

Camino Natural Vía de la Plata

Un camino romano, peregrino y ferroviario

Texto: Javier Rico / Fotografías Vifepla

La Vía de la Plata es uno de los caminos con más historia y tradición de España, equiparable al de Santiago, al tener también connotaciones peregrinas, y además de origen romano. Aparte de sus variantes pedestres y de carretera, hasta 1985 también la recorrían pasajeros en tren. La apertura como senda natural del tramo entre Alba de Tormes y Carbajosa de la Sagrada, en Salamanca, y el acuerdo para abrir otro entre esta provincia y Cáceres ofrece nuevas posibilidades, más llevaderas, de recorrer este trazado histórico. Otra cosa será alcanzar los 800 kilómetros de de la red ferroviaria que unía Sevilla con Gijón.

“Expectación máxima”. Esta es la frase que más se ha repetido desde que comenzaron, hace algo más de un año, las obras de levantamiento de la vía férrea y se vislumbraran los primeros metros del Camino Natural Vía de La Plata. La historia de su concepción y desarrollo no ha estado exenta de controversias e incluso oposición. Tanto los ayuntamientos como numerosas asociaciones y plataformas de ciudadanos se resistían a dar por desechada definitivamente la posibilidad de recuperar

un medio de transporte que ayudaba a comunicar y vertebrar numerosos territorios rurales del oeste peninsular.

Ahora, los cinco ayuntamientos de la [Asociación Vía Férrea de La Plata \(Vifepla\)](#), impulsores de los 19,5 kilómetros que inauguran el camino natural, son los primeros en defender la nueva vida del trazado ferroviario

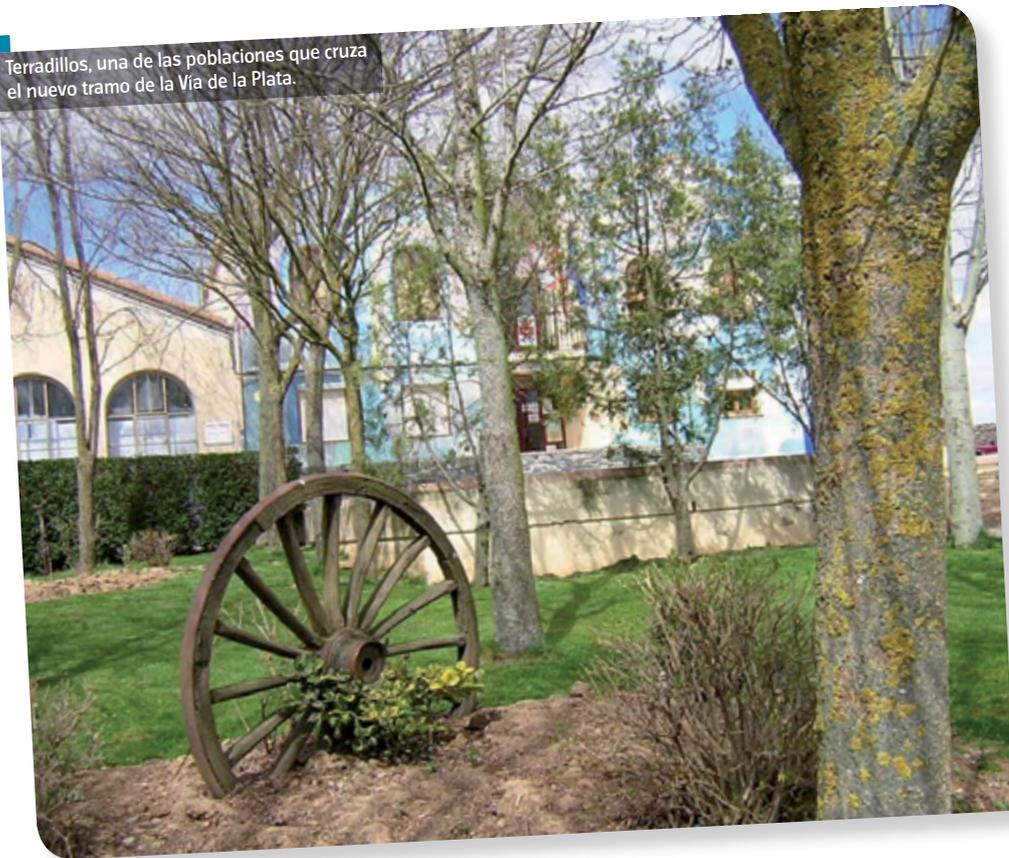


Alba de Tormes, punto de arranque del tramo recién inaugurado del Camino Natural de la Vía de la Plata, que una veintena de kilómetros después desemboca en Carbajosa de la Sagrada.

y en aglutinar y fomentar dicha expectación. Se trata de una de las últimas actuaciones del [Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente \(MAGRAMA\)](#), que desde 1993 ha recuperado y construido más de 9.200 kilómetros de caminos naturales, de los cuales 1.300 corresponden a antiguas vías de tren, también conocidas como vías verdes. La inversión ha rondado el millón de euros.

Dicha “expectación máxima” se palpa en el taller de empleo (que termina el 30 de abril) en el que se forman ocho personas en la interpretación de los valores naturales y culturales. El curso es uno de los objetivos de la acción de formación y empleo en la que participan el MAGRAMA, Vifepla y la Junta de Castilla y León para potenciar la conservación y mejora de esos valores, identificándolos previamente, analizando su estado y potenciando su divulgación. Se pueden seguir los trabajos de inventario de los recursos en el blog creado al efecto: [Vía Verde de la Plata](#).

Terradillos, una de las poblaciones que cruza el nuevo tramo de la Vía de la Plata.



CULTURA, MEDIO AMBIENTE Y TURISMO

Primero la ruta de peregrinación por el oeste hacia Santiago de Compostela y luego el ferrocarril, tanto de pasajeros como de mercancías, extendieron y duplicaron el diseño original romano (470 kilómetros entre Mérida y Astorga) para unir Sevilla con Gijón a lo largo de 800 kilómetros discontinuos. El tramo más largo y con más historia unía Plascencia, en Cáceres, con Astorga, en León, durante 347,5 kilómetros. El tráfico ferroviario de pasajeros comenzó a finales del siglo XIX y llegó hasta el 1 de enero de 1985. El de mercancías aguantó hasta los años noventa y el resto es ya historia de abandono de la vía y de ansias de

recuperación del tráfico por parte de ciudadanos y ayuntamientos.

Ahora Vifepla y el tramo recientemente abierto unen Alba de Tormes, Terradillos, Calvarrasa de Arriba, Arapiles y Carbajosa de la Sagrada, los cinco municipios afectados por los casi 20 kilómetros del nuevo camino natural. Desde que, en 2012, se constituyó la asociación, su objetivo ha sido “aprovechar un recurso existente y de primera magnitud, como infraestructura de ocio, con un costo bajo de inversión, y con posible financiación de las obras por parte del Programa de Caminos Naturales”. De esta manera, el camino añade y complementa aspectos culturales, ambientales y turísticos, entre otros, “todo ello encaminado a una mejor subsistencia de la zona oeste peninsular”.

Uno de los primeros trabajos de Vifepla fue encargar la redacción del estudio de viabilidad del tramo Alba de Tormes-Carbajosa de la Sagrada a la empresa [Alcántara 98 Ingeniería Puentes Arquitectura](#), con experiencia en este sentido con otros caminos naturales. En paralelo, [Enajenación de Materiales Ferroviarios \(Emfesa\)](#), por encargo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), realizó los trabajos de levantado de la vía a lo largo de varios puntos de la traza en Castilla y León, y el tramo objeto del estudio es uno de los primeros en concluir.

ENTRE BATALLAS Y ENCINAS

Aparte del patrimonio asociado a la vía férrea (viaductos, puentes, estaciones...), en Arapiles quedan en pie construcciones que remiten a una batalla histórica. El Campo de los Arapiles está catalogado como bien de interés cultural, con categoría de sitio histórico, ya que en este paraje se libró

el 22 de julio de 1812 una batalla también conocida como “la de Salamanca”, una de las más importantes de la Guerra de la Independencia española (1808-1814). Un aula de interpretación en el pueblo y las colinas conocidas como Arapil Grande (al oeste) y Arapil Chico (al este) dejan constancia del enfrentamiento, que acabó con victoria anglo-hispano-portuguesa.

El tramo recuperado se queda a las puertas de la ciudad de Salamanca y, como se dice en el estudio de Alcántara 98, “desde el punto final del presente tramo se puede contemplar la inigualable silueta de las catedrales de la ciudad de Salamanca, posible continuación del Camino Natural de la Vía de la Plata hacia Zamora y Astorga”.

Aparte de los valores culturales e históricos, estos 19,5 kilómetros también dan para alguna alegría natural. Los primeros pasos están dominados por cultivos (como la gran mayoría de la zona de expansión de la capital salmantina), pero justo tras cruzar el arroyo del Valle, pasado Terradillos, la vegetación se hace acompañante habitual, gracias a una mancha de encinar que resiste. El paisaje de encinas se abandona poco antes de entrar en el término de Arapiles, pero la vuelta de los terrenos de labor no está exenta de sorpresas ornitológicas como alondras y rapaces variadas.

Todos estos valores están muy relacionados con el taller de formación que se imparte en el Centro Cultural Nelson Mandela de Terradillos, del que saldrá también diverso material divulgativo para dar a conocer dicho patrimonio. **R**

PRÓXIMA ESTACIÓN: PLASENCIA-BÉJAR

El siguiente tramo del ferrocarril de la Vía de la Plata que tiene más papeletas para sumarse al de Alba de Tormes-Carbajosa de la Sagrada es el de Plasencia-Béjar, lo que supondría unir dos provincias (Cáceres y Salamanca) y dos comunidades autónomas (Extremadura y Castilla y León). Esto le permitiría acceder a financiación del Feader de la programación 2014-2020, ya que reúne el requisito de conectar dos comunidades autónomas.

De momento, ya se está procediendo al levantamiento de la vía en los términos de Béjar y Puerto de Béjar por parte de ADIF. Más de 5.000 firmas recogidas hace dos años, gracias a una iniciativa de varios grupos de montaña de la comarca Sierra de Béjar, fueron el detonante de la apuesta por construir este segundo tramo y facilitar así la apertura de un nuevo corredor turístico en la zona.



A lo largo del camino se encuentran carteles explicativos de las características naturales de la zona.

Algunos colectivos políticos, sociales y ecologistas han publicado un manifiesto en el que no se oponen al camino natural, pero piden que se haga compatible con el mantenimiento del patrimonio ferroviario. Solicitan que no se desmantele y se conserven incluso las vías, además de estaciones, viaductos, puentes, túneles, depósitos y tubos para el abastecimiento de agua, almacenes y cargaderos de ganado.

En el lado extremeño también se han puesto de acuerdo los alcaldes de los principales municipios que unen Baños de Montemayor con Plasencia, tras desestimar definitivamente la recuperación de la vía férrea. Desde el MAGRAMA informan de que ya está redactado el proyecto del tramo Béjar-Baños de Montemayor (el paso siguiente será contratar la obra) y que se ha iniciado el de Baños de Montemayor-Plasencia.