de provincia a otra en tren; algo que hoy, sorprendentemente, ya no es posible en la vía de la Plata.



La red de Ferrocarriles, nacionalizada en el año 1941 con la creación de la RENFE, comienza a modernizarse. No obstante, la electrificación que se había puesto en marcha en 1949 con el Plan Guadalhorce, no llega a la Vía de la Plata. Este eje, que vertebra de norte a sur el occidente de España, y concretamente el tramo entre Astorga y Plasencia, había sido construido por la compañía llamada “de Explotación de los ferrocarriles de M.C.P. y del Oeste” entre 1891 y 1896. En la construcción participaron los hermanos Felipe y Mauricio Bunau Varilla, “franceses

avezados en obras como la del Canal de Suez”. El tramo, que atesora construcciones como el túnel de Béjar, o el viaducto sobre el río Jerte, había sido inaugurado el 21 de julio de 1896 por el Ministro de Fomento, Aureliano Linares Rivas, en una ceremonia que incluía el recorrido entre Plasencia y Salamanca, siendo la hora de salida para el tren inaugural, “la de las cuatro de la madrugada, con llegada a Salamanca a las ocho cuarenta y cinco”. Finalmente, en enero del año 1985, ochenta y nueve años después de su inauguración, el entonces ministro de Fomento, Enrique Barón, clausura el tramo entre Astorga y Plasencia, haciendo desaparecer la línea de comunicación ferroviaria de la vía de la Plata entre el norte y el sur de España por el *corredor* del oeste. Unos 350 kilómetros de vía, cuya magnífica infraestructura sigue abandonada. La reciente privatización de la RENFE, que supone más recortes, cierre de estaciones y reducción de los servicios de transporte, -porque la privatización consiste en eso: anteponer la rentabilidad económica a la imprescindible rentabilidad social-, no anuncia nada bueno para la situación de la línea de ferrocarril entre Plasencia y Astorga, aunque el Parlamento español llegó a aprobar una proposición no de ley, en 2017, en la que se contempla su futura reapertura.

**f****t****p****✉****in**

En el diseño radial y “centralista” de la nueva red del AVE se sigue observando un persistente y lamentable vacío entre Plasencia y Astorga. Como un vórtice, la nueva red se superpone a la anterior y absorbe hacia las grandes urbes al grueso de la población española, desatiende la igualdad de oportunidades y el desarrollo equilibrado del territorio de la nación, centraliza las comunicaciones dentro de cada comunidad hacia las nuevas capitales autonómicas, y descuida las conexiones fronterizas entre las comunidades autónomas. Donde quiera que baja la rentabilidad, se cierran tramos de vía, se cierran estaciones, se cierran las sucursales de los bancos, también se cierran los cuarteles de las fuerzas de seguridad, los comercios, y, sí, también las escuelas y los centros de salud. Finalmente, las Iglesias dejan de repicar sus campanas y los pueblos mueren. Lo que antes era un jardín, poco a poco se convierte en desierto.

Diversas organizaciones, los propios municipios por donde transcurre esa vía del tren, las Cámaras de Comercio, siguen clamando inútilmente por la reapertura de la línea entre Plasencia y Astorga, más aun ahora cuando está previsto que pase por Plasencia la nueva línea de AVE hacia Madrid procedente de Badajoz, una línea impresionante aun en construcción. No deja de ser una paradoja que Adif y el Estado promuevan el desmantelamiento de esta línea entre Plasencia y Astorga, con el reclamo de las vías verdes, la ecología, el turismo inteligente y la sostenibilidad, cuando esas infraestructuras ferroviarias son las que constituyen el verdadero futuro del transporte sostenible (el tren adelanta al coche eléctrico, en lo que Mumford llamaba la fase *neotécnica*, en setenta años). La única vía verde que debería fomentarse sería la que contempla la electrificación y restauración de su trazado, para que Plasencia, cuando quede conectada con el AVE a Madrid, sea un punto de conexión hacia el norte con los trenes actuales, incluidos los Alvia. La alternativa de convertir un trazado de tanta importancia histórica, estratégica e industrial, en itinerarios accesibles para el paseo de personas y bicicletas, argumentando que se facilita el ecoturismo y el ocio saludable, resulta de un sarcasmo frustrante. Sólo la iniciativa decidida de todas las alcaldías, diputaciones provinciales y presidencias autonómicas implicadas en la Vía de la Plata podrá rebelarse contra la insufrible tiranía del Levante español.

**f****in**

En diversas ocasiones, se ha solicitado la declaración de la vía de la Plata como Patrimonio de la Humanidad y sobran los motivos, a pesar de las discrepancias que en torno a su trazado dividen a algunas de las asociaciones que reivindican esta declaración. Cito aquí y asumo las razones que atesora la riqueza patrimonial del “Corredor de la Plata”, según el artículo de Diego Miguel Muñoz Hidalgo, “El «corredor de la Plata», (Gibraltar-Gijón). Un camino de caminos (S-N/N-S) en el Occidente hispano”:

“En el Corredor ( histórico-ecológico) de la Plata conviven unidos un importante y variado Patrimonio Cultural y Natural a lo largo de 1.000 kilómetros (Estrecho de Gibraltar-Cornisa Cantábrica asturiana).

Huellas de civilizaciones que nos han legado en este escenario viario básicamente cinco conjuntos monumentales declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO: Sevilla, Mérida, Cáceres, Salamanca y Oviedo (¡una riqueza que no tiene ningún otro camino del Mundo)!... Pero, ¡ajo!, a lo que habría que sumar ¡¡la candidatura del trazado de este mismo Camino de la Plata para ser declarado también Patrimonio de la Humanidad !!... A su vez posee multitud de Conjuntos Históricos y reconocidos Bienes de Interés Cultural, entre otros muchos: Tarifa, Medina Sidonia, Cádiz, Jerez de la Frontera, Zafra, Fuente del Maestre, Plasencia, Hervás, Zamora, Béjar, Benavente, Astorga, León, Pola de Lena, Gijón... Del mismo modo posee espacios naturales con una gran biodiversidad, como por ejemplo, en las categorías de Patrimonio de la Humanidad : Doñana; Reservas de la Biosfera : Sierras de Béjar, Alto de Bernesga (Pola de Gordón)...; Parques Nacionales : Doñana, Monfragüe...; Parques Naturales : del Estrecho, de los Alcornocales (Sur de Cádiz), Sierra Norte de Sevilla (occidente de Sierra Morena), Cornalvo (Mérida), Las Ubiñas-La Mesa (Lena)...; Zona de Espacial Protección para las Aves (ZEPA): Llanos de Cáceres, Lagunas de Villafáfila [...] En conclusión, desde aquí solicitamos que sea: Itinerario Cultural Europeo y Patrimonio de la Humanidad (UNESCO).”

f

🐦

p

✉

in

Escenario privilegiado de la historia de Occidente, por allí debió pasar el mítico rey Astur, cantado por Silio Itálico, si tras huir de Troya y arribar a la playa de la Griega en Colunga, fundó Asturias y Astorga, pues dice la leyenda que casó con una hija del rey Geriones, que en Cádiz había recibido también la visita de Heracles –dando nombre a esa vía romana- para robarle sus vacas. Los tartesios extendieron su civilización, que algunos todavía consideran cercana a la conocida leyenda de la Atlántida, que da nombre a Andalucía (según Joaquín Vallvé Bermejo) – no en vano ha sido buscada por los arqueólogos en las tierras del Coto de Doñana-, a lo largo de esa vía entre Cádiz y Huelva y Extremadura. Por allí alcanzaron los romanos a los astures y afianzaron los confines de su imperio transportando el oro extraído de las minas del noroeste. Por allí se internaron los visigodos, se retiraron las huestes de Don Rodrigo y se vertebró la Reconquista hasta Tarifa, donde un leonés entregó la vida de su hijo a cambio de la victoria. En ese mismo camino

se situó el centro del mundo, según Hugh Thomas, para embarcar el Renacimiento desde sus puertos hacia América e inundar de plata toda Europa. En esa ruta se libró después la decisiva batalla de los Arapiles contra los franceses, y se aprobó la Constitución de 1812, que extendía la nación española hasta los confines del mundo. Y es que la Vía de la Plata, como realidad histórico cultural, sigue hacia el mar, une a España con América y circunvala el mundo, pues de plata eran también los reflejos del sol mientras los barcos se abrían paso hacia Occidente.

7 de Noviembre de 2020



## BUSCAR



## CATEGORÍAS



Actualidad



Arte

Asturies

Asturies

cine

Cine

covid-19

Debates

Deporte

Economía

Educación

Empleo

España

Europa

Exposiciones

FICXixón

Género

Geopolítica

Historia

Impronta

Medio ambiente

Modelo territorial

movilidad

**f** Opinión

 Participación ciudadana

 Poesía

 Premios Ballesteros

**in** Presentaciones

Relato

Semana Negra

Sin categorizar

trabajo

Urbanismo

Xixón

Xixón

## **NOTICIAS**

ELEGÍA A CARMEN DEL RIEGO

XXXI PREMIO JUAN ÁNGEL RUBIO BALLESTEROS

Barcelona no siempre vale una misa

Visita del representante de Trencin a la Cultural

LA IMPORTANCIA DE LLAMARSE GOSVINTA



## SOCIEDAD CULTURAL GIJONESA

Un espacio abierto y plural donde poder celebrar actividades culturales y promover valores de la izquierda social y política.

Fundada en 1968.



### ESTAMOS EN:

📍 Estamos en:  
C/ Tomás y Valiente, 1  
2ª planta  
33201 Xixón  
Asturies (Spain)

☎ 985 35 99 15



© 2019 - Sociedad Cultural Gijonesa