

La Vía de la Plata nella Penisola Iberica: tra antica memoria e nuove emozioni

The Vía de la Plata in the Iberian Peninsula: between old memories and new emotions

Paolo Rovati

Dipart. Istituzioni Economiche e Finanziarie - Università di Macerata
paolo.rovati@unimc.it

Riassunto – La *Vía de la Plata* ha rappresentato nella Penisola Iberica un'importante realtà storica nel contesto della rete viaria romana e durante secoli ha costituito il principale collegamento tra il sud ed il nord dell'occidente spagnolo. Attualmente, pur nella complessa ricerca per il recupero dell'originario tracciato, la *Vía de la Plata* ha riacquisito una forza ideale, tale da essere percepita e vissuta come un elemento d'identità culturale collettiva, che supera i limiti dello spazio, del tempo e della storia stessa.

Abstract – The *Vía de la Plata* has represented, in the Iberian peninsula, an important historic reality in the framework of the Roman road network and for centuries it has been the main link between the south and the north of the Spanish west. At present, while a difficult research to restore its original lay-out is being carried out, the *Vía de la Plata* has regained an ideal strength that enables it to be felt and lived as an element of collective cultural identity going beyond space, time and historic limits.

Parole chiave: Via romana, Itinerari culturali, Geografia emozionale
Key words: Roman road, Cultural itineraries, Emotional geography

Esistono elementi del paesaggio culturale che hanno la forza di imprimere coerenza ai paesaggi geografici: è il caso della *Vía de la Plata*, che ha finito, attraverso i secoli, per conferire ad un esteso territorio una medesima identità.

La *Vía de la Plata*, che ha rappresentato un importante corridoio occidentale all'interno della rete viaria romana della Penisola Iberica, si presenta oggi come il superamento di un concetto di conservazione meramente archeologico-monumentalista, per realizzare una sintesi di elementi storici ed ambientali, integrati in un originale itinerario culturale.

Anche se negli ultimi decenni ha sofferto un grave deterioramento, sia per la parcellizzazione degli appezzamenti, sia per la meccanizzazione della agricoltura, che ha lasciato illesi appena pochi tratti dell'originario tracciato, l'itinerario della *Vía de la Plata* è stato dichiarato, nel 1997 dalla Comunità Autonoma di Estremadura¹ e nel 2001 da quella di Castiglia e León², Bene di Interesse Culturale e sottoposto ad un piano di conservazione che supera il concetto puramente estetico di patrimonio storico³. La valorizzazione dell'itinerario riflette, infatti, la tendenza a consi-

derare degni di protezione e tutela, oltre ai reperti archeologici, gli spazi accomunati dalla *Vía de la Plata*, che comprendono, in una sorta di museo all'aperto, tanto città d'arte ed elementi di architettura civile, religiosa e popolare, quanto incontaminati paesaggi naturali.

Fin dall'antichità, le comunità umane insediate in un territorio hanno sentito la necessità di comunicare e di scambiare elementi materiali, esperienze ed idee, finendo per condizionare le proprie organizzazioni politiche, sociali e culturali. Da ciò si deduce la fondamentale importanza che hanno rivestito gli antichi collegamenti viari nelle dinamiche geografiche. Sotto questa prospettiva, la *Vía de la Plata* può essere interpretata come collante paesaggistico che, da sud a nord dell'occidente spagnolo, ha acquisito nell'attualità una forza ideale di trascinamento capace di forgiare un'unica identità territoriale.

Al di là dei reperti archeologici, la *Vía de la Plata*, da un lato si è dilatata fino a diventare un'area dai limiti malleabili ed indefiniti, dall'altro si è assottigliata e contratta fino a rimanere ridotta all'evocatrice essenza del proprio toponimo, che ha avuto così tanto successo da rappresentare una sorta di "segno distintivo", utilizzato per denominare, sia le più diverse attività umane, sia odierni elementi del paesaggio, anche se spesso privi di una coerente interrelazione geografica. Tra antica memoria e nuove emozioni, infatti, l'immaginario collettivo ha preso corpo, travalicando una più tradizionale ricostruzione storica. La via romana, dopo un lungo periodo di oblio, è ora percepita e vissuta come un motore

¹ Cfr. Comunidad Autónoma de Extremadura, "Orden de 19 de noviembre de 1997" in *BOE – Boletín Oficial del Estado*, Madrid, 27 gennaio 1998.

² Cfr. Comunidad Autónoma de Castilla y León, "Resolución de 20 de noviembre de 2001" in *BOE – Boletín Oficial del Estado*, Madrid, 17 gennaio 2002.

³ Già nel 1931 un tratto della via romana che attraversa la provincia di Salamanca era stato dichiarato *Monumento Histórico Artístico*.

d'identificazione culturale collettiva che supera i limiti dello spazio, del tempo e della storia stessa. Ed è per questo che un ipotetico viaggiatore che tornasse a percorrerla a duemila anni di distanza, se da un lato osserverebbe una sorta di vistoso stravolgimento, dall'altro scoprirebbe una nuova potenzialità di collegamento emozionale. La *Vía de la Plata* si presenta, appunto, non più come un mero asse viario, ma come uno strumento di identità territoriale e culturale, come un'area di sviluppo integrale, che coniuga elementi storici, ambientali ed antropici di indiscutibile valore unitario e come un esempio di conservazione e messa in risalto di un paesaggio emozionale costruito su suggestioni capaci di modellare un intero territorio.

infatti, esistevano verosimilmente solo tratturi per la transumanza e piste percorse generalmente a piedi e impiegate per il trasporto, a dorso di mulo, di manufatti artigianali e di materie prime. I Romani seppero utilizzare ed integrare queste originarie vie di comunicazione a vantaggio della propria complessa organizzazione militare, amministrativa e commerciale.

La rete viaria progettata dai Romani in Spagna si organizzò in un sistema ad anello intorno al centro della penisola.

Fondamentalmente furono collegati i principali insediamenti urbani dell'interno, come Siviglia, Mérida, Astorga, Saragozza o Cordoba, con i porti della costa meridionale e orientale di Cadice, Cartagena o Tarragona.



Fig. 1 - Itinerari della *Vía de la Plata*. Il tragitto originario riportato dall'*Itinerarium Antonini* del III secolo d.C. è rappresentato da una doppia linea (P. Rovati).

1. L'originario tracciato della via romana

L'*Hispania* romana poté disporre di una articolata rete viaria, che si era andata sviluppando fin dalla conquista e che metteva in collegamento le distinte regioni. Oltre a rappresentare un imprescindibile strumento militare utile alla sottomissione delle popolazioni indigene, terminò per svolgere un ruolo essenziale nella diffusione delle strutture politiche, economiche e culturali della romanità.

Non si hanno notizie di vere e proprie strade preesistenti a quelle romane. In epoca preromana,

Successivamente, inoltre, vennero aggiunti nuovi collegamenti tra alcuni di questi centri ed altre regioni ricche di risorse.

La *Vía de la Plata* merita un'attenzione particolare, sia per il grado di conservazione di alcuni dei suoi tratti e delle sue pietre miliari, sia per l'importanza degli insediamenti che collegava e per il ruolo essenziale che rivestì nella latinizzazione della fascia occidentale della penisola, rappresentando, fin quasi ai giorni nostri, l'unico asse di collegamento tra il nord e il sud dell'occidente spagnolo.

Seppure la sua funzionalità come via di comunicazione sia perdurata nel tempo, numerose si

sono alternate le ipotesi per quanto riguarda l'origine del nome.

L'attuale toponimo, *Vía de la Plata*, è una denominazione popolare rintracciabile solo dal XVI secolo e, benché letteralmente corrisponda a "via dell'argento", sembra essere solo il risultato di una trasformazione fonetica, poiché la via non è mai stata utilizzata per il commercio di questo metallo. Un'ipotesi ne fa risalire la derivazione toponomastica dal latino *via delapidata*, "via pavimentata" (Gil Montes, 2004, p. 87), altre dal latino *via lata*, "via ampia", o dall'arabo *balath*, "pavi-



Fig. 2 - Tratto lastricato della *Vía de la Plata* corrispondente al *cardo maximus* della antica città romana di Capera (P. Rovati).

mento", termine, quest'ultimo, usato da un viaggiatore musulmano del X secolo per descrivere una strada che avrebbe potuto essere la *Vía de la Plata* (Ávila Granados, 2006, p. 19; Roldán Hervás, 2007, pp. 328-331).

Se complessa appare l'identificazione dell'origine del nome, non più agevole risulta definire l'estensione e l'originario tracciato dell'intera via, poiché convivono una tesi che afferma che la *Vía de la Plata* sia costituita unicamente da un tratto viario, quasi rettilineo, di 313 miglia romane (circa 460 km), che univa la capitale della Lusitania, *Emerita Augusta* (Mérida), a sud, con la città di *Asturica Augusta* (Astorga), a nord (Roldán Hervás, 2007, pp. 334-335), ed altre tesi, non sempre esenti

da contestazioni, che suggeriscono di dilatare fino ad oltre 800 km la globalità del percorso (Fig. 1), considerando che alla direttrice originaria debbano essere aggregati due prolungamenti, uno settentrionale verso *Gigia* (Gijón) sul Mar Cantábrico (Rollán Ortiz, 2002, pp. 1-28), un altro meridionale fino a *Hispalis* (Siviglia), porto fluviale sul Guadalquivir che consentiva un più rapido collegamento navale con *Gades* (Cadice) e da lì con il resto dell'Impero (Clément, 1999, pp. 115-120). Il collegamento tra Mérida e Astorga, oltre che archeologicamente accertato, appare documentato già nell'*Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*, una raccolta del III secolo d.C. dei principali itinerari dell'Impero, dove questa via, però, non viene considerata in modo unitario, ma divisa in due percorsi distinti che si congiungevano all'altezza dell'insediamento di *Ocelo Duri* (Zamora), sul fiume Duero (Roldán Hervás, 1975, pp. 81-89).

La realizzazione romana della via tra Mérida ed Astorga ebbe inizio nel I secolo a.C. come conseguenza della fondazione delle due città, risultando di vitale utilità strategica e militare per la pacificazione e il controllo dei territori settentrionali appena conquistati e, successivamente, fondamentale per lo sfruttamento delle risorse minerarie, soprattutto di oro e di stagno, di cui l'area era particolarmente ricca (Rollán Ortiz, 2002, p. 10). In questo tratto, la via procede dalle fertili vallate del fiume Guadiana, dominate da Mérida, percorre i penepiani di Cáceres e di Salamanca, attraversa la valle del Duero e raggiunge Astorga. Il tracciato, pur sviluppandosi in direzione ortogonale a quella dei principali elementi del rilievo, salva con successo impegnative barriere naturali come, ad esempio, le alture della Sierra de San Pedro, il profondo letto incassato del Tago, la Sierra de Cañaverl, l'elevato massiccio della Cordigliera Centrale e l'ampio corso del fiume Duero (Oliver Román, 1949, pp. 29-31).

Molto probabilmente il tracciato della *Vía de la Plata* si basò su originari percorsi utilizzati per il commercio di metalli e per la transumanza dalle popolazioni indigene che occupavano il sudovest iberico (Gil Montes e Álvarez Rojas, 1988, pp. 305-316; Salinas de Frías, 1999, pp. 43-47; Almagro Gorbea, 2005, pp. 29-43). Il collegamento tra distinti insediamenti di interesse strategico od economico, dovendo essere realizzato nel minor tempo possibile, impose ai Romani la necessità di tracciare vie prevalentemente rettilinee e su terreni con il minor numero di ostacoli, cercando anticlinali con scarsa pendenza e tratti fluviali con acque poco profonde per essere, se possibile, attraversati a guado (Alfaro Giner, 2001, p. 218). La *Vía de la Plata*, che a volte poteva misurare oltre cinque metri di ampiezza per consentire il contemporaneo passaggio di due carri, era consolidata con differenti materiali sovrapposti, di dimensioni maggiori nel sottofondo e minori negli

strati più superficiali di copertura, e se necessario con sponde rinforzate in pietra.



Fig. 3 - Il miliario XXVI inglobato, *in loco*, in un muretto a secco di una proprietà privata in provincia di Cáceres (P. Rovati).

Quando il sottostrato era sufficientemente compatto il fondo della via poteva consistere in un semplice sterramento (*viae terrenae*), ma tra Mérida (*Emerita Augusta*) e Salamanca (*Salmantica*) sono stati rinvenuti tratti acciottolati, mentre nei centri urbani è più frequente osservare una pavimentazione costituita essenzialmente da lastre di granito, dove il percorso viario coincideva con il *cardo* della città (Fig. 2). A nord di Salamanca l'originario tracciato della via non è facilmente identificabile con certezza, poiché la mancanza di una specifica pavimentazione era giustificata dal fatto che, geologicamente, i terreni si presentavano sufficientemente compatti, tanto da poter essere più facilmente transitabili (Gil Montes, 2004, pp. 87-102). L'ampliamento delle carreggiate, il consolidamento e la pavimentazione di lunghi tratti stradali, uniti all'arricchimento apportato da importanti opere di ingegneria, come la costruzione di ponti per superare i corsi fluviali,

consentirono, sia l'uso di carri pesanti, sia una maggiore intensità dei traffici commerciali, permettendo così di garantire rapidità ed efficacia nei trasporti (Álvarez Martínez, 2005, pp. 123-151).

Il tratto tra Mérida e Astorga, principalmente a sud di Salamanca, si distingue per la conservazione di quasi duecento colonne miliari (*lapis miliaris*), che sono, invece, completamente assenti nelle ramificazioni secondarie (Fig. 3). I miliari indicavano la distanza in miglia (circa 1.478 metri) da Mérida, anche se, nel tempo, gran parte sono stati, rimossi dal loro sito originario e spesso riutilizzati per altri scopi (Puerta Torres, 2002, pp. 30-37).

Lungo la *Via de la Plata*, tra Mérida ed Astorga, inoltre, esistevano 14 luoghi di sosta intermedi, denominati *mansiones*, documentati con le rispettive distanze parziali già nell'*Itinerarium Antonini*.

Alcune *mansiones* sono state identificate solo in tempi recenti e si tratta di un insieme eterogeneo che includeva antichi insediamenti autoctoni, città fondate dai Romani e semplici strutture che, lungo il tragitto, erano state appositamente adibite affinché i viandanti potessero pernottare e rifocillarsi (Alfaro Giner, 2001, p. 219; Roldán Hervás, 2007, pp. 338-339).

Complessivamente, l'organizzazione spaziale operata dai Romani, nell'occidente della Penisola Iberica, seguì una logica che tenne conto degli elementi geografici del territorio e dell'economia regionale.

Va ricordato che, oltre alle risorse minerarie del settentrione, intorno al II secolo d.C. l'80% dell'olio consumato a Roma proveniva dal sud-ovest peninsulare, che forniva alla capitale romana anche vino, olive, lana e frumento (Clément, 1999, p. 119).

2. Evoluzione e nuove funzioni

Caduto l'Impero Romano, l'antica via ha continuato a svolgere, durante secoli, il ruolo di unico asse di collegamento tra il nord e il sud dell'occidente della Penisola Iberica. Dal V secolo, la *Via de la Plata* rafforzò la propria funzione strategica come direttrice per l'invasione da parte degli Svevi, dei Vandali e dei Visigoti e, nell'VIII secolo, facilitò la rapida avanzata degli Arabi nella penisola, perdendo, inevitabilmente, gran parte del proprio ruolo commerciale negli scambi tra il sud ed il nord della Spagna.

Ciò nonostante, dal XIII secolo, la *Via de la Plata* ha visto un passaggio incessante di greggi che ha continuato a percorrere, dalle montagne settentrionali di León alle pianure meridionali dell'Estremadura, questo itinerario, tutelato dal 1273 da



Fig. 4 - Nelle vicinanze dell'insediamento di Cañaverál (Cáceres) la strada nazionale N-630 e la linea ferroviaria riprendono parallelamente il percorso dell'antica *Vía de la Plata* (P. Rovati).

Alfoso X di Castiglia con l'istituzione del *Honrado Concejo de la Mesta*, a difesa degli interessi degli allevatori di fronte alle pressioni degli agricoltori. La *Vía de la Plata*, infatti, coincide in gran parte con la denominata *Cañada Real de la Plata*⁴, che è la più occidentale delle cinque arterie principali della transumanza in cui si articola la rete indelebile dei tratturi che solcano la Meseta spagnola e che, nonostante l'abolizione della *Mesta* nel 1836 e anche se oggi vengono ormai privilegiati paralleli percorsi stradali, continua a rappresentare un'importante direttrice per lo spostamento del bestiame (Rabanal Alonso, 1993, pp. 113-115; Mangas Navas, 2005, pp. 68-70).

Il percorso romano della *Vía de la Plata*, di fatto, rappresenta ancor oggi il più rapido e razionale collegamento tra il meridione ed il settentrione dell'occidente spagnolo (Fig. 4), tanto che, nella seconda metà del XIX secolo, è stato sfruttato dalla linea ferroviaria Siviglia-Gijón (*Tren de la Plata*), dismessa dal 1985 nel tratto Plasencia - Astorga⁵, e

⁴ La *Cañada Real de la Plata*, o *Cañada de La Vizana*, proviene dalle montagne di León e dopo aver attraversato la provincia di Zamora e di Salamanca penetra nella provincia di Cáceres raggiungendo Trujillo dove si unisce con la *Cañada Real Leonesa Occidental* (Terés Landeta et al., 1995, 80 pp.; Bacaicoa Salaverri e Elías Pastor, 1996, 118 pp.).

⁵ Recentemente è stata inoltrata una richiesta di riattivazione di questa linea ferroviaria da parte di una associazione delle Camere di Commercio delle province interessate (Armero, 16/III/2009).

dal tracciato della strada che congiungeva Zamora e Salamanca con l'Estremadura (Morán Bardón, 1949, p. 13). Questo collegamento viario, strada nazionale N-630, e le più recenti autostrade AP-66 e A-66, ripercorrono, da Siviglia a Gijón, quasi l'identico tracciato dell'originaria via romana, dalla quale hanno preso, anch'esse, il nome di *Autovía de la Plata* (Santos, 2008, pp. 20-21).

Nell'ultimo decennio del XX secolo, è stata poi acquistata dalla *Vía de la Plata* una funzione di carattere eminentemente religioso, divenendo sempre più nota a coloro che vogliono raggiungere Santiago de Compostela attraverso un itinerario che, carico di suggestioni storiche, risulta complementare al più conosciuto *Camino Francés* utilizzato dai pellegrini provenienti dal resto dell'Europa. Come via di pellegrinaggio è anche conosciuta come *Camino de la Plata* o *Mozárabe*, poiché, presumibilmente, fu utilizzata già durante il Medioevo dai *mozárabes* (cristiani residenti nei territori musulmani) per recarsi da *Al-Andalus* (Andalusia) a visitare la tomba dell'apostolo Giacomo (Rabanal Alonso, 1993, pp. 115-116). La peregrinazione alla città di Santiago di Compostela, pur essendo una tradizione medievale⁶, ha vissuto

⁶ Le tradizionali peregrinazioni traggono origine dall'identificazione, nel IX secolo, in Galizia, del sepolcro dell'apostolo Giacomo e dalla dichiarazione, nel 1189, da parte di Papa Alessandro III, di Santiago di Compostela come città santa al pari di Roma e di Gerusalemme (Cole e Davies, 2004, p. 3).

una rinnovata vitalità, sostenuta istituzionalmente fin dal 1993. Il ravvivato interesse per il sepolcro di Santiago ha così finito per destare l'attenzione anche verso la *Vía de la Plata*, che, negli ultimi anni, sta vedendo un numero crescente di viandanti, arrivati nel 2008 a rappresentare, secondo i dati dell' Arcivescovato di Santiago de Compostela, il 4% del totale dei pellegrini giunti al santuario.

Recentemente, la *Vía de la Plata* è stata inglobata, inoltre, nel più ampio progetto turistico denominato *Ruta de la Plata* ("Itinerario della *Plata*", da non confondere con la via storica) che, per oltre 800 km, attraversa, da Siviglia a Gijón, le Comunità Autonome di Andalusia, Estremadura, Castiglia e León e Asturias. Gli elementi più significativi di questo itinerario sono le antiche vie romane, alle quali si somma l'interesse per alcune città attraversate, che presentano beni dichiarati Patrimonio Mondiale dalla Unesco. L'idea di sfruttare la *Vía de la Plata* come itinerario turistico non è del tutto nuova, ma risale, anche se con scarso successo, già agli anni Sessanta (Roldán Hervás, 2007, p. 324).

La *Ruta de la Plata* costituisce per lo Stato spagnolo uno degli obiettivi prioritari di promozione del turismo culturale a livello nazionale ed internazionale. Per lungo tempo, la Spagna ha fornito un'immagine fondata principalmente sul turismo costiero, ma ultimamente si è cercato di dare rilievo ad un turismo che valorizzi gli aspetti naturalistici e culturali degli spazi interni della penisola.

3. *Da via romana ad itinerario emozionale*

Nonostante il sostegno istituzionale, la *Ruta de la Plata* si trova ad affrontare il problema di un unanime riconoscimento del reale percorso dell'antica via romana e di una concorde definizione dell'originaria estensione. Di non facile soluzione risulta peraltro conciliare l'esigenza di preservare una così importante memoria storica, con la necessità di valorizzare l'intorno spaziale

legato all'antica via, sotto una più ampia visione economica, turistica ed ambientale (García González, 2004, pp. 154-158).

In proposito, risulta significativo che un gruppo di località, esteso da Gijón a Siviglia, si sia costituito nel 1997 in un consorzio denominato *Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata* con la finalità di promuovere l'itinerario come un vero e proprio prodotto turistico, ma che, polemicamente, le città di Astorga e di Mérida⁷, che costituivano i due estremi accertati della via romana, non abbiano aderito a questa iniziativa considerandola una strumentale manipolazione dell'originaria realtà storica (Pérez Andrés, 6/X/1997; García González, 2004, p. 156).

Più concreto ed operativo è risultato il progetto *Alba-Plata*, promosso dalla Comunità Autonoma di Estremadura nel 1998 con fondi dell'Unione Europea, indirizzato al recupero ed alla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale che si articola intorno al tratto della *Vía de la Plata* che attraversa l'Estremadura (Ruiz Mateos, 1999, pp. 281-294). Il progetto ha messo in risalto la specifica identità dell'itinerario, allo scopo di incentivare lo sviluppo economico e sociale della regione (Medel, 2004, pp. 124-126; Montalvo Frías, 2005, pp. 42-52; Lozano Beloso, 2007, pp. 585-593; Cerrillo Martín de Cáceres, 2009, pp. 101-112).

A questo proposito, la *Ruta de la Plata* si presenta come un esempio di itinerario capace, non solo di promuovere lo sviluppo turistico, ma soprattutto di articolare intorno a sé un vasto spazio che si estende da sud a nord della Penisola Iberica. Uno spazio che non è più solo reale ma immaginifico, dove le passioni e le suggestioni dell'immaginario collettivo, stimolato dalla memoria storica, hanno reso il paesaggio geografico un territorio non più materiale ma fortemente emotivo.

⁷ Solo alla fine del 2007 la città di Mérida ha aderito al Consorzio.

Bibliografía

- ALFARO GINER C., "Vías pecuarias y romanización en la Península Ibérica", in GÓMEZ PANTOJA J. (cur.), *Los rebaños de Gerión. Pastores y trashumancia en Iberia antigua y medieval*, Madrid, Casa de Velázquez, 2001, pp. 215-232.
- ALMAGRO GORBEA M., "La Vía de la Plata en la Prehistoria", *Anas*, Mérida, Museo Nacional de Arte Romano de Mérida, 2005, pp. 29-43.
- ÁLVAREZ MARTÍNEZ J. M., "Puentes de la Vía de la Plata y sus inmediateces", *Anas*, Mérida, Museo Nacional de Arte Romano de Mérida, 2005, pp. 123-151.
- ARMERO A. J., "Resucitar el ferrocarril Ruta de la Plata", *Hoy*, Badajoz, 16 marzo 2009.
- ÁVILA GRANADOS J., *La Vía de la Plata*, Barcelona, Planeta, 2006.
- BACAICOA SALAVERRI I. E ELÍAS PASTOR J. M., *Segovia – Ávila – Salamanca*, Madrid, Organismo Autónomo Parques Nacionales, 1996.
- CERRILLO MARTÍN DE CÁCERES E., "La puesta en valor de la Vía de la Plata en Extremadura. El Proyecto Alba Plata", in DOMÍNGUEZ ARRANZ M.A. (cur.), *El patrimonio arqueológico a debate: su valor cultural y económico. Atti delle Giornate di studio (Huesca, 7-8 maggio 2007)*, Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses, 2009, pp. 101-112.
- CLEMENT V., "Le territoire du Sud-Ouest de la péninsule Ibérique à l'époque romaine. Du concept au modèle d'organisation de l'espace", in GORGES J. G. E RODRIGUEZ MARTIN F. G. (cur.), *Économie et territoire en Lusitanie romaine*, Madrid, Casa de Velázquez, 1999, pp. 109-120.
- COLE B. E DAVIES B., *Walking the Vía de la Plata. The Camino de Santiago from Sevilla to Santiago de Compostela and to Finis-terre*, Vancouver, Pili Pala, 2004.
- GARCÍA GONZÁLEZ L., "Los grandes ejes territoriales turísticos peninsulares. La dificultad de planificar, articular y consolidar productos turísticos espaciales: el ejemplo de la Vía de la Plata", *Cuadernos Geográficos*, Granada, Universidad de Granada, 2004, n. 1, pp.145-162.
- GIL MONTES J. E ÁLVAREZ ROJAS A., "Aproximación al estudio de las vías de comunicación en el primer milenio antes de Cristo en Extremadura", *Trabajos de Prehistoria*, Madrid, CSIC-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988, pp. 305-316.
- GIL MONTES J., "Vía delapidada. Identificación de una carretera romana a través de la procedencia de los materiales", in ALBA R., MORENO GALLO I. E GABRIEL RODRÍGUEZ R. (cur.), *Elementos de ingeniería romana. Atti del Congresso Europeo «Las obras públicas romanas» (Tarragona, 3-6 novembre 2004)*, Madrid, Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, 2004, pp. 87-102.
- LOZANO BELLOSO M., "El proyecto Alba-Plata (1998-2004): Ruta patrimonial de Extremadura", *Revista de Estudios Extremeños*, Badajoz, Diputación Provincial, 2007, 2, pp. 585-597.
- MANGAS NAVAS J. M., "I Congreso Nacional de vías pecuarias. Un patrimonio único en Europa", *Ambienta*, Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, 48, 2005, pp. 66-72.
- MEDEL O., "Alba Plata, caminar por dos mil años de Historia", *La Aventura de la Historia*, Madrid, Arlanza, 67, 2004, pp. 124-126.
- MONTALVO FRÍAS A. M., "La interpretación en el proyecto Alba Plata", *RdM –Revista de Museología*, Madrid, Asociación Española de Museólogos, 2005, 1, pp.42-52.
- MORÁN BARDÓN C., *Descripción histórico artística*, in *La calzada romana "La Plata" en la provincia de Salamanca*, Madrid, Comisión Nacional Permanente en España de la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Carreteras – Ministerio de Obras Públicas, [1949], pp. 9-22.
- OLIVER ROMÁN B., *Algunos comentarios técnicos*, in *La calzada romana "La Plata" en la provincia de Salamanca*, Madrid, Comisión Nacional Permanente en España de la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Carreteras – Ministerio de Obras Públicas, [1949], pp. 25-37.
- PÉREZ ANDRÉS J., "La ruta de los miliarios renace con la polémica Vía de la Plata", *El Mundo*, Madrid, 6 ottobre 1997.
- PUERTA TORRES C., *Los Miliarios de la Vía de la Plata*, [Tesi di Dottorato di Ricerca, GARCÍA IGLESIAS L. (dir.), Facultad de Geografía e Historia, 1995], Madrid, Universidad Complutense, 2002.
- RABANAL ALONSO M.A., "La «Vía de la Plata» en León y la vía de León a Asturias: de calzadas romanas a caminos de peregrinación a Santiago", *Tierras de León*, León, Diputación Provincial, 1993, pp. 109-130.
- ROLDÁN HERVÁS J.M., *Itineraria hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid, Departamento de Historia Antigua – Universidad de Valladolid, [1975].
- ROLDÁN HERVÁS J.M., "El Camino de la Plata: iter o negotium", *Gerión*, Madrid, Universidad Complutense, 2007, vol. extra, pp. 323-340.
- ROLLÁN ORTIZ J. F., "Puntualizaciones sobre la Vía de la Plata y su enlace con Noega y Gigia", *Tierras de León*, León, Diputación Provincial, 2002, pp. 1-28.
- RUIZ MATEOS A., "Plan de actuación en la Vía de la Plata", in IGLESIAS GIL J.M. (cur.) *Atti del IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico (Reinosa, luglio-agosto 1998)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1999, pp. 281-294.
- SALINAS DE FRÍAS M., "Guerra, trashumancia y ocupación del territorio del Suroeste peninsular durante la República romana", in GORGES J.G. E RODRÍGUEZ MARTÍN F.G. (cur.), *Économie et territoire en Lusitanie romaine*, Madrid, Casa de Velázquez, 1999, pp. 39-54.
- SANTOS R., "Ejes perimetrales. El avance de las autovías del Cantábrico (A-8), Mediterráneo (A-7) y Ruta de la Plata (A-66)", *Revista del Ministerio de Fomento*, Madrid, 573, 2008, pp. 16-23.
- TERÉS LANDETA J., VALERO SÁEZ A. E PÉREZ FIGUERAS C., *Extremadura*, Madrid, Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, 1995.