

# **LA VÍA DE LA PLATA: DE MÉRIDA A CÁPARRA**

Pilar González-Quijano Díaz

Antonio López Tejeda

Antonio Muriel Bernal

I.E.S. "Luis de Morales" de Arroyo de la Luz (Cáceres)



*Se acerca a su bicicleta.  
La máquina se encabrita  
y se pone en una rueda  
relinchando de alegría.*

*Ya la doma. Ya la monta.*

*Ya se mete de perfil  
mundo adelante, y su timbre  
suena: ¡Abril, Abril, Abril!*

...

Gabriel Celaya. Itinerario poético.

*“Cáminate, que caminas,  
nunca mires hacia atrás:  
los pasos que vas echando  
nuevo camino abrirán”.*

Eduardo García Chaves.



# Índice

<b>Presentación</b>	249
<b>Justificación pedagógica</b>	252
<b>Objetivos</b>	254
<b>Contenidos</b>	256
Ciencias Sociales	256
Ciencias de la Naturaleza	256
Educación Física	257
Temas Transversales	257
<b>Fases</b>	259
Antecedentes	259
Preparativos	260
Desarrollo de la Ruta	261
Valoración final	262
<b>Metodología</b>	263
<b>Periodo de realización de la ruta</b>	264
<b>Desarrollo de la ruta</b>	265
<b>Criterios y procedimientos de evaluación</b>	269
<b>Continuidad de la experiencia</b>	270

---

<b>Bibliografía</b>	271
---------------------	-----

---

**Anexos**

Anexo I: Cuaderno de Viaje	277
Anexo II: Fotografías de la Vía de la Plata	329
Anexo III: Diapositivas: recuerdos de la ruta	337
Anexo IV: Dípticos de las rutas	345

## Presentación

Durante los últimos cursos, en el I.E.S. “Luis de Morales”, de Arroyo de la Luz (Cáceres), se han venido realizando una serie de actividades de *Aire Libre* en las que han colaborado de manera armónica los Departamentos Didácticos de Educación Física y Ciencias Naturales, ambos directamente relacionados y preocupados por el desarrollo de contenidos catalogados en la L.O.G.S.E. como “*Temas Transversales*”, como pueden ser *La Educación Medioambiental* o *La Educación para la Salud*.

Desde el curso 93/94 en adelante, se vienen celebrando actividades de iniciación al cicloturismo, de corta duración, y que han contado con una enorme aceptación entre los alumnos a los que se destinó; concretamente, esta actividad elemental se realizaba por los alrededores de la localidad y la catalogábamos como *RUTA CICLOTURISTA*. Su duración era de dos días. La primera etapa abarcaba desde Arroyo de la Luz hasta el río Salor, lugar en donde se acampaba. En la segunda se llegaba a Malpartida de Cáceres, se visitaba el Museo Vostell y Los Barruecos y se regresaba a la localidad de origen.

Con esta actividad se inicia a los alumnos en la práctica ciclista y en las técnicas básicas de acampada, como modos de conocer el entorno de una forma más sana y divertida. En vista del éxito obtenido en la primera edición, venimos repitiéndola desde entonces, con gran participación y colaboración por parte de los alumnos.

Dado el interés manifestado hacia este tipo de actividades por el alumnado, decidimos ampliar la oferta con un proyecto de mayor duración y a la vez con una mayor implicación cultural, paisajística, medioambiental, etc. Surge de esta forma la idea de emprender la “*RUTA VÍA DE LA PLATA*”.

*La Vía de la Plata* es una antigua Calzada Romana que unía la ciudad de *Emerita Augusta* (Mérida) con *Asturica* (Astorga). Esta Calzada fue la vía de comunicación más importante del Occidente de la Hispania Romana. Sus caminos coinciden en muchos puntos de su trazado con *La Cañada Real de la Plata* o *de la Viza-*

*na*, que durante siglos han recorrido los rebaños trashumantes, y que actualmente comienza a ser apreciada por los valores turísticos, ecológicos y culturales de las tierras por las que atraviesa.

También se solapa nuestra ruta con el *Camino Mozárabe de Santiago*, que durante siglos recorrieron viajeros, procedentes del Sur de España, en su peregrinación a la ciudad compostelana.

Se pretende, con el presente proyecto, aunar el viaje cicloturista con el conocimiento de una parte de la Vía de la Plata a su paso por Extremadura.

El viaje de Mérida a Cáparra, dos asentamientos claves de la cultura romana en nuestra región, constituirá, de un lado, el eje básico de nuestro proyecto, y de otro, la excusa pedagógica necesaria para educar a nuestros alumnos en el conocimiento de su/nuestra Región.

■ ARROYO DE LA LUZ

## Viaje en bicicleta por la Vía de la Plata

Treinta alumnos recorrieron 182 kilómetros

EL PERIÓDICO, Cáceres

Treinta alumnos y dos profesores, **Antonio Muriel** y **Antonio López**, del instituto «Luis de Morales» de Arroyo de la Luz recorrieron en bicicleta la Vía de la Plata, de Mérida a Cáparra.

El viaje, que comenzó el día 28 de abril en Mérida, se desarrolló en cinco etapas (Mérida-Alcuéscar-Cáceres-Cañavera I-Gallisteo-Cáparra) y recorrieron 182 kilómetros hasta llegar a Cáparra.

Algunos de los objetivos de esta experiencia fueron cono-

cer el legado romano en Extremadura a lo largo de la calzada (puentes, miliarios, acueductos,...), y promover el uso de la bicicleta como vehículo, que permite un trato respetuoso con el entorno, además de un mayor acercamiento a la naturaleza.

También se ha facilitado el desarrollo de las relaciones interpersonales promoviendo la autoestima y la colaboración entre los componentes del grupo.

Por último, los estudiantes han descubierto el uso de estos antiguos caminos como vías verdes.



Los alumnos llegaron a Cáceres el día 29 de abril. Pernoctaron y siguieron hacia Cañavera.

J. CALDERA

## Justificación pedagógica

El presente proyecto ofrece para los miembros de nuestra comunidad escolar unas posibilidades auténticamente excepcionales, por cuanto facilita la consecución de objetivos contemplados en el Proyecto Curricular del Centro, y que serían de difícil desarrollo de otro modo. Por tanto consideramos de enorme valor pedagógico la presente actividad debido a que:

- 1- Ofrece inigualables condiciones para la realización de una convivencia, que propicie la consecución de objetivos a nivel socio-afectivo y psicosocial, permitiendo participar en actividades de grupo con actitudes solidarias y tolerantes.
- 2- Permite el tratamiento de contenidos relevantes del currículo, de difícil consecución por otros medios.
- 3- Es un recurso que facilita la incorporación de otras enseñanzas consideradas transversales al currículo escolar (Educación para la Salud, para la Igualdad entre Sexos, para la Paz, Educación Medioambiental, Educación Vial, etc.) y las actitudes y valores ligados inequívocamente a ellos, y que propician un proyecto de sociedad más respetuoso hacia las personas y también hacia la propia naturaleza, entorno de la sociedad humana.
- 4- Constituye una interesante experiencia que reúne todos los ingredientes para proporcionar a nuestros alumnos verdaderas situaciones de *aprendizajes significativos*.
- 5- Representa una extraordinaria forma de adquisición de valores, acordes con la sociedad moderna, que permitirá en un futuro tomar conciencia a los ciudadanos de la trascendental importancia que posee el medio en el que vivimos. Así, abordaremos la educación ambiental y contribuiremos a conseguir el reconocimiento que se persigue desde el Sistema Educativo, del importante papel que desempeña el medio ambiente en la vida de las personas y en el desarrollo de la sociedad.

- 6- Ofrecerá la posibilidad de revivir “in situ” una parte de nuestra historia al transitar por una Vía de tan enorme importancia antaño.
- 7- Ofrece a los alumnos participantes en el proyecto la posibilidad de enriquecerse culturalmente de una manera más significativa al preparar, elaborar y discutir entre ellos las reseñas históricas y culturales más importantes de esa época.

Hemos tratado de utilizar un lenguaje no sexista, pero su complicación, junto con nuestras propias limitaciones, nos ha llevado a mantener vocablos genéricos como “alumno”, “profesor”, etc, los cuales, de no especificarse lo contrario, se refieren a ambos sexos.

## Objetivos

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, los objetivos del presente trabajo quedan secuenciados de la siguiente forma:

1. Dar a conocer a todos los componentes de nuestra comunidad educativa la riqueza ecológica y cultural de las tierras vertebradas por la Vía Romana de la Plata en Extremadura.
2. Conocer una parte del legado histórico de otras civilizaciones y comprender las razones de su actual promoción, como parte de nuestro patrimonio histórico extremeño.
3. Adoptar una especial sensibilidad ante los problemas graves que afectan al medio natural, valorando las repercusiones que sobre él tiene la actividad humana (estudio del impacto ambiental de la construcción de pantanos y carreteras).
4. Realizar actividades didácticas e informativas referentes a la cultura y la forma de vida de civilizaciones antiguas, que nos legaron su patrimonio cultural, conociéndolo mediante el contacto directo.
5. Potenciar el viaje en bicicleta como una experiencia personal y de grupo; como una forma saludable, divertida y ecológica de conocer distintas materias: Ciencias Naturales, Geografía, Historia, Etnografía de Extremadura.
6. Fomentar el trabajo en equipo y la dinámica de grupo como uso corriente entre nuestros escolares, así como desarrollar las relaciones personales entre los asistentes.
7. Comprender aspectos básicos del funcionamiento de su propio cuerpo y de las consecuencias para la salud de actos y decisiones personales, así como los beneficios que generan hábitos de ejercicio físico, higiene y alimentación equilibrados.

8. Conocer las técnicas básicas de orientación, con planos, con o sin brújula, así como las técnicas más elementales sobre el cuidado y el mantenimiento de la bicicleta.
9. Fomentar la valoración de la influencia que tienen los fenómenos astronómicos, y lo que se ha sabido de ello en cada época, sobre la forma de vivir y sobre el desarrollo cultural de la humanidad a lo largo de todos los tiempos.
10. Comprender las nociones básicas de Astronomía de posición referentes a los movimientos de la Tierra, relacionándolas con las apariencias y fenómenos observados.
11. Conocer algunos rasgos característicos de la vegetación y fauna autóctonas de Extremadura, aprendiendo a observar e interpretar el paisaje.
12. Aprender la normativa básica vigente de circulación vial genérica y la específica del ciclista.
13. Plantear el uso de calzadas, cañadas y caminos como “vías verdes” que permiten un acercamiento respetuoso a nuestro entorno natural.

## Contenidos

### CIENCIAS SOCIALES

- Conocimiento de la ingeniería romana: calzadas, puentes, acueductos, ...
- Conocimiento de las distintas rutas extremeñas: Calzada Romana, Cañada Real, Camino Mozárabe.
- Comprensión de las manifestaciones artístico-culturales que permanecen a pesar de estar sometidas a un proceso de cambio.
- Desarrollo de una curiosidad científica respecto a la Historia.
- Valoración del patrimonio artístico de nuestro entorno, como algo que nos ha sido transmitido y legado por la Historia para nuestro disfrute y el de generaciones futuras, favoreciendo actuaciones que aseguren su conservación.

### CIENCIAS DE LA NATURALEZA

#### Biología y Geología

- Observación de los elementos que integran los ecosistemas, así como las relaciones que se establecen entre ellos.
- Conocimiento de los tipos de vegetación más característicos de Extremadura (dehesas, bosque mediterráneo, bosque de ribera, retamares...), así como su fauna.
- Respeto por la naturaleza e interés racional por la conservación de los espacios naturales extremeños (Parque Natural de Cornalvo, Z.E.P.A. Los Llanos de Cáceres, etc.).

### **Taller de Astronomía**

- Conocimiento de las principales estrellas, constelaciones, planetas, etc.
- Manejo del planisferio y otros instrumentos astronómicos sencillos.
- Orientación nocturna y diurna.
- Interés por la observación de fenómenos astronómicos, así como las interpretaciones que de ellos se dieron en otras épocas.

### **EDUCACIÓN FÍSICA**

- Conocimientos sobre los beneficios que proporcionan las actividades físicas en relación con la salud.
- Conocimientos elementales sobre hábitos de alimentación y nutrición relacionados con la actividad física en general y con el cicloturismo en particular.
- Disposición positiva hacia la práctica habitual de ejercicio como medio de mejora de las capacidades físicas, la salud y la calidad de vida.
- Valoración y asimilación del movimiento como facultad humana placentera.
- Adquisición de hábitos motores para su incorporación a la vida cotidiana.
- Aceptación de las propias posibilidades motrices como algo positivo y susceptible de mejora y perfeccionamiento.

### **TEMAS TRANSVERSALES**

#### **Educación Vial**

- Conocimiento de normas elementales de circulación.
- Adquisición de conductas y hábitos de seguridad vial como ciclistas.

### **Educación para la Salud**

- Además de los contenidos anteriormente mencionados en el apartado de Educación Física, pretendemos que los alumnos adquieran hábitos de higiene corporal y mental.

### **Educación Medioambiental**

- Como tema transversal, estos contenidos se han desarrollado en los apartados de Ciencias de la Naturaleza y Ciencias Sociales.

## Fases

### ANTECEDENTES

En el curso 1993/94 comenzamos en el I.E.S: “Luis de Morales”, de Arroyo de la Luz, una serie de actividades de “aire libre” en las que colaboran los Departamentos Didácticos de Educación Física y Ciencias de la Naturaleza. La primera actividad conjunta planteada fue una ruta cicloturista por los alrededores del pueblo, con la que se pretendía iniciar a los alumnos en el cicloturismo como vía para conocer y respetar el entorno más próximo.

Esta ruta siguió realizándose en años sucesivos con alumnos de 3º de E.S.O. Su respuesta ha sido muy favorable, y en los dos últimos cursos hemos tenido que realizar dos turnos dado el alto número de participantes.

La “Ruta Cicloturista Río Salor”, como la hemos denominado, comprende las siguientes actividades:

- Familiarización y manejo de la bicicleta. Antes de la ruta, se desarrollaba una pequeña unidad didáctica sobre dichos contenidos en el Área de Educación Física.
- Viaje. Dividido en dos etapas:

Primer día: - Trayecto Arroyo de la Luz - Río Salor.  
- Técnicas básicas de acampada.  
- Estudio de fauna y flora (dehesas y medio acuático).  
- Observación astronómica.  
- Juegos de animación.

Segundo día: - Trayecto Río Salor - Los Barruecos.  
- Itinerario por Los Barruecos (declarado Monumento Natural en 1996).  
- Visita guiada al Museo Vostell.  
- Trayecto Los Barruecos-Malpartida de Cáceres-Arroyo de la Luz.

El curso 1996/97, el primer ciclo de la E.S.O. ha quedado integrado en el I.E.S. “Luis de Morales”, y las actividades cicloturistas se han ampliado a los dos primeros cursos de dicho nivel educativo. Dos nuevos itinerarios han comenzado así:

1º de E.S.O.: Ruta Embalse de Araya (un día de duración).

2º de E.S.O.: Ruta Charca de la Aceituna (un día de duración).

## PREPARATIVOS

Animados por el interés despertado con este tipo de actividades, nos planteamos realizar una ruta de varios días de duración por algún itinerario que reuniera suficientes atractivos culturales, paisajísticos, naturales, etc. Surgió así la idea de hacer la “*RUTA VÍA DE LA PLATA*”.

Esta actividad se realizaría durante el curso 1996/97 con un grupo de alumnos de 4º curso de E.S.O.

Siguiendo un orden cronológico, a continuación citaremos los preparativos.

- Elaboración de un *primer proyecto*.
- *Aprobación* por parte del *Consejo Escolar* de la actividad que figuraba en las programaciones didácticas de los Departamentos implicados.
- Presentación del proyecto a los *alumnos de 4º de E.S.O.*
- *Búsqueda bibliográfica y cartográfica*.
- *Contactos con cicloturistas* que habían realizado la ruta.
- Elaboración de un *programa* para entregar a los alumnos.
- Contactos con *Ayuntamientos* para gestionar el lugar de pernocta. (Alcuéscar, Cáceres. Cañaveral y Galisteo).
- Gestiones para contratar *autobús y vehículo de apoyo*.
- Solicitud de *autorización* a la Dirección Provincial del M.E.C.
- Familiarización y manejo de la *bicicleta en Educación Física*.
- *Actividades previas* en las materias implicadas. (Biología y Geología, Geografía e Historia, Educación Física, Taller de Astronomía).
- Realización de algunas etapas de la ruta por un grupo de profesores:
  - Día 19 de Marzo: Río Tajo - Cáparra.
  - Día 24 de Marzo: Mérida - Casas de Don Antonio.

Los tramos Cáceres - Río Tajo, y Casas de Don Antonio - Cáceres, los conocíamos ya de anteriores salidas en bici.

- Elaboración del *cuaderno de viaje*.
- Reunión informativa con los *padres*.
- Reuniones con los *alumnos*.
- Cumplimentación de *autorización* por parte de los padres.
- Solicitud de apoyo a la Dirección General de Tráfico.
- *Revisión de bicicletas* en talleres de Arroyo y Cáceres.
- Preparación del *material*: herramientas, botiquín, mapas, etc.

## DESARROLLO DE LA RUTA "VÍA DE LA PLATA"

La Ruta Cicloturista de Mérida a Cáparra se realizó entre el 28 de Abril y el 2 de Mayo de 1997.

El trayecto discurrió, en su mayor parte, por el trazado de la Calzada Romana, y se emplearon bicicletas de montaña. Para el viaje se contó en todo momento con la asistencia de un vehículo de apoyo que nos trasladaba tanto el equipaje personal como la comida, así como otro tipo de material necesario, incluso podía prestar ayuda de primeros auxilios en caso de necesitarse, o incluso de asistencia mecánica ante una eventual avería.

Las pernoctas se hicieron, en espacios facilitados por las distintos Ayuntamientos, con los que previamente nos habíamos puesto en contacto.

El viaje consta de 5 etapas, con trayectos de entre 30 y 40 kms. cada una. De este modo, la cadencia de pedaleo no exigirá en ningún momento un grado de preparación física excepcional, pudiendo transitar a un ritmo lento y suave durante todo el recorrido, lo que de igual forma, posibilitará la realización de visitas y demás actividades culturales programadas.

Es de resaltar la coincidencia en la duración de las etapas con las jornadas efectuadas por los romanos en sus desplazamientos por la Calzada. Así, nuestros lugares de pernocta se encuentran próximos a las "Mansio Romanas". Las etapas son las siguientes:

- 1ª - **MÉRIDA** - ALCUÉSCAR.
- 2ª - ALCUÉSCAR - CÁCERES.
- 3ª - CÁCERES - CAÑAVERAL
- 4ª - CAÑAVERAL - GALISTEO.
- 5ª - GALISTEO - **CÁPARRA**.

## **VALORACIÓN FINAL**

Terminada la fase práctica por la Calzada, consideramos oportuno hacer una reflexión cotejando las diferentes experiencias personales obtenidas por los participantes en este viaje.

- Finalización de las actividades propuestas en el cuaderno de viaje y puesta en común de las mismas.
- Elaboración de un diaporama para su posterior presentación al resto del alumnado de la comunidad educativa.
- Realización de una evaluación con el alumnado a través de cuestionarios que se reflejó en una memoria final del proyecto.

## Metodología

Creemos oportuno considerar al alumno centro de la actividad educativa y el principal artífice de su propia educación, buscando con ello su desarrollo personal; de ahí que base fundamental en la que se apoya este viaje sea la metodología *participativa y activa*.

Otro pilar importante es la *individualización*, es decir, el alumno ha de trabajar por sí mismo para lograr los objetivos, independientemente de que las actividades puedan realizarse de manera colectiva.

De semejante manera, otros aspectos metodológicos que hemos tenido en cuenta han sido: la *intuición*, la *creatividad*, la *solidaridad*, así como el *carácter lúdico y recreativo* intrínseco a la propia actividad.

Aunque no hay un método único para trabajar con estas edades, la perspectiva *globalizadora* se erige como la más adecuada para que los aprendizajes sean significativos.

Un tratamiento *interdisciplinar* en educación supone huir de la especialización, buscando integrar los conocimientos que provienen de las distintas Áreas. En nuestro proyecto la posibilidad de interdisciplinariedad se establece entre “Educación Física”, “Ciencias de la Naturaleza” y “Geografía e Historia”, abarcando, además, temas transversales, como son “La Educación para la Salud”, “La Educación Medio-Ambiental” y “La Educación Vial”.

## **Período de realización de la ruta**

La Ruta Cicloturista de Mérida a Cáparra se realizó entre el 28 de Abril y el 2 de Mayo de 1997. En primavera la climatología extremeña, si bien cambiante, nos permite gozar de la riqueza natural que en esta época se muestra en su máximo apogeo.

Aunque esta ruta puede realizarse en cualquier época del año, el rigor extremo del estío en nuestra región desaconseja su desarrollo.

Aprovechando el puente de 1º de Mayo, y dado que se ha tratado de una actividad de carácter extraescolar, hemos optado por enmarcarla en un periodo lectivo que perturbase en la menor medida la marcha académica del alumnado.

## Desarrollo de la ruta

Aunque la calzada nace en Mérida, obviamente el comienzo de nuestro viaje tiene lugar en el I.E.S. “Luis de Morales”, de Arroyo de la Luz, (Cáceres). El día 28 de Abril de 1997, a las 9 de la mañana, se reunió la expedición para ultimar los preparativos e iniciar el desplazamiento en autobús hasta el principio del camino.



## **1ª ETAPA: MÉRIDA - ALCUÉSCAR**

- Montaje y puesta a punto de las bicicletas.
- Descripción de la etapa: perfil, rutómetro, croquis, paradas.
- SALIDA DE MÉRIDA: Inicio de la ruta “Vía de la Plata” en el puente romano sobre el río Albarregas, junto al acueducto de “Los Milagros”.
- Embalse romano de Proserpina. Descanso y almuerzo.
- Dehesas de encinas y arbustos acompañantes.
- El Carrascalejo.
- Aljucén.
- Cruce de la N-630, junto a la gasolinera se retoma el camino.
- Río Aljucén. Comida y siesta.
- Término de La Raña.
- Cruz de San Juan o de “El Niño Muerto”.
- Llegada a Alcuéscar.
- Cena.
- Juegos de animación.
- Pernocta en el gimnasio municipal de Alcuéscar.

## **2ª ETAPA: ALCUÉSCAR - CÁCERES**

- Aseo y desayuno.
- Avituallamiento.
- Revisión de bicicletas.
- Descripción de la etapa: perfil, rutómetro, croquis, paradas.
- Salida de Alcuéscar.
- Casas de Don Antonio.
- Miliario romano junto a la N-630.
- Puente romano sobre el arroyo de Santiago.
- Aldea del Cano. Almuerzo.
- Dehesas.
- Aeródromo de La Cervera.
- Valdesalor. Puente romano sobre el río Salor. Comida.
- Subida al puerto de Las Camellas.
- Llegada a Cáceres. Reunión del grupo junto a la Charca Musia.
- Aseo personal.
- Visita guiada por la Ciudad Monumental.
- Cena.
- Pernocta en el Pabellón Polideportivo Municipal.

### **3ª ETAPA: CÁCERES - CAÑAVERAL**

- Aseo y desayuno.
- Avituallamiento.
- Revisión de bicicletas en un taller especializado de Cáceres.
- Descripción de la etapa: perfil, rutómetro, croquis, paradas.
- Salida de Cáceres por la carretera de El Casar.
- El Casar de Cáceres. Almuerzo.
- Salida de El Casar de Cáceres por la ermita de Santiago.
- Los Llanos.
- Miliarios y Calzada romanos.
- Riberos del río Almonte.
- Río Almonte.
- Torre de Floripes.
- Río Tajo.
- Comida junto al embalse de Alcántara.
- Trayecto hasta Cañaveral.
- Cañaveral.
- Aseo personal. Cena.
- Observación astronómica.
- Noche a la intemperie en la piscina municipal.

### **4ª ETAPA: CAÑAVERAL - GALISTEO**

- Aseo y desayuno.
- Avituallamiento.
- Revisión de bicicletas.
- Descripción de la etapa: perfil, rutómetro, croquis, paradas.
- Salida de Cañaveral.
- Ermita de San Cristóbal.
- Subida al puerto de Los Castaños. Almuerzo.
- Bosque de alcornoques.
- Dehesas de encinas
- Faldeamos el Monte Cabildo.
- Llegada a Riobobos. Comida.
- Trayecto hasta Galisteo.
- Galisteo. Aseo personal.
- Visita al recinto amurallado.
- Cena y pernocta en el polideportivo de las escuelas.

## **5ª ETAPA: GALISTEO - CÁPARRA**

- Aseo y desayuno.
- Avituallamiento.
- Revisión de bicicletas.
- Descripción de la etapa: perfil, rutómetro, croquis, paradas.
- Salida de Galisteo por el puente sobre el río Jerte.
- Carretera comarcal a Carcaboso.
- Aldehuela del Jerte.
- Carcaboso. Almuerzo.
- Canal del Jerte.
- Encinares. Miliarios.
- Ventaquemada.
- Cordel hasta Cáparra.
- LLEGADA A CÁPARRA.
- Regreso en autobús a Arroyo de la Luz.
- FIN DEL VIAJE.

## **Criterios y procedimientos de evaluación**

En el modelo metodológico propuesto, establecíamos un marco actitudinal en el que hemos centrado nuestra experiencia. Así, y con la referencia de los objetivos programados, exponemos a continuación los siguientes criterios y procedimientos de evaluación:

### *Criterios:*

- Disposición para realizar trabajos en equipo.
- Experiencia personal y de grupo.
- Sensibilización ante los problemas medio-ambientales y desarrollo de capacidades de relacionarse con el medio sin contribuir a su deterioro.
- Valoración, respeto y disfrute de la diversidad y riqueza de nuestro patrimonio histórico-artístico, así como disposición favorable a actuar en su defensa y conservación.
- Desarrollo de hábitos de salud, tales como higiene corporal y mental, alimentación correcta, etc.
- Adquisición de conductas y hábitos de seguridad vial como ciclistas.

### *Procedimientos:*

- Observación diaria y directa.
- Conversaciones informales durante el viaje.
- Reflexión conjunta del profesorado implicado.
- Evaluación de los propios alumnos a través de encuesta.
- Puesta en común de todo el grupo.

## Continuidad de la experiencia

Tras la valoración final de la experiencia, el resultado nos ha animado a pensar en su posible continuidad en cursos venideros, dado que el clima creado en el Centro tras su realización ha sido favorable y los alumnos que ahora están en cursos inferiores ya han comenzado a ilusionarse con la posibilidad de asistir a dicha actividad.

Por tanto, y pensando en su próxima realización, hemos determinado algunas posibles modificaciones encaminadas a la mejora de dicha actividad, las cuales se concretan en:

- 1- *Recorrer todo el camino a pie*. Implicaría acortar la duración de cada etapa alargando el número de días, o bien recortar el trayecto.
- 2- Realizar la actividad con *dos grupos diferentes*: uno la desarrollaría a pie y otro en bicicleta. Lógicamente, si se piensa en la finalización simultánea de ambos grupos, el primero debería recorrer un trayecto más corto.
- 3- *Prolongar el recorrido* hasta que la calzada entra en tierras salmantinas; esta opción significaría una jornada más de viaje.

“Todos los caminos llevan a Roma”, o a Santiago. Quizá podríamos plantearnos el prolongar el Camino Mozárabe y llegar hasta Santiago de Compostela. La duración del trayecto desde Cáceres se estima, aproximadamente, en 15 días.

## Bibliografía

- ALBERICH, J. y OTROS. (1989). “*Griegos y Romanos*”. Alhambra. Madrid.
- ALTER, M.J. (1990). “*Los Estiramientos: Bases Científicas y Desarrollo de Ejercicios*”. Paidotribo. Barcelona.
- ANDERSON, B. (1984). “*Estirándose*” Monográfico de la revista “Integral”,11. Barcelona.
- ANDRÉS DE, A. y SACRISTÁN, A. (1986). “*Los pájaros*”. Penthalón. Madrid.
- ARRIBAS, A. (1996). “*Astronomía paso a paso*”. Sirius. Madrid.
- ARROYO, J. (1993). “*La Ruta de la Plata en Castilla y León*”. Junta de Castilla y León. Valladolid.
- BLANCO, F. y OTROS. (1993) “*Extremadura, el último paraíso*”. Coleccionable del diario HOY. Badajoz.
- CEREZO, J.F. (1996). “*La Ruta de la Plata*”. SUA. Bilbao.
- CERRILLO, E. (1985). “*Los romanos en Extremadura*”. Editora Regional de Extremadura. Mérida.
- DEVESA, J.A. (1995). “*Vegetación y Flora de Extremadura*”. Universitas. Badajoz.
- DURÁN, F. y RODRÍGUEZ, J.L. (1995) “*Guía de árboles y arbustos de Extremadura*”. Fondo Natural. Ávila.
- DURÁN, F. y GIL, J.R. (1992). “*Guía de flores de Extremadura - Dicotiledóneas*”. Fondo Natural. Ávila.

- DURÁN, F. y GIL, J.R. (1992). “*Guía de flores de Extremadura - Monocotiledóneas*”. Fondo Natural. Ávila.
- FERNÁNDEZ, A. (1993). “*La Ruta de la Plata*”. Turespaña. Madrid.
- FONDO PATRIMONIO NATURAL EUROPEO. (1994). “*Proyecto 2001*”. F. P. N. E. Madrid.
- GOSCINNY, y UDERZO. (1996). “*Asterix en Bélgica*”. Grijalbo-Dargaud. Barcelona.
- GOSCINNY, y UDERZO. (1996). “*Asterix. La vuelta a la Galia*”. Grijalbo-Dargaud. Barcelona.
- HAMEY, L.A. y HAMEY, J.A. (1990). “*Los ingenieros romanos*”. Akal. Torrejón de Ardoz.
- LUSITANIS, B. (1993). “*Ruta Vía de la Plata. Extremadura naturalmente*”. Junta de Extremadura. Mérida.
- MACAULAY, D. (1978). “*Nacimiento de una ciudad romana*”. Timun Mas. Barcelona.
- MAQUEDA, J. (1993). “*Oeste de Plata*”. Alsa. Oviedo.
- MEDIANO, L. (1983). “*Supervivencia: viviendo al aire libre*”. Monográfico de la revista Integral. Barcelona.
- MERINO, A. (1992). “*Todo sobre la bici*”. Suplemento de la revista Natura. Madrid.
- MUÑOZ, A. (1993). “*Camino de Santiago. Vía de la Plata. Apuntes para el peregrino*”. Revista Peregrino.
- PETERSON, R. (1995). “*Guía de campo de las aves de España y de Europa*”. Omega. Barcelona.
- RAMOS, M. (1995). Colección de artículos en “*Tribuna de Salamanca*”. Salamanca.
- RIU, M. (1975). “*Lecciones de Historia medieval*”. Teide. Barcelona

- SALINAS DE FRÍAS, M. y OTROS. (1993). “*La Ruta de la Plata de Sevilla a Gijón*”. Lacia. León.
- SENDÍN, J. (1992). “*Calzada y Camino de Santiago. Vía de la Plata*”. Fundación Ramos de Castro. Zamora.
- SÖLVEBORN, A. (1989). “*Stretching*”. Martínez Roca. Barcelona.



# **ANEXOS**



## Anexo I

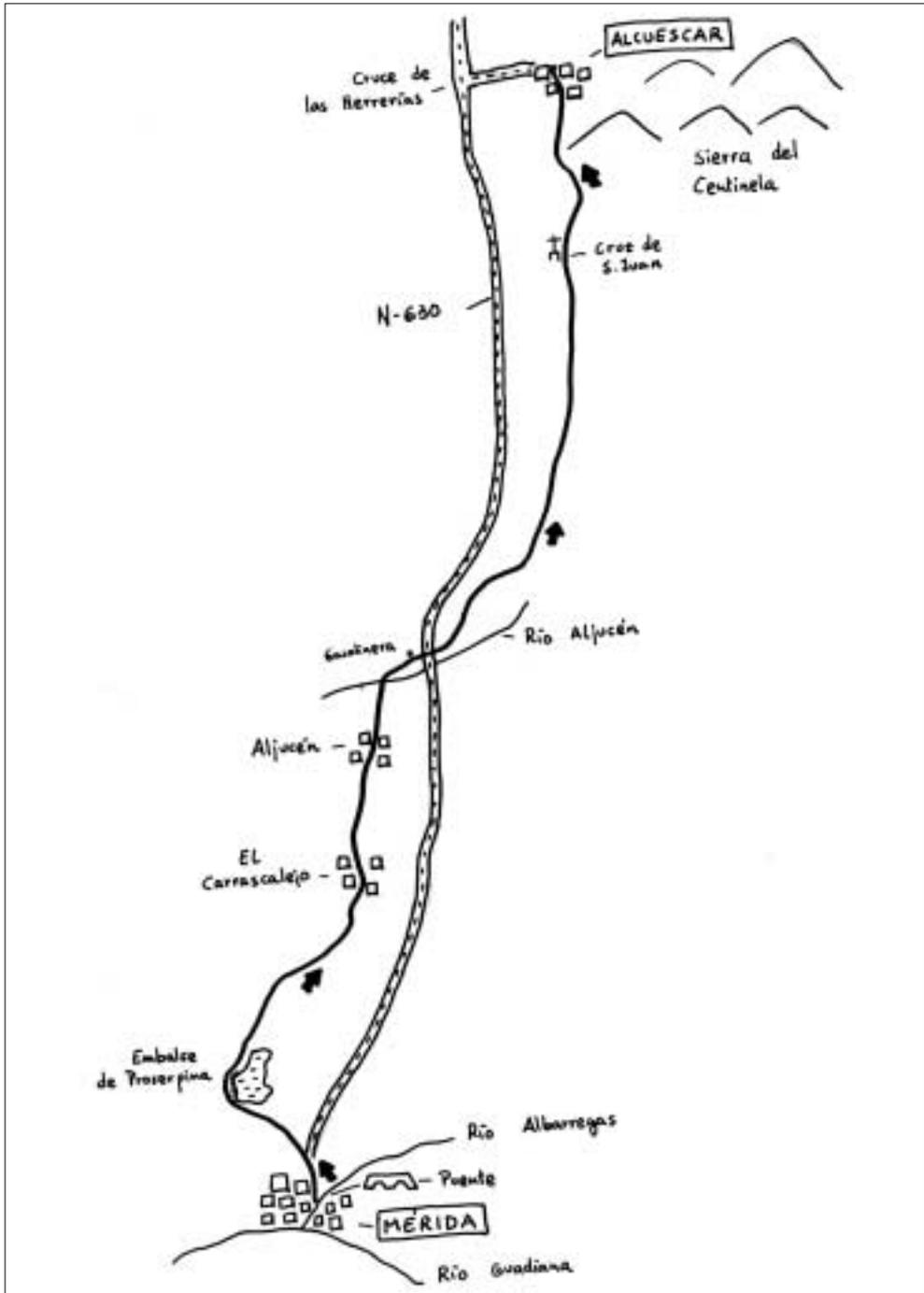
### CUADERNO DE VIAJE

*28 de abril- 2 de mayo. 1997*

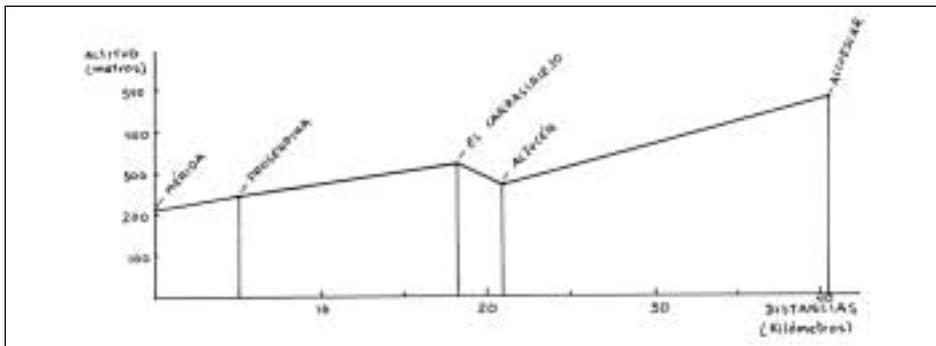




1ª ETAPA: MÉRIDA - ALCUÉSCAR (41 kms.)



DISTANCIAS				ALTITUD
PARCIAL	ETAPA	TOTAL RUTA	LOCALIDADES	
0	0	0	MÉRIDA	210
5	5	5	Proserpina	240
13	18	18	El Carrascalejo	303
3	21	21	Aljucén	270
20	41	41	ALCUÉSCAR	488



### **DESARROLLO DE LA ETAPA**

Salimos del centro de Mérida, por el puente sobre el río Albarregas y en el cruce de carreteras seguimos de frente, dirección Montijo. A 4 kms. Hay un cruce de cruz metálica, indicándonos que estamos en el camino correcto. Pronto atravesamos la presa romana de Proserpina. A nuestra izquierda, una flecha amarilla nos adentrará por una pista. A nuestra derecha circula el arroyo de la Vaguncosa. La pista esquiva una y otra vez los troncos de los árboles, subiendo lentamente al tranquilo y solitario pueblo de El Carrascalejo. Seguimos el camino por detrás de la iglesia, dejándonos caer por un rápido descenso que salta el arroyo de las Eras.

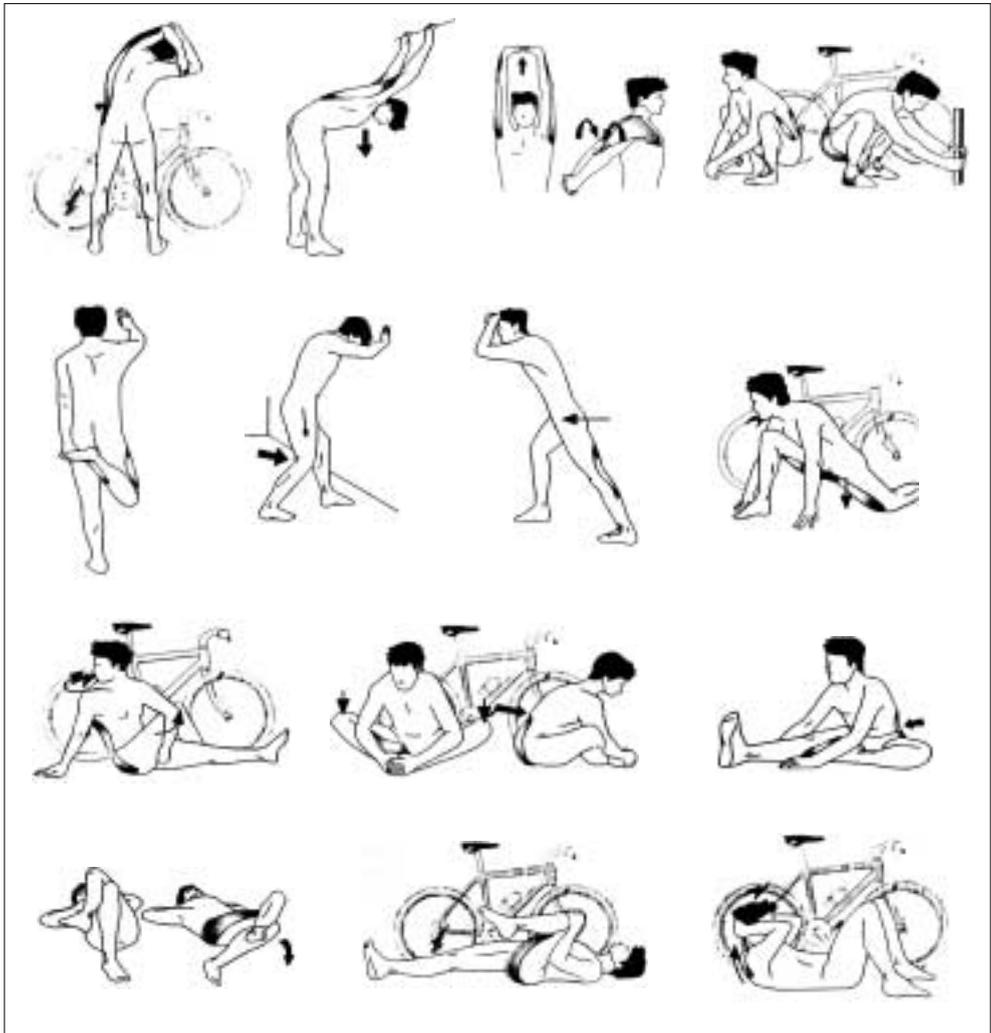
Menos de 3 kms., tras subir el alto de los Pitones nos separa de Aljucén. Descendemos hasta la orilla del río, para después de cruzar el puente por la nacional, dejar ésta frente a la gasolinera. Nos adentramos por un camino a la derecha por unos 2 kms. Por el cordel, bordeando un arroyo y circulando siempre en dirección Nordeste llegaremos al término de La Raña. A partir de aquí hacia el Norte, atravesando el arroyo Francisco Pérez, dejando junto a unos corrales la casa del Valle de la Zarza a la izquierda y subiendo a un plano de 4 kms. En cuyo final encontraremos la Cruz del Niño Muerto, lugar en donde un zagal que venía de fiestas fue devorado por un lobo. Desde aquí necesitamos 3 kms. Para salvar el collado y otros 3 más nos conducirán, entre viñas y olivos, a Alcuéscar.

**EN FORMA. EJERCICIOS PARA RODAR CON TU BICICLETA.**

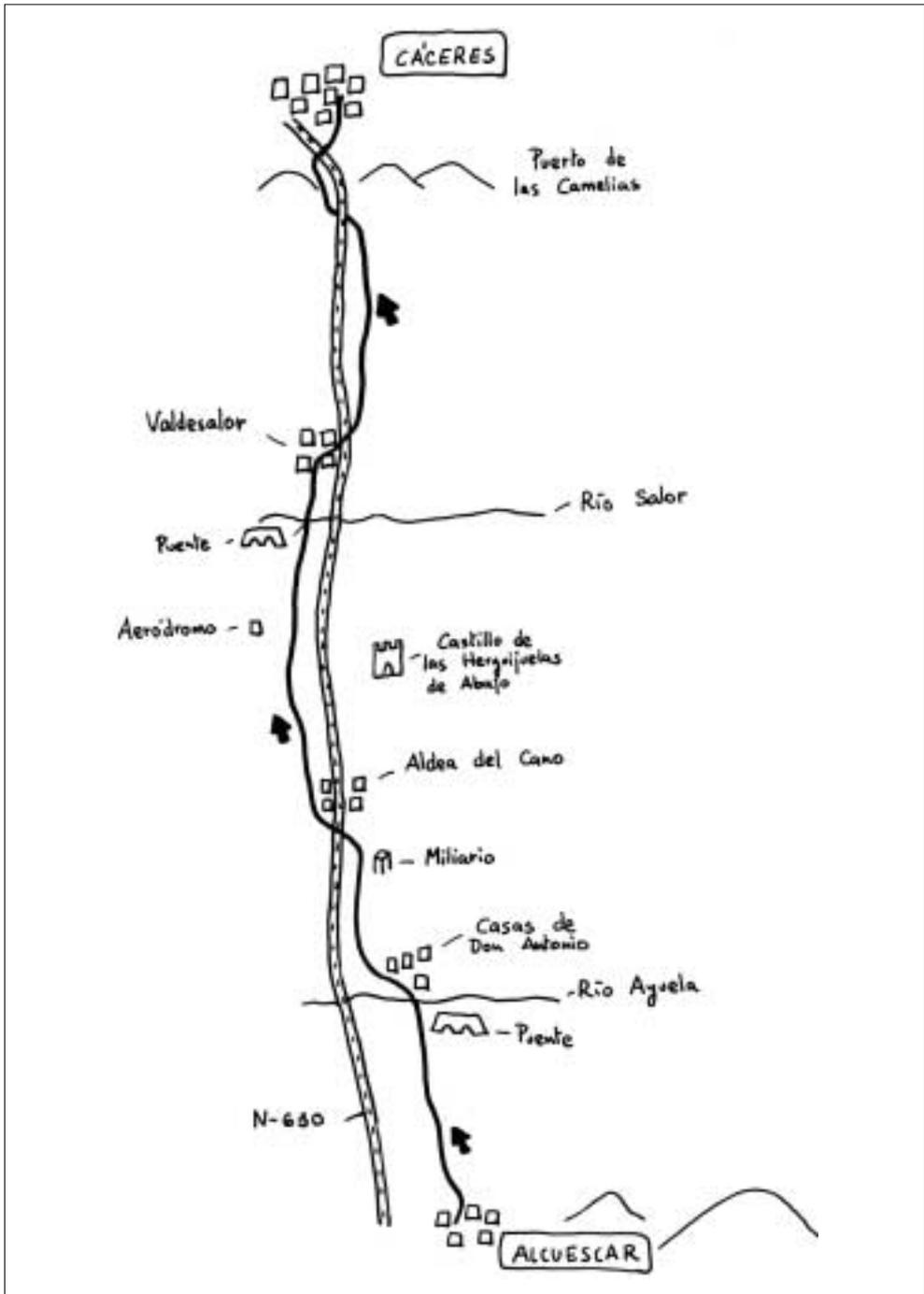
La preparación antes de realizar cualquier actividad es algo fundamental. Así, estirar los músculos antes y después de subir a tu bicicleta debe ser un ritual que se convierta en hábito si tu objetivo es no tener lesiones.

A continuación te proponemos una serie de ejercicios que, sin duda, te serán de utilidad si lo tuyo es el mundo del pedal.

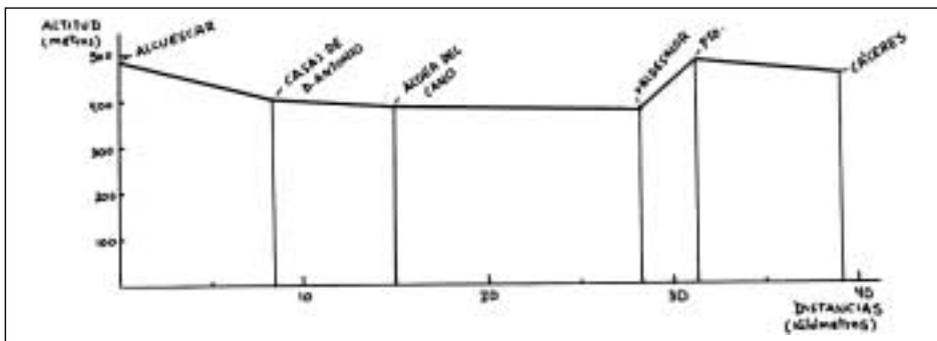
¡No los olvides!



**2ª ETAPA: ALCUÉSCAR - CÁCERES (39 kms.)**



DISTANCIAS				ALTITUD
PARCIAL	ETAPA	TOTAL RUTA	LOCALIDADES	
0	0	41	ALCUÉSCAR	488
8	8	49	Casas de D. Antonio	405
7	15	56	Aldea del Cano	392
13	28	69	Valdesalor	380
4	32	73	Pto. de las Camelias	480
7	39	80	CACERES	459



### **DESARROLLO DE LA ETAPA**

Continúa nuestro camino, por una carretera bacheada, para después salir a otra entre cultivos de oliva y viña. Pronto llegaremos a Casas de Don Antonio, pueblo que alcanzamos tras elevarnos sobre el arroyo de Santiago, por un puente romano. Salimos por la carretera nacional, pedaleando por su margen derecho donde encontraremos un miliario a 3 kms., para más tarde cruzar al otro lado de la carretera por un paisaje abierto de encinas, salpicado de algún campo de cultivo, a Aldea del Cano. Se abre al ancho camino de la cañada, que deja el pueblo a nuestra derecha. Podemos divisar al Este el castillo de Hergüijuelas de Abajo. Tras pasar por el aeródromo de Hergüijuelas, cruzaremos por el puente romano, algo deteriorado, y encontraremos la villa de Valdesalor. Salimos a la Nacional 630, circulando por la pista a su derecha, que es la Calzada; seguidamente saltamos al lado izquierdo, justo antes del collado de las Camellas, desde donde se pueden ver las primeras casas de Cáceres. Descendemos para cruzar, más abajo la carretera y subir a un alto por el Campo del Moro, entrando por fin, a la monumental ciudad extremeña.

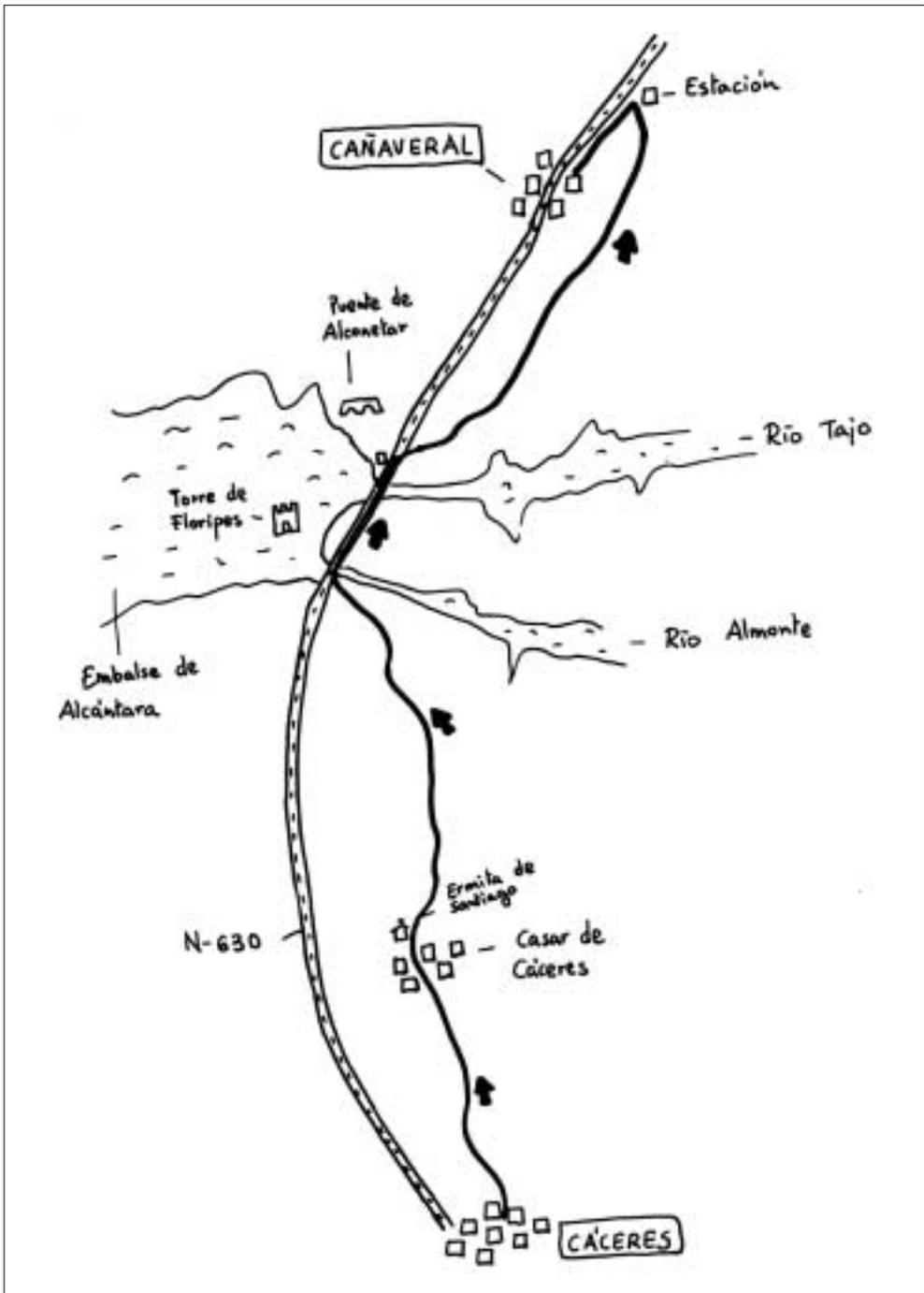
## ***CONSEJOS SOBRE EDUCACIÓN VIAL***

A la hora de salir a la calle con nuestra bicicleta, vamos a introducirnos en un medio que es hostil por naturaleza al cicloturista, un medio densamente poblado por coches, autobuses y otro tipo de vehículos, que por desgracia, no suelen tener en cuenta - y a veces incluso ni respetan - al ciclista.

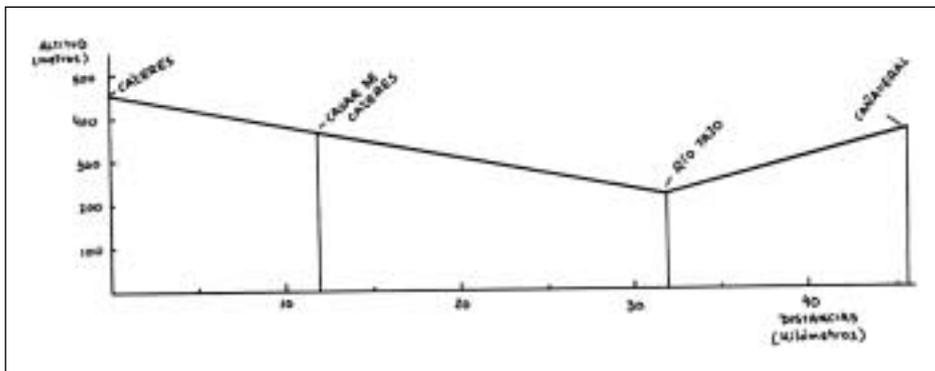
Así, y dado que en nuestro país, a diferencia de otros muchos de nuestro propio entorno europeo, aún no existen vías exclusivas, y no se tienen en cuenta excesivamente las preferencias de paso, se hace necesario exponer un mínimo de normas de circulación.

- Como ciclista es preferible elegir siempre sitios de poco tráfico o circular, en el lugar que los haya, por los carriles-bici.
- La norma general para los ciclistas es circular por la derecha, lo más cerca del borde de la calzada, y si es posible, por el arcén. Si se va en grupo, siempre en fila india.
- Antes de efectuar una maniobra se debe observar al resto de vehículos y señalar con suficiente antelación cualquier giro o cambio de posición.
- Para el giro a la derecha debe extenderse el brazo derecho con la mano hacia arriba formando un ángulo de 90°.
- Para el giro a la izquierda debe extenderse el brazo izquierdo horizontalmente a la altura del hombro con la mano abierta.
- Y para indicar detención se extiende el brazo levantando y bajando la mano a la altura de la cadera.
- Se debe evitar circular en días de viento, lluvia, niebla, nieve o hielo.
- La ropa clara y luminosa es más visible.
- De noche es obligatorio usar la luz (blanca o amarilla la delantera y roja la trasera).
- Es aconsejable llevar reflectantes en las ruedas y en los brazos, así como el casco.
- Las normas y señales de tráfico también han de ser respetadas y cumplidas por los ciclistas. Extrema la prudencia.
- Especial cuidado hay que tener con los coches estacionados que vamos sobrepasando. Resulta habitual que sus usuarios abran inesperadamente una puerta para salir, sin preocuparse de mirar si viene alguien. Por ello conviene no circular muy cerca de los coches aparcados, y procurar ir siempre muy atentos a los posibles imprevistos que puedan surgir en nuestra marcha.

3ª ETAPA: CÁCERES - CAÑAVERAL (46 kms.)



DISTANCIAS				ALTITUD
PARCIAL	ETAPA	TOTAL RUTA	LOCALIDADES	
0	0	80	CÁCERES	459
12	12	92	Casar de Cáceres	369
20	32	112	Río Tajo	220
14	46	126	CAÑAVERAL	369



### ***DESARROLLO DE LA ETAPA***

Por la carretera local a Casar de Cáceres, junto a la plaza de toros, continua nuestro camino. La antigua Calzada de la Plata viaja a la dcha. de la carretera hasta Casar de Cáceres durante 11 kms. de extensas llanuras donde la vista se pierde en el infinito. Nos alejamos del pueblo, entre olivares, por el ancho camino ganadero, llamado de las Barcas, dejando a la dcha. la ermita de Santiago. Una suave subida nos lleva, de repente, a un curioso paisaje donde encontramos varios miliarios entre amplias y lejanas vistas. Más al fondo, las sierras se pierden en el amplio valle del Tajo. Cañaveral, nuestro próximo destino, se puede ver desde aquí pegado a los pies de la sierra.

Nuestro camino sigue recto, por un divertido tobogán de bajadas y cortas subidas, hasta la carretera nacional, para pasar los dos puentes sobre el embalse de Alcántara en el río Tajo. Aquí podemos ver casi sumergida en las aguas, la torre de Floripes. Frente al club náutico elegimos el camino a la derecha, que por un empinado repecho nos aleja de la carretera. Tras salvar una portezuela comienza el descenso a Cañaveral, dando la sensación que nos alejamos de él, pero poco más adelante, a la altura de la estación de ferrocarril, accederemos a la carretera que baja hasta el pueblo.

## **LA BICICLETA Y TU SALUD**

Todos nosotros deseamos vivir muchos años con una buena salud y además deseamos saber cómo conseguirlo con el menor esfuerzo posible. En este sentido, la bicicleta puede convertirse, además de un útil y barato medio de transporte, en un valioso instrumento para mantener la salud e incluso el placer de vivir.

Existe una ley natural que dice que “la estructura y la capacidad de rendimiento de un órgano o de un sistema orgánico, están determinadas por su herencia, así como por la cantidad y calidad de los esfuerzos que realiza”. Por ello, en todas las investigaciones fisiológicas se llega a la misma conclusión: *para llevar una vida sana lo más conveniente es una actividad física moderada practicada de manera regular*, ya que un exceso de esfuerzo conlleva en ocasiones la aparición de lesiones. De este modo, está comprobado que la mortalidad entre las personas que gozan de buena condición física es menor que la de aquéllas cuyo grado de preparación es menor.

Otra de las ventajas de practicar este ejercicio es que mejora la capacidad de recuperación del organismo. Cuando existe fatiga, la cual puede ser debido a un agotamiento tanto físico como nervioso, *la recuperación activa (con una actividad física suave como dar un paseo en bici) es más positiva que la inactividad física*.

Según los expertos, el movimiento moderado de las piernas mejora más eficazmente la circulación de la sangre por los vasos sanguíneos que los medicamentos. Así, en las personas que tienen varices puede ser muy eficaz un ejercicio suave diario de unos treinta minutos de duración, si no existe otra complicación asociada y siempre bajo supervisión médica.

Por otra parte, *la práctica del ciclismo mejora sensiblemente la respiración*. Ya que aumenta la capacidad para absorber oxígeno, capacidad que se va perdiendo a causa del sedentarismo a partir de la edad adulta, algo que resulta de trascendental importancia para la salud, así como para la capacidad de rendimiento.

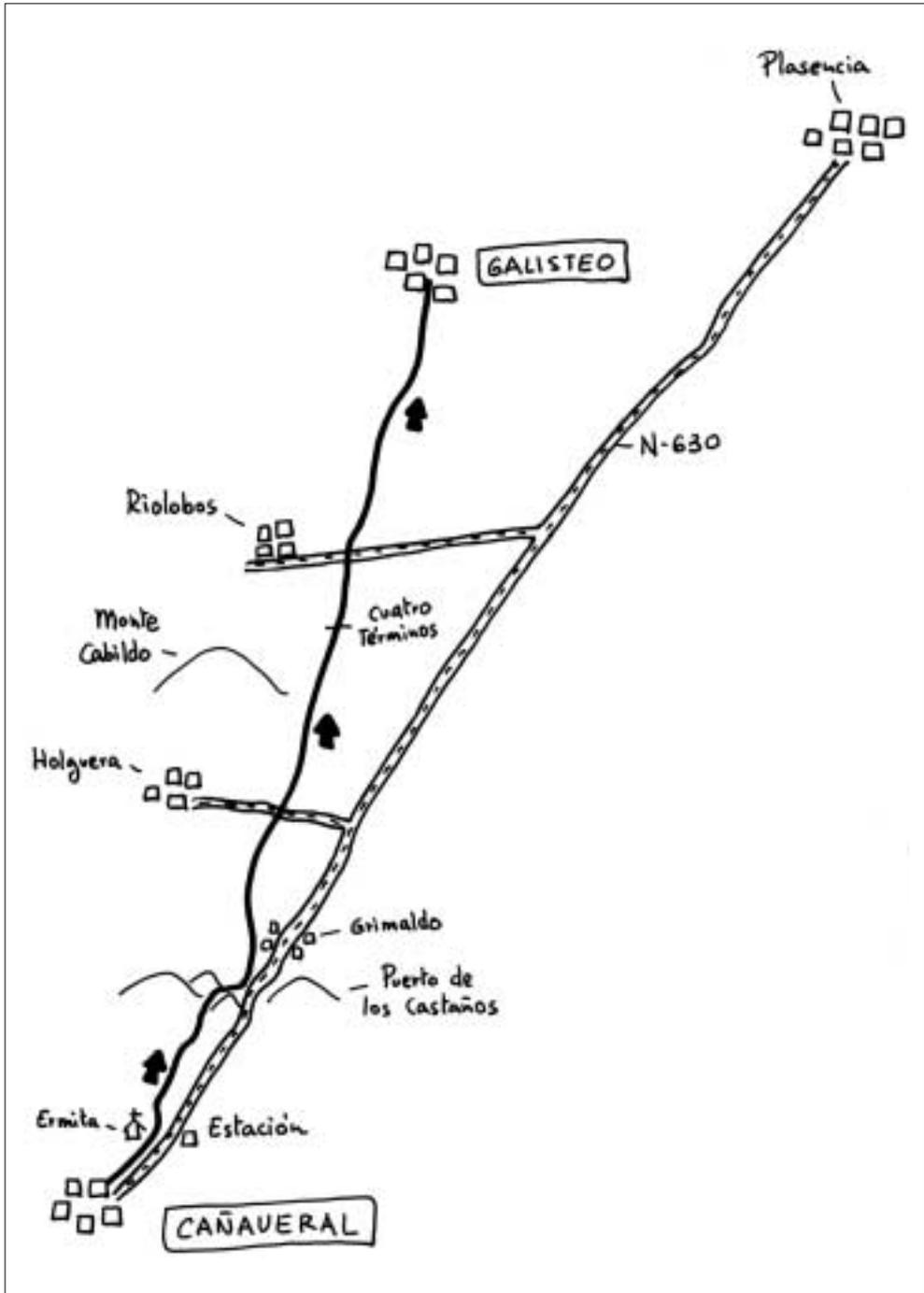
*Utilizando correctamente nuestra bicicleta, así como realizando de manera habitual cualquier actividad física moderada, podemos ralentizar y, sobre todo, retrasar los procesos degenerativos propios del paso de los años*. Con ello mejoraremos las funciones del metabolismo y la capacidad de absorción de oxígeno por los músculos, fortaleciendo el corazón y el sistema vascular.

Los tendones, ligamentos y articulaciones también son fortalecidos. Al montar en bici, el peso del cuerpo descansa sobre el sillín; gracias a ello las articulaciones

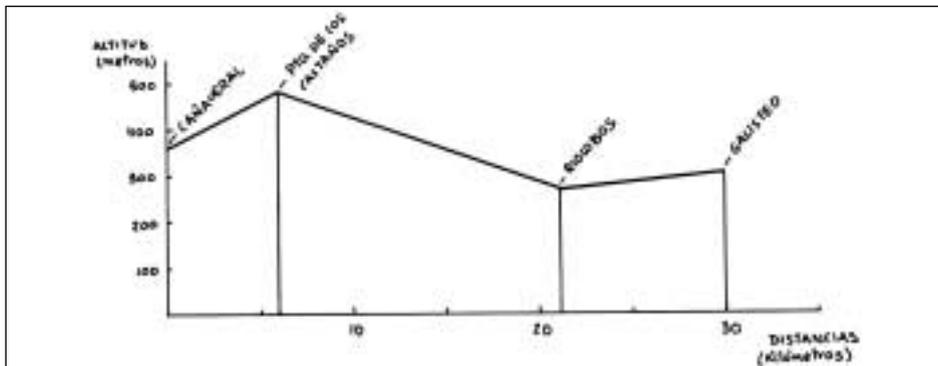
están más descansadas y se evita que tendones y ligamentos estén sometidos a peligrosas tensiones.

Tal y como sucede con algunas otras actividades deportivas o físicas, nos ayuda además a reducir el tan temido estrés que sufrimos en épocas de exámenes o en otros periodos o circunstancias de la vida. Además es una excelente actividad para adelgazar, eso sí, siempre que los ejercicios sean perseverantes, progresivos y realizados en circunstancias adecuadas.

4ª ETAPA: CAÑAUERAL - GALISTEO (30 kms.)



DISTANCIAS				ALTITUD
PARCIAL	ETAPA	TOTAL RUTA	LOCALIDADES	
0	0	126	CAÑAVERAL	362
6	6	132	Pto. De los Castaños	480
15	21	147	Riolobos	267
9	30	156	GALISTEO	304



### **DESARROLLO DE LA ETAPA**

Después de dormir en Cañaveral, siguiendo por una carretera abandonada, continuamos hasta la pequeña ermita de San Cristóbal, patrón de los viajeros, situada a la izquierda entre matorrales y olivos. Junto a la ermita hay una fuente de agua, después de bordear unos caseríos, el camino sube por la abrupta pendiente de un cortafuegos hacia el Puerto de los Castaños. El descenso nos lleva hasta un restaurante junto a otra carretera. Pasado éste, nos adentramos en un bosque de alcornoques, casi cerrado a causa de la vegetación. Las flechas amarillas pintadas en los troncos nos conducen por este apacible bosque, donde la imaginación da vida a los duendes. Más adelante, nos sirve de guía una alambrada que llevamos siempre a la izquierda hasta encontrar otra portezuela antes de un arroyo. Desde aquí, tu rumbo es hacia el Noreste. Unos metros a la izquierda de la calzada una alambrada te impide pasar, crúzala y sigue recto. Tras superar un suave collado descendes también suavemente hacia la carretera local de Holguera. Crúzala sin perder la dirección que traes, pronto se advierte el lomo de la Calzada y divisas a la izquierda y al frente el monte Cabildo que hay que faldear por el Este. Presta mucha atención en el descenso, porque es necesario frenar la inercia de continuar la pista que traes, y en el lugar de Cuatro Términos, junto a la balsa, cruza unas alambradas, encuentra una zona que por el tipo de hierba denota estar encharcada gran parte del año, supe-

ra una portezuela y teniendo a la izquierda un muro de piedra inicias el descenso hasta el arroyo Boquerón. Desde aquí, por la carretera local llegaremos a Riobobos a tres kms. al Oeste. Pero si sigues hacia el Norte por la carretera de nuevo firme, ves a tu derecha con claridad el trazado de la Calzada. Es muy importante no perder la dirección Norte y, a medio km. del río, abandonar la carretera y salvar un collado desde el que se divisa Galisteo, entre cultivos de tabaco, hortalizas y frutales.

## ***LA ALIMENTACIÓN***

En la actualidad el ser humano moderno, y que habita en algún país desarrollado, ingiere de promedio más calorías de las que gasta. Se comen en exceso grasas y dulces, hidratos de carbono, e incluso entre los jóvenes es muy común el uso y el abuso del alcohol. Como consecuencia de todo ello se produce un desequilibrio que desemboca en la acumulación de energía no gastada en forma de tejido adiposo, que se deposita en diferentes zonas del organismo: en la mujer habitualmente lo hace en las caderas y en el hombre en la zona abdominal.

Cualquier persona preocupada por este tema debería seguir unas directrices de carácter general:

Se deben ingerir, además de las sustancias nutritivas en forma de hidratos de carbono, grasas y proteínas, todas las vitaminas, minerales y oligoelementos necesarios en la siguiente proporción:

30 % de Grasas.

50 al 60 % de Hidratos de carbono.

10 al 15 % de Proteínas.

*La distribución debería hacerse entre 4 ó 6 pequeñas comidas, lo cual es más saludable que realizar sólo 3 pero muy copiosas.* La más importante de todas ellas es el desayuno, ya que las calorías que se ingieren por la mañana no fomentan tanto la acumulación de grasas como las de por la noche.

A modo orientativo podemos decir que un buen desayuno debería contener: *pan integral, muesli con fruta fresca, algo de queso poco graso o embutido magro, yogurt o leche fresca, y se puede acompañar con un zumo de frutas, té o café.*

Se deberían suprimir las golosinas con mucha azúcar, pan blanco, alimentos empanados, salchichas, jamón muy graso, así como la carne grasa.

Tendríamos que aumentar el porcentaje de alimentos con alto contenido en hidratos de carbono y alto valor nutritivo, como el pan integral, las galletas integrales, galletas de avena, muesli, arroz integral, patatas, fruta fresca, frutos secos, zumos y legumbres, germen de trigo y levadura de cerveza.

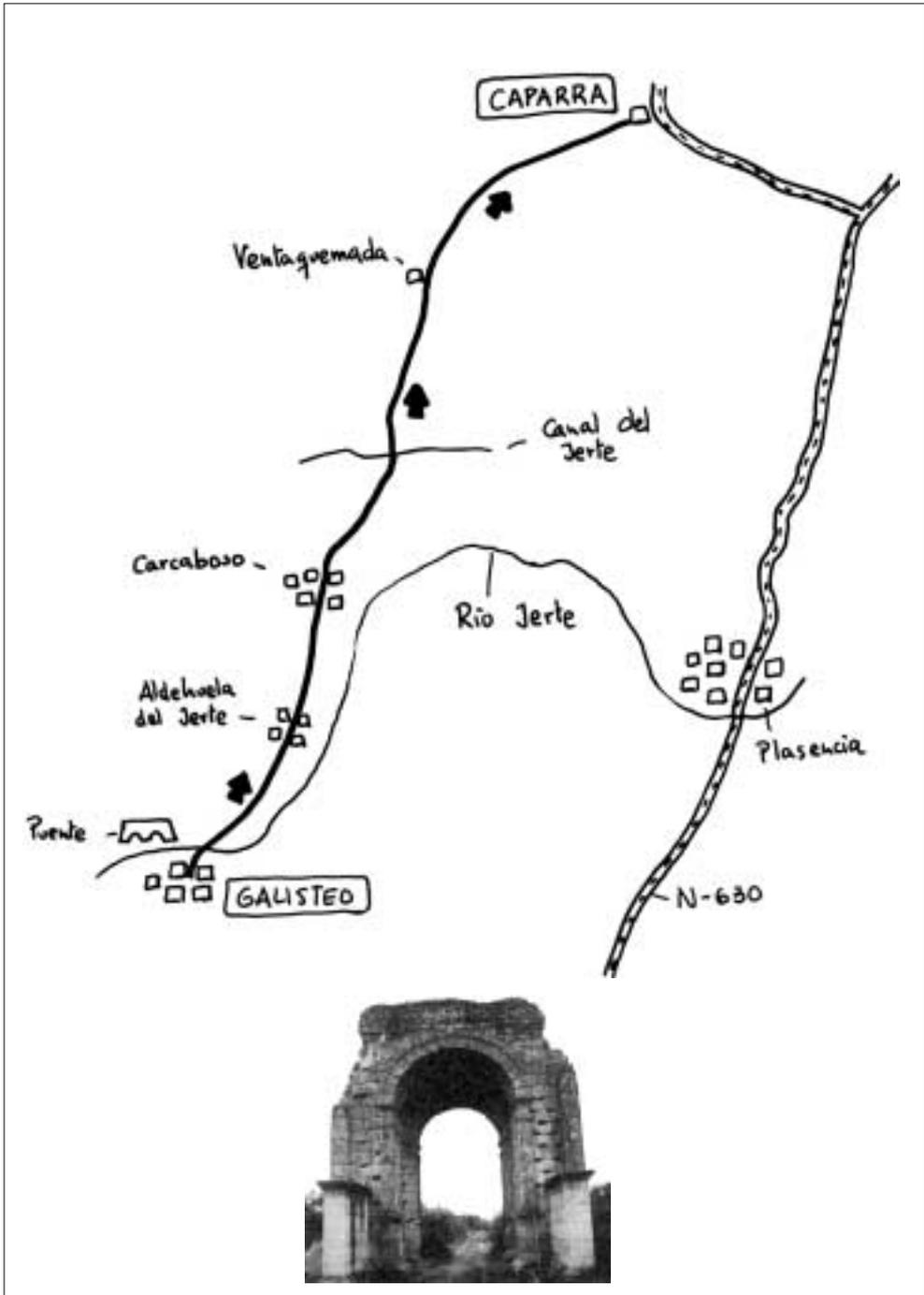
Para cubrir nuestras necesidades proteínicas, *hay que elegir alimentos ricos en proteínas pero con escaso contenido en grasas*: productos lácteos con poca grasa, pescados, carnes magras de ave, vacuno, ternera, conejo, etc.; huevos y legumbres, así como todo tipo de pescado azul que protege de la arterioesclerosis.

Son preferibles las grasas de aceites de semillas.

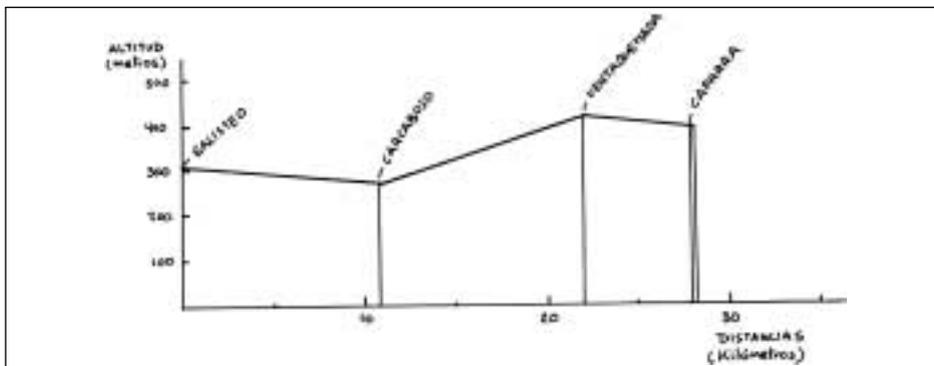
Vitaminas, minerales, oligoelementos y líquidos no deben faltar en la dieta de cualquier persona, máxime si realiza una actividad física moderada habitualmente, como va a ser nuestro caso. Se hallan en las frutas y sus zumos, en los frutos secos, verduras y aguas minerales.

Así mismo, *es recomendable beber líquido a medida que se va desarrollando el esfuerzo, para compensar su pérdida*. Puede ser recomendable adquirir bebidas isotónicas ricas en minerales.

5ª ETAPA: GALISTEO - CÁPARRA (28 kms.)



DISTANCIAS				ALTITUD
PARCIAL	ETAPA	TOTAL RUTA	LOCALIDADES	
0	0	156	GALISTEO	304
11	11	167	Carcaboso	269
11	22	178	Ventaquemada	420
6	28	185	CÁPARRA	390



### ***DESARROLLO DE LA ETAPA***

Nuestro camino continua por la carretera asfaltada sobre la Calzada romana y se dirige hacia Carcaboso, tras atravesar varias porteras llegamos al canal del Jerte. Seguimos a la izquierda durante cuarenta metros para saltarlo por un paso cerca de una encina seca. El sendero serpentea por la orilla de un arroyuelo, introduciéndonos por un lugar mágico, casi salvaje, repleto de encinas, alcornoques y prados verdientes, donde varias charcas de claras aguas permiten a las vacas refrescarse. Siguiendo recto, encontramos un muro sobre la calzada que pronto nos hará girar, junto a él, hacia el Oeste. Entre troncos retorcidos circulamos por prados hasta una carretera, frente a la cual se asientan las mansiones de Ventaquemada, mirando a las grandiosas montañas de la Sierra de Gredos. El ancho cordel circula paralelo a las montañas, entre encinas y arroyos que nos obliga a vadearlos, ya que no existen puentes.

Por fin, la vía pecuaria nos conducirá a la antigua ciudad romana de Cáparra, de la que únicamente se mantiene en pie su arco, el cual nos indicará que nuestra excitante aventura ha llegado a su fin.

## ACCESORIOS Y HERRAMIENTAS

Podemos afirmar que los accesorios son los elementos destinados a “vestir” a nuestra bicicleta, mientras que las herramientas son los instrumentos que la alivian de sus pequeños males. Los primeros pueden ayudarnos a que nuestras excursiones sean más agradables, y las otras nos pueden sacar de más de un problema.

La lista de accesorios es extensa, aunque quizá debiéramos destacar el portabidón, el bidón del agua y la bomba, además de las bolsas o el portaequipaje y la riñonera, que pueden ser los más importantes.

En nuestras excursiones no podemos acarrear un equipo de herramientas demasiado grande, pues al salir al campo debemos reducir al máximo posible el peso de nuestro equipaje.

Además de lo mencionado, sería aconsejable tener una bolsa de herramientas (triángulo) en donde se puede llevar un juego de llaves de allen, un destornillador de estrella y plano, y un juego de llaves planas, sin olvidarnos de unos alicates, llave de radios, o incluso una llave inglesa pequeña.

Pero sobre todo, lo que nunca podremos olvidar como accesorio imprescindible en nuestras salidas a la naturaleza será una cámara de repuesto, así como una caja de parches y pegamento.

Aunque parece un largo arsenal, todas ellas son de reducido tamaño y pueden acoplarse en las bolsas anteriormente citadas, que a su vez caben debajo del sillín o en el cuadro de la bici.



Así mismo, puede ser interesante algo de dinero, sobre todo monedas sueltas, por si surge alguna urgencia y hay que llamar por teléfono, así como algún documento de identificación personal.

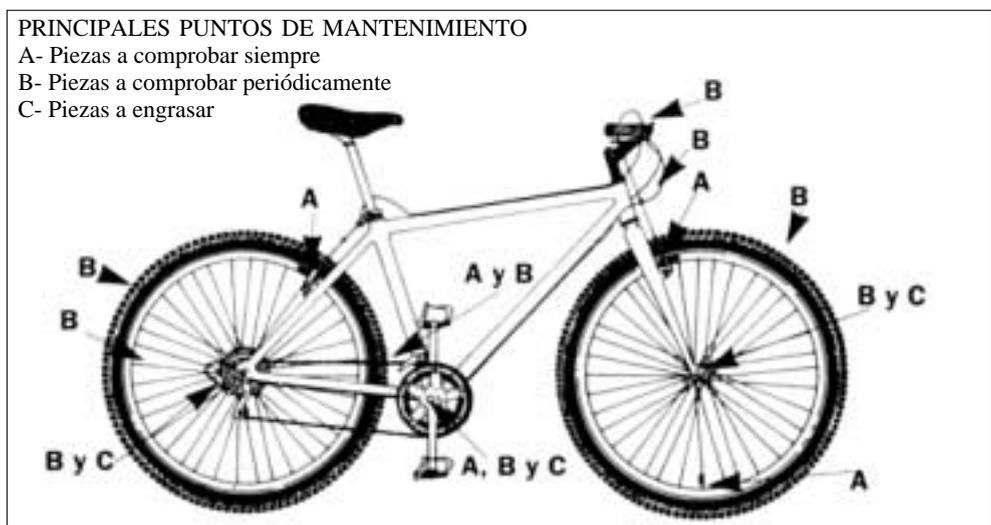
### ***CUIDADOS Y REPARACIONES DE TU BICI***

Mantenimiento y reparaciones son muy importantes, pues si nuestra máquina no está en perfecto estado, de poco nos valdrá tener una buena forma física o una excelente técnica de pedaleo. Hay que prestar a ello, por lo tanto, especial atención.

Existen determinadas reparaciones que no están al alcance de nuestra mano. En esos casos es interesante acudir al taller especializado. Sin embargo existen unas sencillas operaciones de mantenimiento, así como ciertas reparaciones que están al alcance de la mayoría.

Una de esas operaciones de mantenimiento que debemos realizar con frecuencia es la de darle una *correcta presión a los neumáticos*. Un neumático bien hinchado pinchará más difícilmente que si no lo está, pero tampoco eso quiere decir que haya que hincharlo al máximo posible, pues en ese caso botaremos excesivamente con los baches y la marcha se hará muy incómoda. En este sentido, es muy aconsejable llevar siempre a mano una buena bomba de inflar.

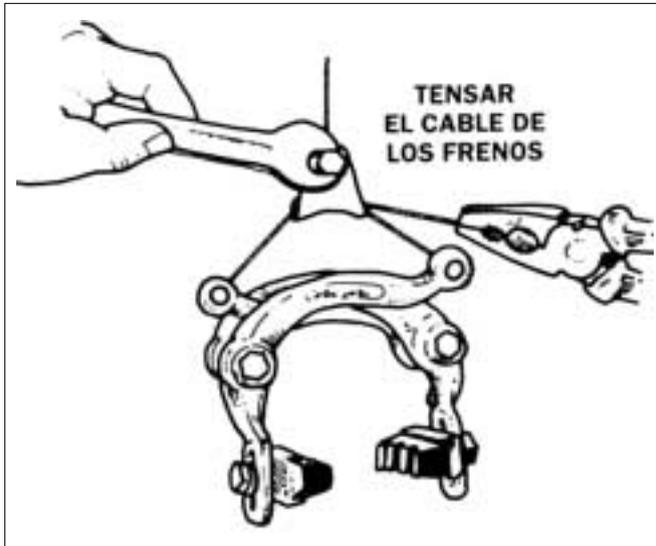
*Limpiar bien la bicicleta* después de cada salida, especialmente las de montaña, es importante, de manera especial la cadena y el juego de piñones y platos. Con



barro, impurezas o suciedad, estos mecanismos funcionan mal, y pueden llegar a deteriorarse o incluso romperse si no somos cuidadosos. Para ello puede recurrirse a la manguera a presión de los engrases de coches o camiones, aunque lo más normal es echar mano de la brocha empapada en gasóleo para la cadena y los piñones, y para el resto de la bici, lo mejor es lavarla con una solución de jabón biodegradable en agua templada. No debes olvidar, que una vez limpia y seca, es aconsejable volver a engrasarla, para la siguiente salida.

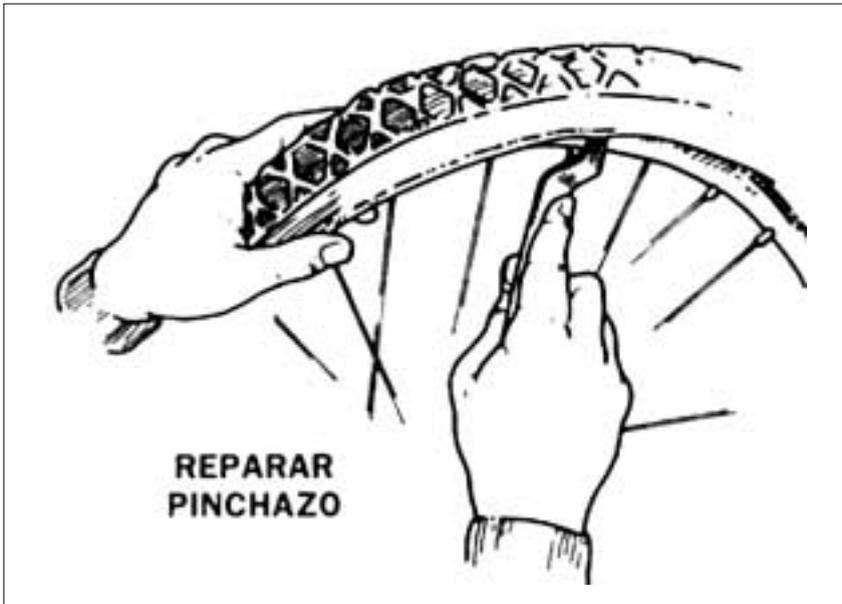
*En ocasiones se afloja la cadena*, lo más fácil es que se hayan aflojado también las palomillas, con lo que habrá que aflojar éstas para poder colocarlas en su posición inicial y conseguir así llevar la cadena a su posición primitiva.

*Los frenos en “U”* son los más frecuentes. Su mantenimiento resulta sencillo. Una vez aflojados y engrasados pernos y abrazaderas, se abren las zapatas, luego se aprietan muelles y pernos. Debemos tener cuidado cuando cambiemos por cualquier causa una rueda, volver a colocarla equidistante entre ambas zapatas del freno, así éste será más efectivo y sus componentes durarán más tiempo en perfecto estado.



La avería más frecuente entre todas las que se presentan es el pinchazo. Una vez desmontada la rueda como explicamos con anterioridad, debemos desmontarla con un juego de llaves desmontables que siempre deben salir con nosotros. Una vez extraída la cámara dañada la sustituiremos por otra que llevemos con nosotros. Al llegar a casa procederemos a su reparación, lo cual supone una operación sencilla pero laboriosa, tal y como explicamos a continuación:

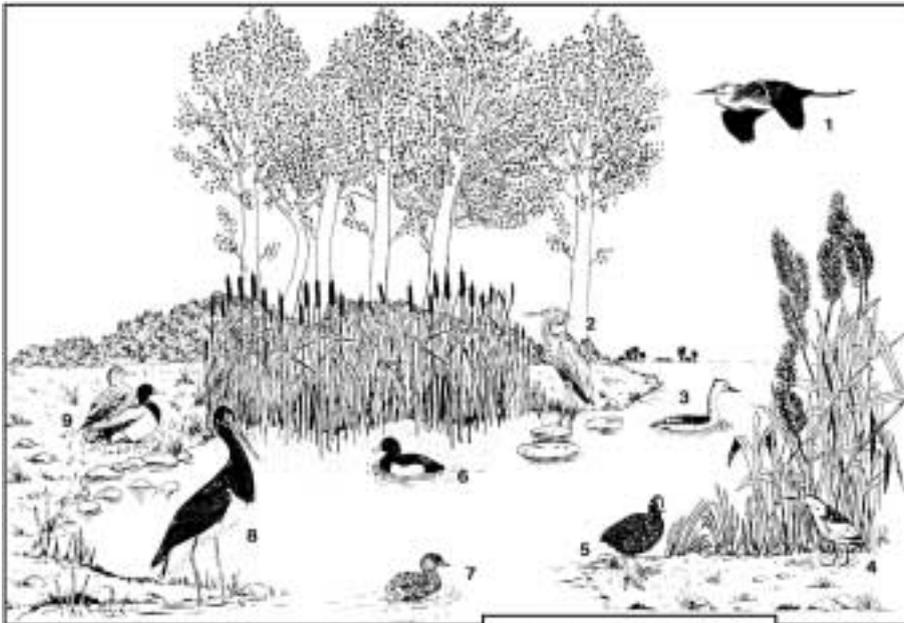
En primer lugar tenemos que localizar el pinchazo. Para ello sumergiremos la cámara bien inflada en un recipiente con agua. Una vez señalado el lugar perforado, se desinflará y la secaremos. A continuación rasparemos la cámara por la zona en donde está el agujero del pinchazo. Hay que raspar una superficie mayor que lo que ocupe el parche que vamos a pegar. A continuación extenderemos el pegamento, que deberemos dejar secar unos minutos antes de colocar el parche, al que previamente habremos retirado su lámina plateada. Una vez colocado, es interesante colocar un peso encima del mismo para que de esa forma quede perfectamente adherido.



## EL MEDIO ACUÁTICO

Además de las gargantas, arroyos, ríos y embalses, en Extremadura son frecuentes las pequeñas charcas aisladas en medio de llanuras y dehesas. Todos estos ambientes tienen un gran valor ecológico por constituir refugio para gran cantidad de seres vivos ligados al *medio acuático* (insectos, crustáceos, aves mamíferos).

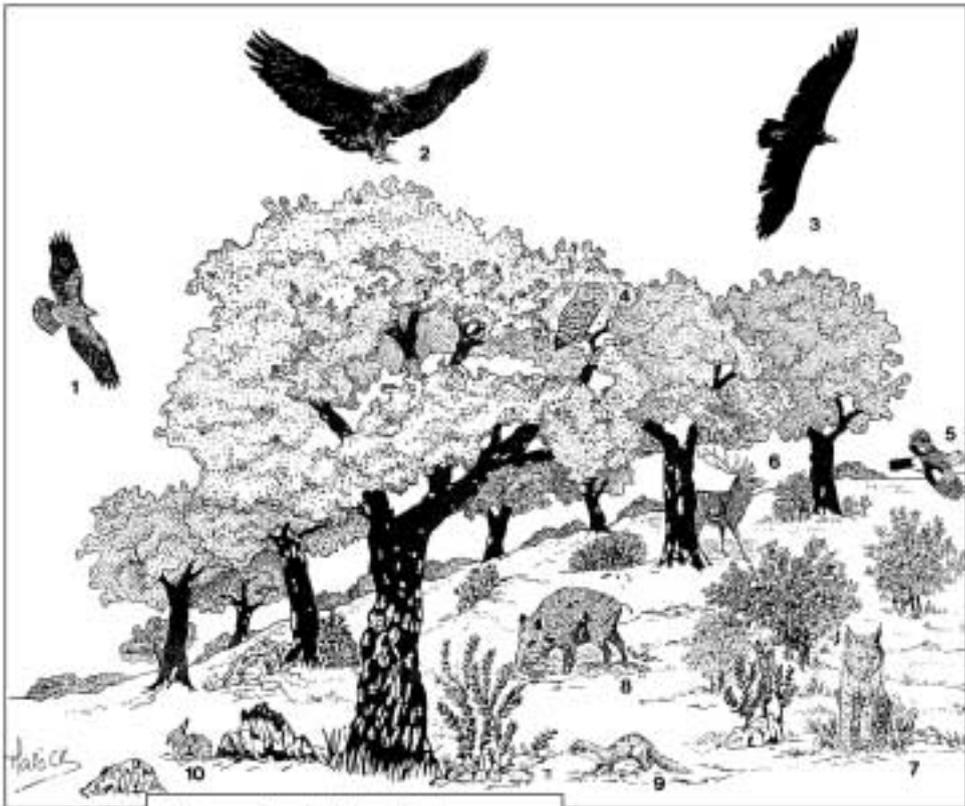
La destrucción de estos hábitats (vertido de escombros o de aguas residuales, extracción de áridos, canalizaciones, etc.) hacen a Extremadura, poco a poco, más árida, más seca, desapareciendo de golpe complejas comunidades, no sólo valiosas desde un punto de vista científico y cultural, sino también desde la vertiente económica.



- 1.- Garza Real (*Ardea cinerea*)
- 2.- Garza Imperial  
(*Ardea purpurea*)
- 3.- Somormujo Lavanco  
(*Fulicaria cristata*)
- 4.- Avocorillo (*Anas boschas*)
- 5.- Focha Cornin  
(*Fulva atra*)
- 6.- Porrón Mojado  
(*Aythya fulgens*)
- 7.- Zampallón Chico o Cornin  
(*Tachysphax rufinella*)
- 8.- Cigüeña Negra  
(*Ciconia nigra*)
- 9.- Anade Real (*Anas platyrhynchos*)

## EL BOSQUE Y MATORRAL MEDITERRÁNEOS

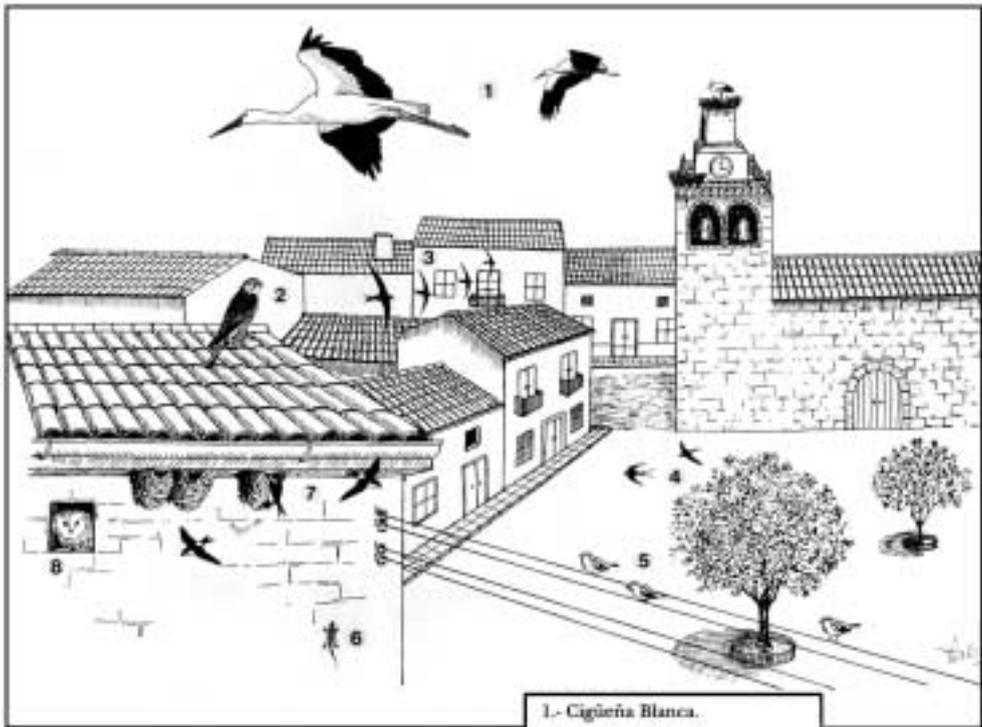
Las numerosas y variadas especies vegetales del *bosque y matorral mediterráneos* proporcionan un adecuado cobijo y alimento suficiente a una fauna riquísima. Todavía quedan en nuestra región muchos parajes donde la rica y compleja comunidad faunística mediterránea se conserva en buenas condiciones. Son éstos, óptimos lugares para la nidificación, la cría y el encame de aves, mamíferos, anfibios y reptiles. Algunas de estas especies son auténtico tesoro de la fauna ibérica (*águila imperial ibérica, buitre negro, lince, meloncillo, etc.*)



- 1.- Buzo Común (*Buteo buteo*).
- 2.- Águila Imperial Ibérica (*Aquila adalberti*).
- 3.- Buitre Negro (*Aegypius monachus*).
- 4.- Chirrido Común (*Strix aluco*).
- 5.- Arrendajo (*Garrulus glandarius*).
- 6.- Ciervo (*Cervus elaphus*).
- 7.- Lince Ibérico (*Lynx pardellus*).
- 8.- Jabalí (*Sus scrofa*).
- 9.- Garduña (*Martes foina*).
- 10.- Conejo (*Oryctolagus cuniculus*).

## LOS PUEBLOS

Los pueblos y ciudades de Extremadura poseen una riqueza faunística que se manifiesta por doquier. Durante siglos de convivencia especies como la cigüeña blanca, la golondrina, el cernícalo primilla o la lechuza común se han ido adaptando a la presencia del hombre, perdiendo buena parte de su temor y expandiéndose incluso a su amparo, siendo ahora huéspedes obligados de edificios y poblados.

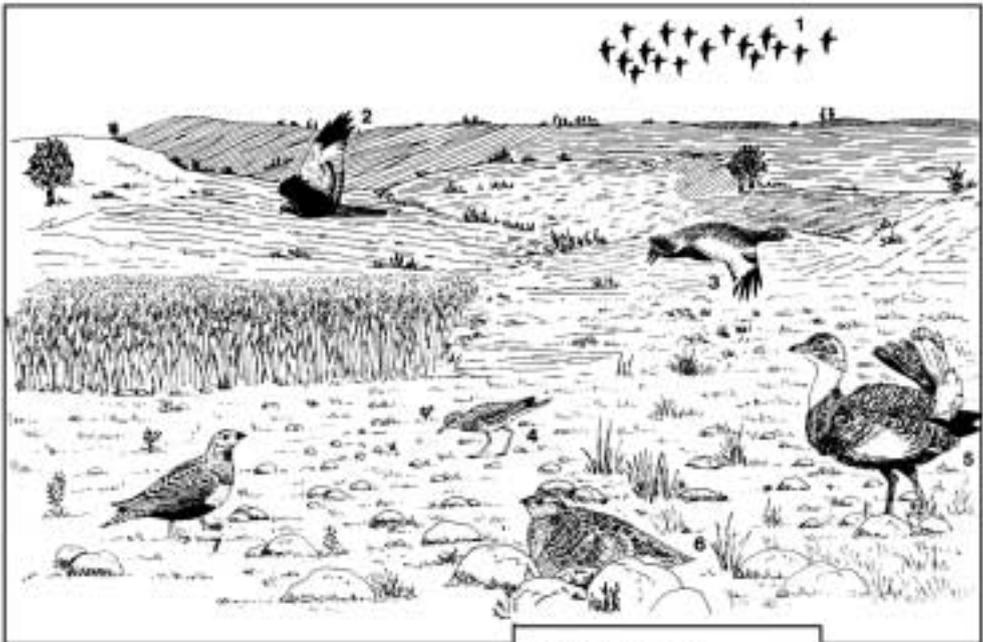


- 1.- Cigüeña Blanca.  
(*Ciconia ciconia*)
- 2.- Cernícalo Primilla.  
(*Falco naumanni*)
- 3.- Vencejo Común.  
(*Apus apus*)
- 4.- Golondrina Común.  
(*Hirundo rustica*)
- 5.- Gorrión Común.  
(*Passer domesticus*)
- 6.- Salamancueta Común.  
(*Tarentola mauritanica*)
- 7.- Avión Común.  
(*Delichon urbica*)
- 8.- Lechuza Común.  
(*Tyto alba*)

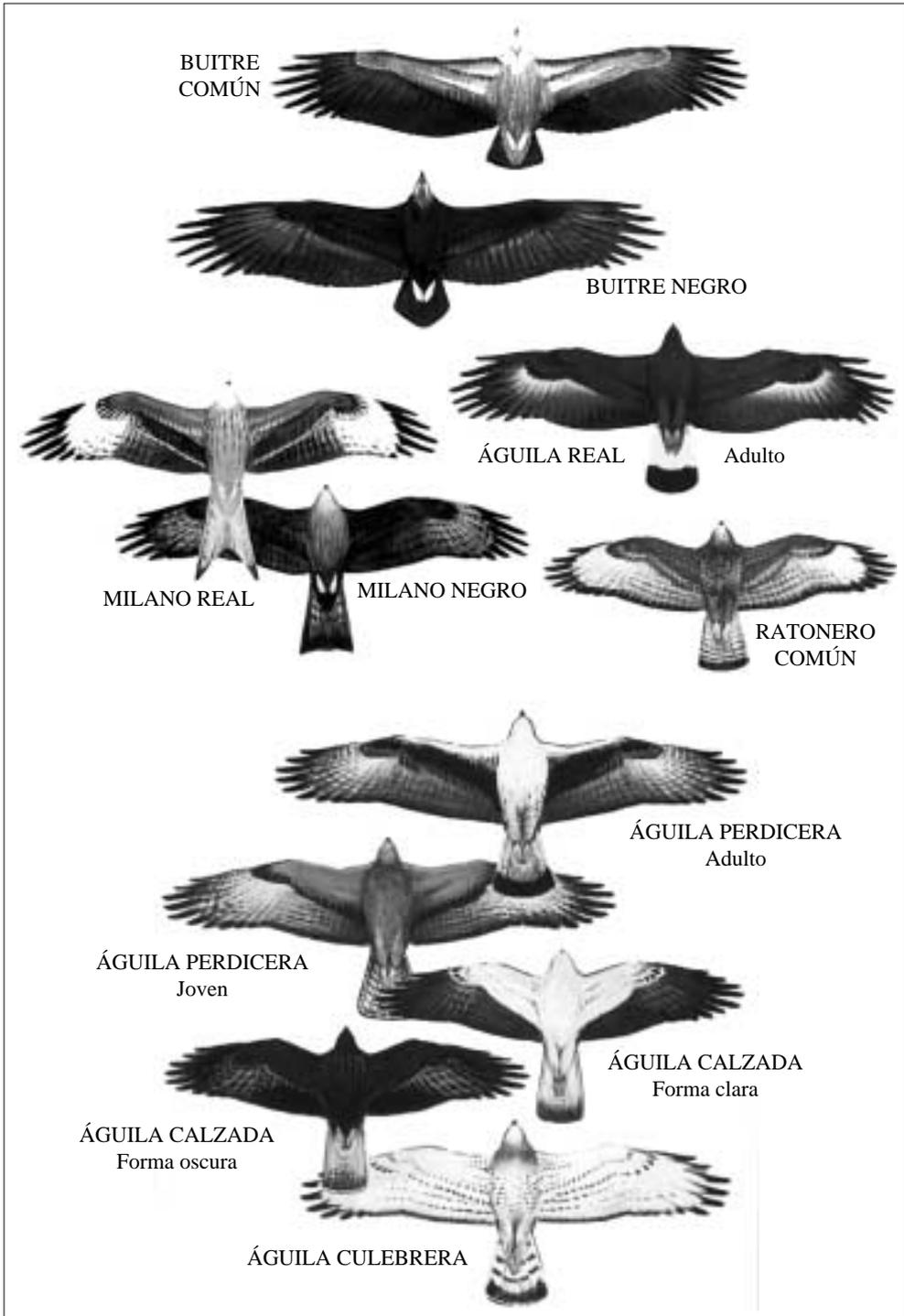
## LOS LLANOS

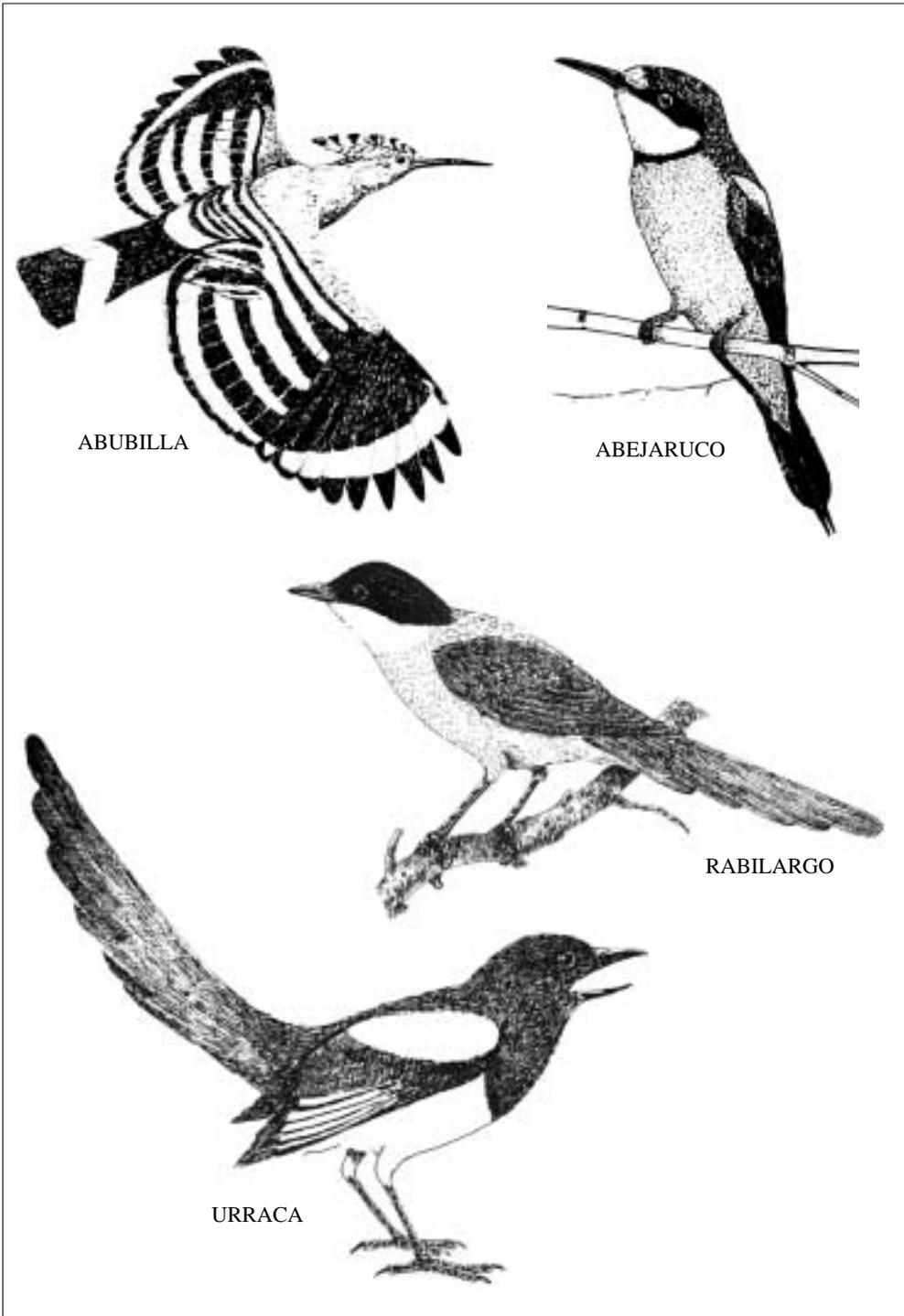
Los llanos, las llamadas “estepas extremeñas”, son comunidades resultantes de la destrucción de la primitiva vegetación arbórea por el hombre y los animales. En ellos dominan las gramíneas acompañadas de tomillos, romeros, cantuesos y otras plantas. Los llanos ocupan un amplio sector de penillanura dedicado al pastoreo y la producción cerealista, en alternancia con manchas de dehesa.

Los abiertos llanos extremeños son refugio fundamental para cantidad de aves como la avutarda, el sisón, la ganga, la ortega o el aguilucho cenizo.



- 1.- Colandria Común.  
(*Melanocorypha calandry*)
- 2.- Aguilucho Cenizo.  
(*Circus pygargus*)
- 3.- Sisón.  
(*Otis tetrax*)
- 4.- Alcaraván.  
(*Bucconia undulata*)
- 5.- Avutarda.  
(*Otis tarda*)
- 6.- Ganga.  
(*Pterocles alchata*)
- 7.- Ortega.  
(*Pterocles orientalis*)





## EL SOL

“El Sol sale por el Este y se pone por el Oeste”. En realidad se trata de una verdad a medias, ya que esto sólo ocurre en los Equinoccio de Primavera y de Otoño. A partir del 21 de Marzo (Equinoccio de Primavera) se va desviando un poquito hacia el Norte, tanto en el Orto, como en el Ocaso.



Lo que no cambia es la posición del Sol al Mediodía, que siempre es hacia el Sur. Pero para saber a qué hora será mediodía en un lugar determinado hace falta algo más que un reloj. Aplicamos la siguiente fórmula:

$$\text{HORA OFICIAL} = \text{HORA SOLAR VERDADERA} + \text{CORRECCIÓN POR LONGITUD} + \text{CORRECCIÓN GUBERNAMENTAL} + \text{ECUACIÓN DEL TIEMPO.}$$

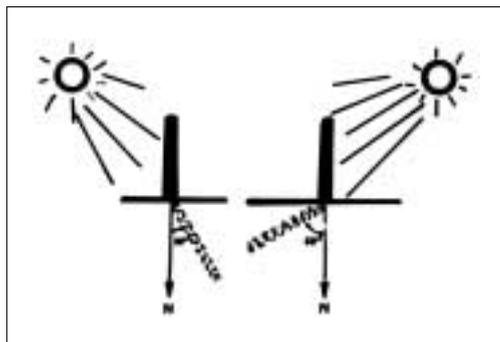
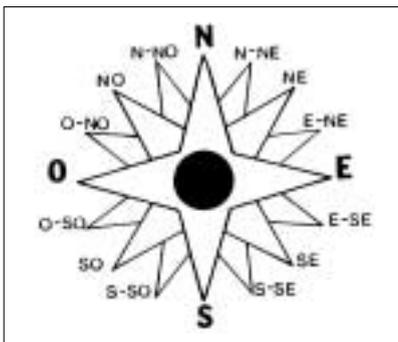
HORA SOLAR VERDADERA: El Mediodía serán las 12 h.

CORRECCIÓN POR LONGITUD: Nos regimos por el Meridiano de Greenwich (0° de Longitud), pero en nuestra ruta nos desplazaremos entorno a los 6° de longitud (Mérida 6° 20', Cáceres 6° 22', Cáparra 6° 6') por lo que tenemos un retraso de aprox. 24 minutos (15° equivalen a una hora).

CORRECCIÓN GUBERNAMENTAL: En estas fechas llevamos 2 horas de adelanto respecto al Sol (horario de Verano).

ECUACIÓN DEL TIEMPO: Es una pequeña corrección que hay que hacer según las fechas.

$$\text{HORA OFICIAL} = 12 \text{ h.} + 24 \text{ m.} + 2\text{h.} - 2 \text{ m.} = 14 \text{ horas } 22 \text{ minutos}$$



A las 14 horas 22 minutos las sombras señalan el Norte. En su movimiento aparente el Sol se desplaza  $15^\circ$  cada hora ( $360^\circ$  en 24 h.), bastará con girar a partir de la sombra de un palo  $15^\circ$  por cada hora que falte o sobrepase el Mediodía (hacia el Este por la mañana y al Oeste por la tarde) para encontrar el Norte.

## OBSERVACIÓN NOCTURNA

### *ESTRELLAS Y CONSTELACIONES*

En los semicírculos de visibilidad aparecen las constelaciones visibles el día 30 de Abril a las 20 horas T. U. (Tiempo Universal), 22 hora oficial. La OSA MAYOR aparece muy alta, cerca del cénit. Siguiendo la curva del carro, se encuentra una estrella muy brillante, *Arturo* de la constelación BOOTES. Algo más al Este está CORONA BOREAL, una semicircunferencia de estrellas.

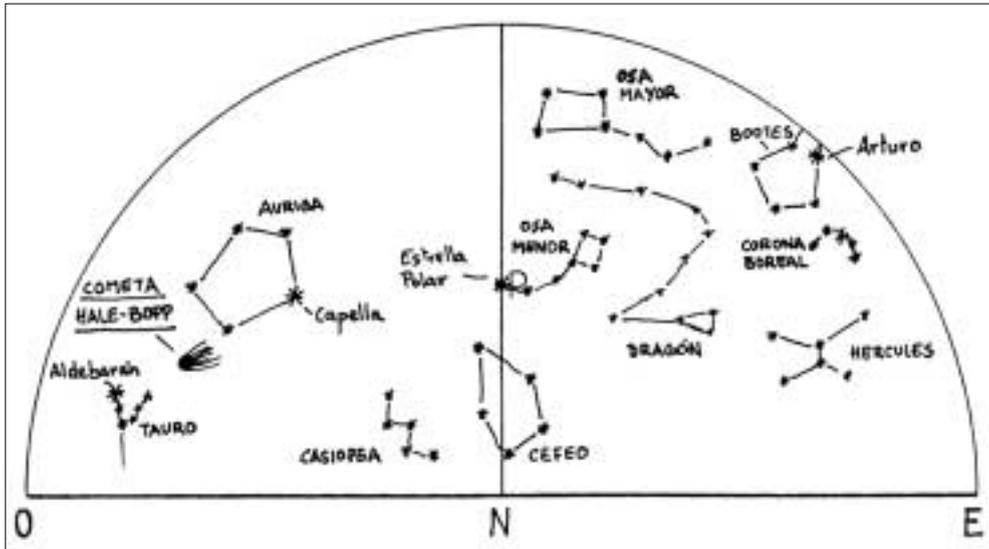


Muy alta y algo hacia el Sur está LEO, con su brillante estrella *Regulus* que parece formar el asa de una hoz. Las constelaciones de invierno, ORIÓN y compañía, se van retirando por el Oeste.

### *PLANETAS*

Con los dos planetas interiores fuera de juego, el único planeta observable al anochecer es Marte. Tres planetas coinciden en la constelación de CAPRICORNIO (*Júpiter*, *Urano* y *Neptuno*) y serán observables en las últimas horas de la noche.

<i>Mercurio</i>	Inobservable por su proximidad al Sol.
<i>Venus</i>	Inobservable por su proximidad al Sol.
<i>Marte</i>	Durante la primera parte de la noche en VIRGO.
<i>Júpiter</i>	Últimas 3 horas de la noche en CAPRICORNIO.
<i>Saturno</i>	Sale una hora antes que el Sol en PISCIS.
<i>Urano</i>	Últimas 4 horas de la noche en CAPRICORNIO.
<i>Neptuno</i>	Últimas 4 horas y media de la noche en CAPRICORNIO.



SEMICÍRCULO DE VISIBILIDAD NORTE (30 Abril 1997 a las 20 horas T.U.)

## LA LUNA

El día 30 de Abril a las 3 h. T.U. (5 h. oficial) la Luna estará en fase de CUARTO MENGUANTE. En esta fase la Luna será visible las últimas horas de la noche y primeras de la mañana.

Los antiguos se imaginaban que la Luna era un ser vivo que iba creciendo hasta alcanzar su plenitud en la fase llena, para ir decayendo hasta morir y renacer de nuevo cada mes. Por eso hablaban de la *edad de la Luna*, contando los días desde la Luna Nueva. La Luna Nueva fue el día 7 de Abril, luego el día 30 en Cuarto Menguante tendrá 23 días.

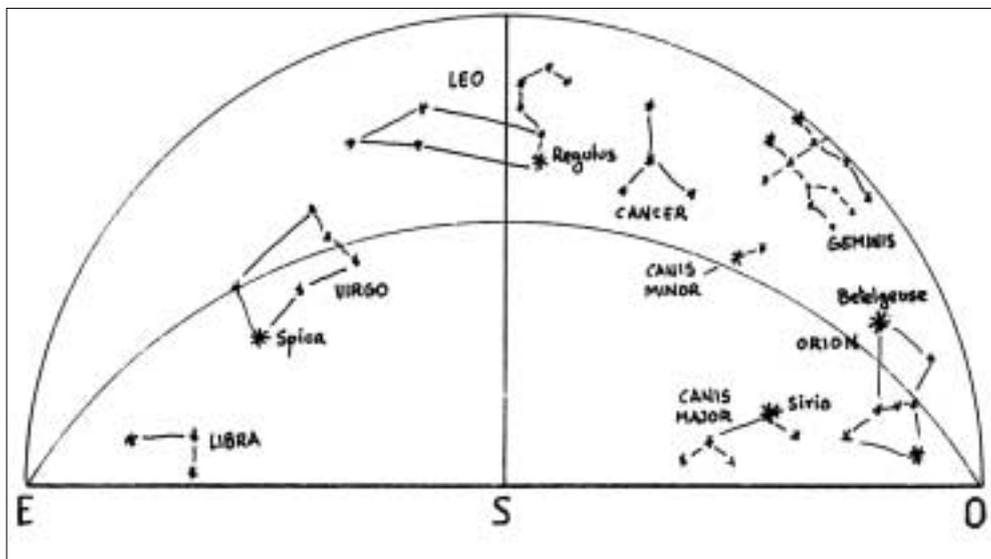
Para saber si la Luna crece o mengua recordaremos el truco “*la Luna nos engaña*” (si tiene forma de “C” será Decreciente y si tiene forma de “D” será Creciente).

Los accidentes lunares (cráteres, mares, tierras) se aprecian muy bien en esta fase, enfocando con prismáticos a la zona del terminador donde las sombras resaltan el relieve.

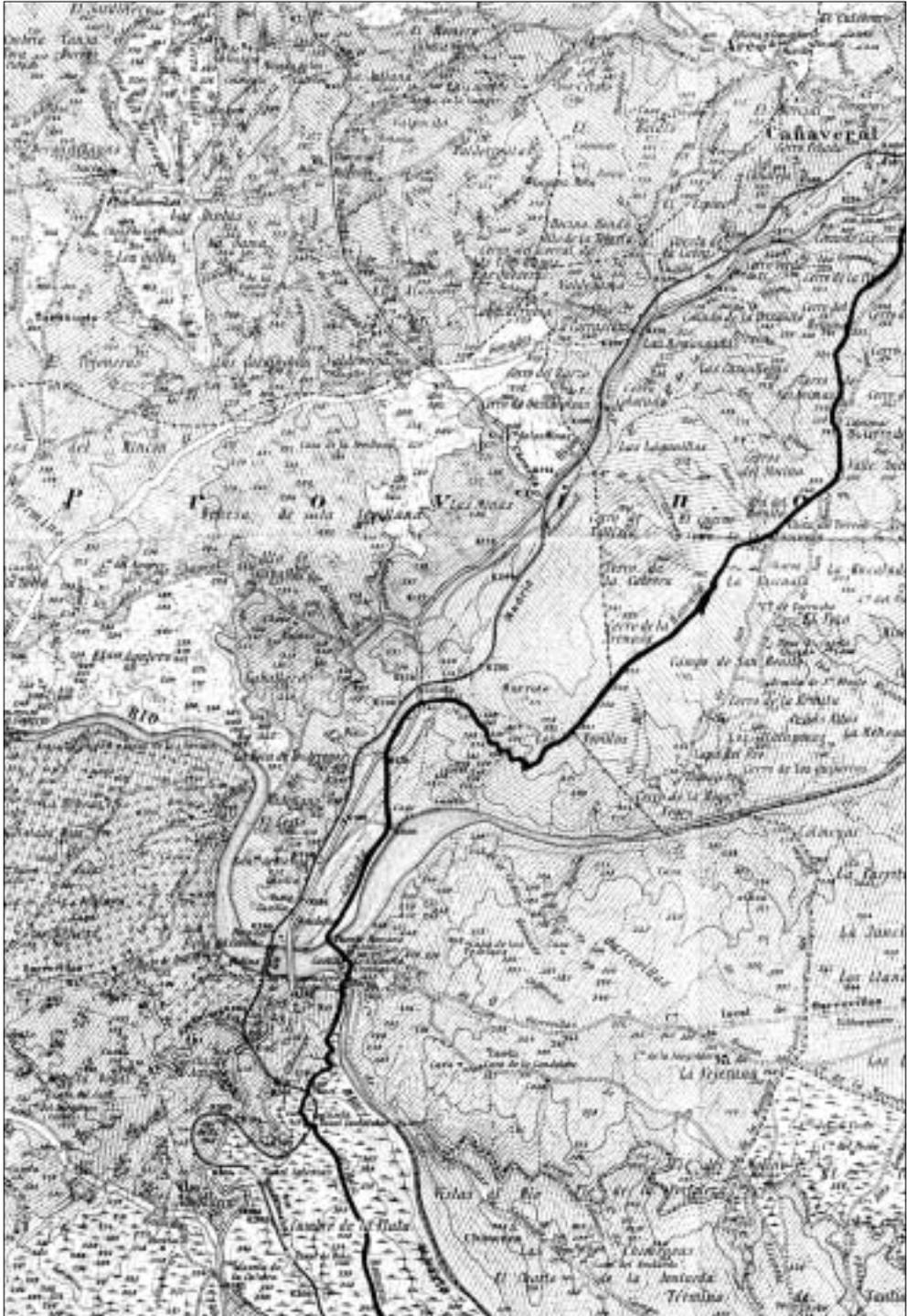
La Luna nos permite también orientarnos de noche, en Cuarto Menguante pasa por el *Meridiano* a las 6 horas T.U. (8 h. oficial) señalándonos entonces el Sur.

## COMETA HALE - BOPP

Estamos en los últimos días de visibilidad del espectacular cometa Hale - Bopp. Después de pasar por el perihelio el 1 de Abril, el cometa comienza su retirada. En estos días, el cometa continúa su trayectoria en la constelación de TAURO (Ocaso para el día 1 de Mayo - 21:53 T.U.).

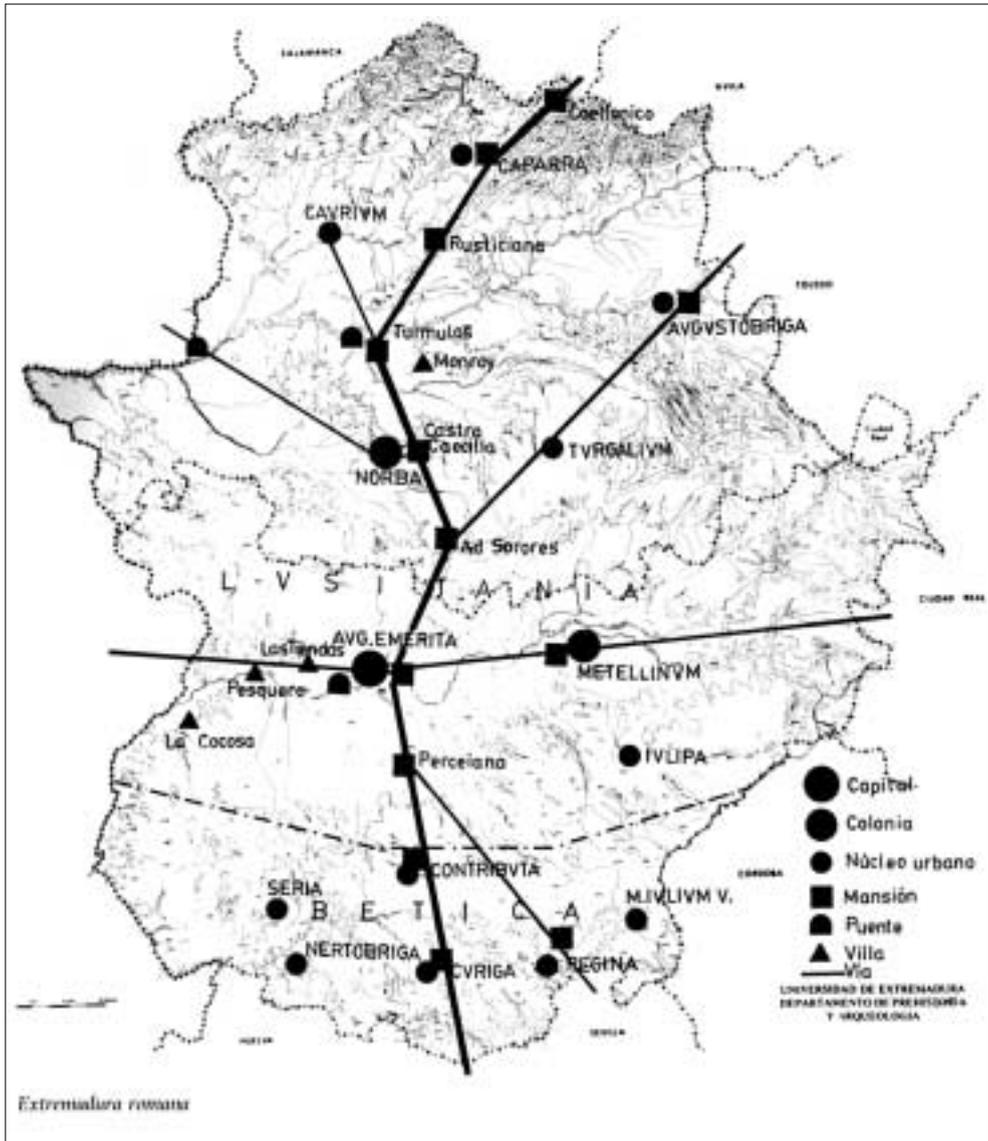


*SEMICÍRCULO DE VISIBILIDAD SUR (30 Abril 1997 a las 20 horas T.U.)*





## LOS ROMANOS EN EXTREMADURA



## **LA VÍA DE LA PLATA**

### ***NOMBRE***

El Camino de Mérida a Astorga es una antigua calzada romana denominada en aquella época con el nombre de *Iter ab Emerita Asturicam* y que en la actualidad es conocido, en Salamanca y Cáceres, como Camino o Vía de la Plata.

De las numerosas teorías acerca del origen del nombre de Vía de la Plata, se apunta como más probable el término árabe *Bal'latta*, es decir, pavimento o camino pavimentado, ancho y principal, estableciendo diferencias entre las vías públicas y principales, y las secundarias: carreteras locales y vías de propiedad privada.

### ***HISTORIA***

Existen diversas hipótesis sobre el origen de este camino que recorre de norte a sur, por la parte más occidental, a España. Podría tratarse de un camino natural, que ya en la Prehistoria siguieran los animales en sus desplazamientos naturales. El Hombre del Paleolítico, gran observador de la Naturaleza, puesto que dependía de ella para su subsistencia, siguió a los distintos grupos de animales en sus movimientos. Es bien cierto que no se tiene ninguna referencia que avale esta teoría.

Las primeras referencias podríamos tenerlas en una serie de objetos de bronce y cerámicas griegos, de los siglos VIII y VI a. de C., relacionados por los arqueólogos con el comercio que el reino de Tartesos mantenía con griegos y fenicios. En estos momentos la Península Ibérica se convierte en el nexo entre el Mediterráneo Oriental y el Mundo Atlántico.

El primer dato escrito sobre la vía lo tenemos de la mano de Plutarco: nos narra las campañas que Aníbal, en el año 220 a. de C., realiza sobre Helmántica (Salamanca) y Arbucala (Toro) con un poderoso ejército pesado, siguiendo la ruta comercial de los Tartesos. El mundo romano responderá a este ataque con un desembarco de tropas en el suroeste peninsular para desde este punto comenzar su expansión por toda la parte occidental. Viriato va a acaudillar a la población peninsular: Celtas, Lusitanos y Vetones, iniciándose una larga resistencia y utilizando la vía para el traslado de los ejércitos, y provisiones, etc.

Una vez iniciada la conquista romana de la Península Ibérica, va a ir surgiendo el trazado de la calzada romana. En el año 139 a. de C., el general romano Quinto Servilio Cepión funda el campamento militar *Castra Servilla*, y marcha contra Viriato, construyendo una rudimentaria carretera, probablemente de tierra pisada,

desde Sevilla hasta Cáceres. Con posterioridad, en el año 79 a. de C., el Cónsul Cecilio Metelo funda el campamento militar Castra Cecilia, alargando la vía terrena hasta el Duero. La finalidad de los campamentos es contener las incursiones de los adversarios en las tierras del sur.

Es en la época de Augusto, emperador romano, cuando la calzada comienza a tener el aspecto que la identifica en nuestros días. A partir del 29 a. de C. se inicia el asalto definitivo contra los pueblos del norte peninsular: Astures y Cántabros. Establece su campamento en Asturica (Astorga) y, necesitando comunicarlo con la vía del sur, construye el tramo que faltaba hasta las cercanías de Zamora. En la misma época se produce la pavimentación desde Emerita Augusta hasta el Tajo. En la década de los sesenta del siglo I, la calzada presentaba las partes más esenciales. Hasta el siglo IV se realizarán diversas reparaciones, siendo la última la del emperador Valente, como testimonia un miliario en las cercanías del Casar de Cáceres.

La caída del Imperio Romano y la llegada de los Bárbaros en el siglo V, suponen el inicio del fin de la calzada con el abandono paulatino de las reparaciones. A partir del siglo VIII, con la invasión de los árabes, se produce el desdoblamiento de la zona hasta la época de la Reconquista, momento en el que vuelve a recuperar su importancia para el tráfico de viajeros hasta el siglo pasado. El olvido posterior y el saqueo de muchos de sus elementos han contribuido al proceso de deterioro que se ha venido dando a lo largo de las dos últimas centurias.

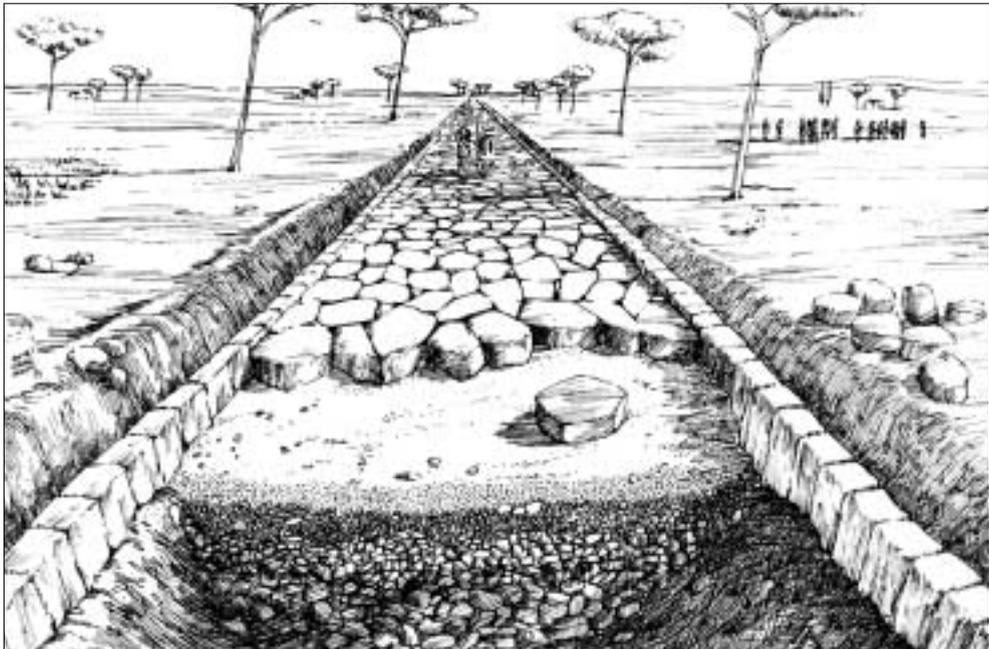
## **LA CALZADA**

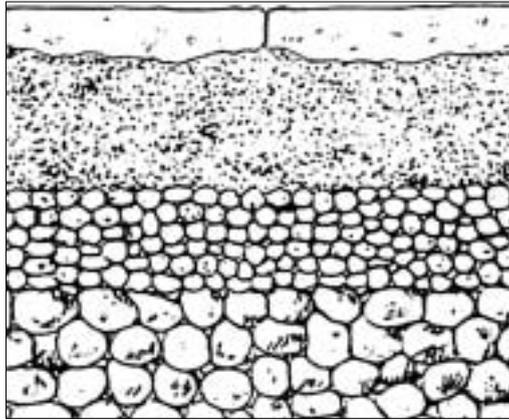
La **finalidad** de las calzadas era estratégica-militar, es decir, que facilitaban la guerra, el traslado rápido de las tropas y la represión de las rebeliones de los pueblos indígenas y, además, administrativa: para allanar la actuación de los agentes del fisco en la recaudación de impuestos. Cuando se pacifica el territorio se convierte en uno de los más importantes ejes de romanización y comunicación, apareciendo otros objetivos, como los comerciales, fundamentalmente la obtención de materias primas para el Imperio. Por otro lado suponen la relación entre sí de las ciudades, y entre la ciudad y el campo, contribuyendo a una mayor rapidez en el traslado de productos y objetos. También van a ser utilizadas para la distribución de novedades, como pueden ser arquitectónicas, económicas, etc.

*“En primer lugar habrían llegado los exploradores, una caballería de avanzada. Luego, el general en su carro conducido por un esclavo, rodeado de trompetas por razones de boato y para hacer señales. Más tarde los tribunos y los legados, los funcionarios a caballo. Y detrás de ellos la legión, un enjambre de cerdosas jabalinas...: diez cohortes de los asesinos más eficaces de la historia; setecientos*

*hombre por cohorte; cada cien legionarios un centurión. Y por último miles de esclavos haciendo lo que otras bestias de trabajo no podían hacer, arrastrando la tormenta, la gigantesca maquinaria de guerra que era la verdadera razón para construir los caminos: enormes arietes para nivelar muros y fortificaciones, terribles catapultas para que del cielo llovieran dardos sobre el enemigo, gigantescas ballestas, las hondas de los dioses, para arrojar rocas por el aire o lanzar grandes rayos si disparaban flechas. Finalmente, los carros cargados con impedimenta, el equipaje, seguidos por esposas e hijos, comerciantes, correos y funcionarios del gobierno; las hormigas de la historia que vivían de las sobras del festín romano.”*  
(“El médico” Noah Gordon).

Generalmente rectas en su trazado durante grandes distancias, las calzadas seguían siempre **trayectos** lo más directos posibles, intentando abandonar en la menor medida la rectilínea. Es difícil tratar de averiguar cómo trazaban las rutas. Probablemente utilizaban una línea de señales luminosas en las zonas más altas, ya que es en ellas donde encontramos modificada la trayectoria. Desde cada una de estas señales se veía la anterior y la posterior, y así se iban ajustando hasta formar una línea recta. A continuación trabajaban sobre el terreno; si no había dificultades se construía la calzada, si las había se rompía la línea recta con un desvío hasta conseguir una ruta practicable. Hay que añadir que seleccionaban las zonas de acuerdo con la facilidad de obtención de los materiales necesarios para la construcción de la vía, fundamentalmente granito.



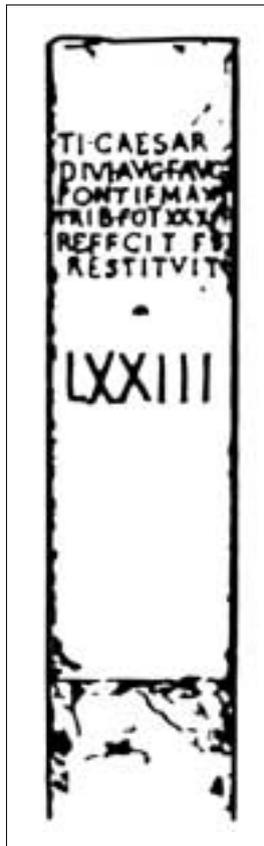


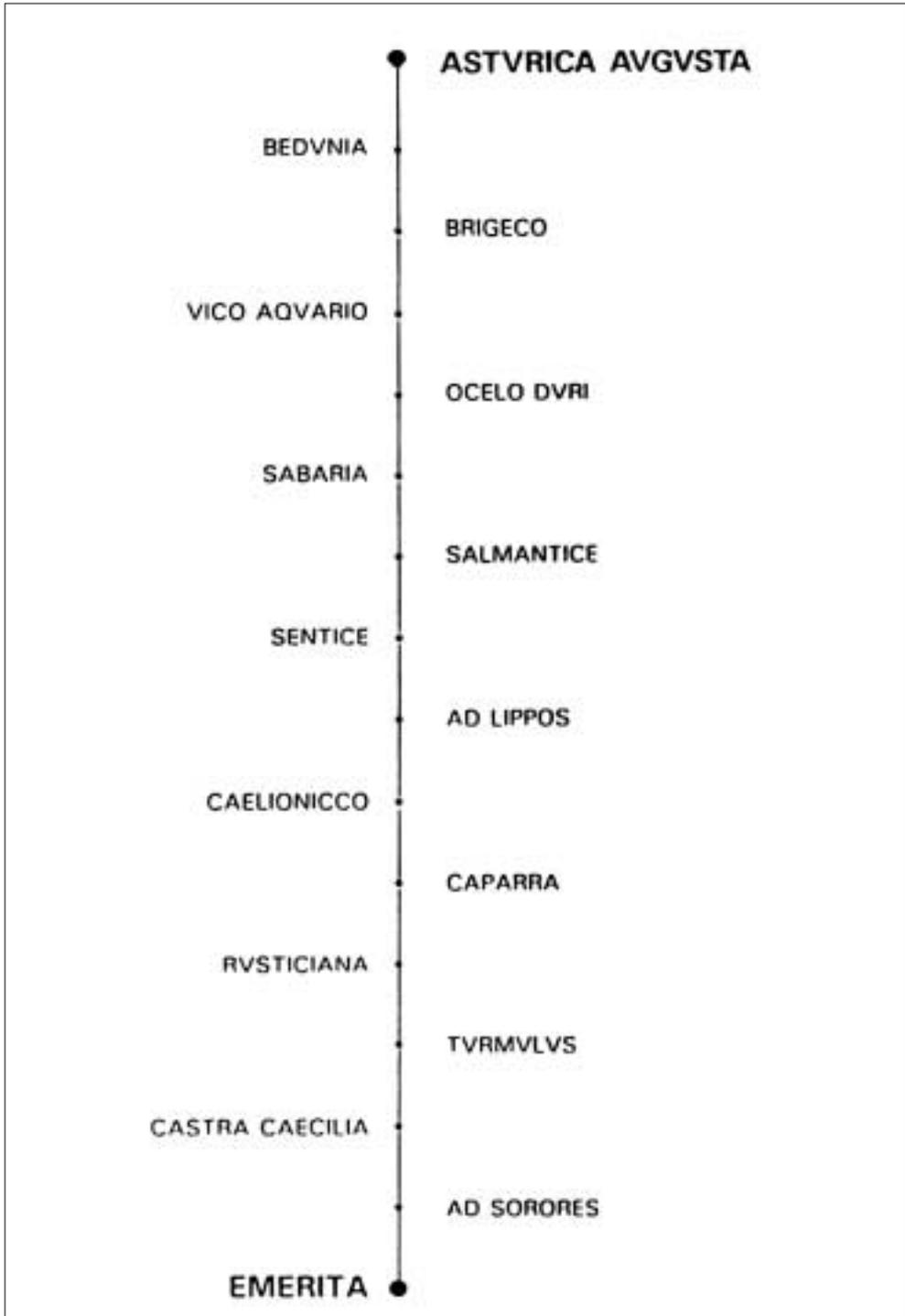
Una vez trazado el recorrido, se excavaban dos pequeños canales en los cuales se insertaban dos hileras de piedra que servían para señalar la anchura de la vía, de cinco metros en la de la Plata. Ahondaban entre ambas hiladas, quedando preparada la zanja, que iba a recibir los distintos materiales. Para Vitruvio, la calzada ideal debía tener cuatro **partes** esenciales superpuestas de abajo a arriba: *statumen*, *rudus*, *nucleus* y *pavimentum o summa crusta*. Los cimientos de la calzada recibía el nombre de *statumen*, generalmente grandes cantos rodados unidos con tierra colocados en capas horizontales. La segunda parte, el *rudus*, estaba formado por piedras pequeñas. A continuación el *nucleus*, constituido por cantería o grava, necesaria para nivelar el terreno y, en último lugar, el *pavimentum* o *summa crusta*, es decir, grandes losas de piedra plana, perfectamente pulidas, que se ajustaban con mucha minuciosidad, colmatando las juntas que quedaban con piedras más pequeñas y con limaduras de hierro. El centro de la calzada tenía el perfil arqueado para dar salida a las aguas, evitando el encharcamiento en los días de lluvia. Esta estructura disponía de cunetas y filas transversales de piedra, que drenaban las aguas tratando de evitar el hundimiento de la vía por humedad en la cimentación. El grosor total de la misma variaba desde sesenta centímetros hasta un metro, según la complejidad del suelo, para conseguir el nivel inicial del terreno. En las zonas más altas explanaban el terreno y rellenaban en las vaguadas.

Cada milla, es decir cada 1480 metros, se señalaba la distancia con respecto a Mérida con los denominados *Miliarios* o *Piedras Miliares*, una piedra monolítica, maciza, cilíndrica y de granito, de dos metros de altura y cuarenta centímetros de diámetro, que descansaba sobre una base cuadrada. Se situaban al margen de la calzada y en ellos se recogían diversas inscripciones con caracteres más o menos profundos: las millas recorridas desde Mérida en numeración romana; el nombre del emperador, con sus títulos, nombramientos y cargos; en qué época se realizan las construcciones o restauraciones, indicado con las palabras *fecit*, *refecit* o *restituit*.

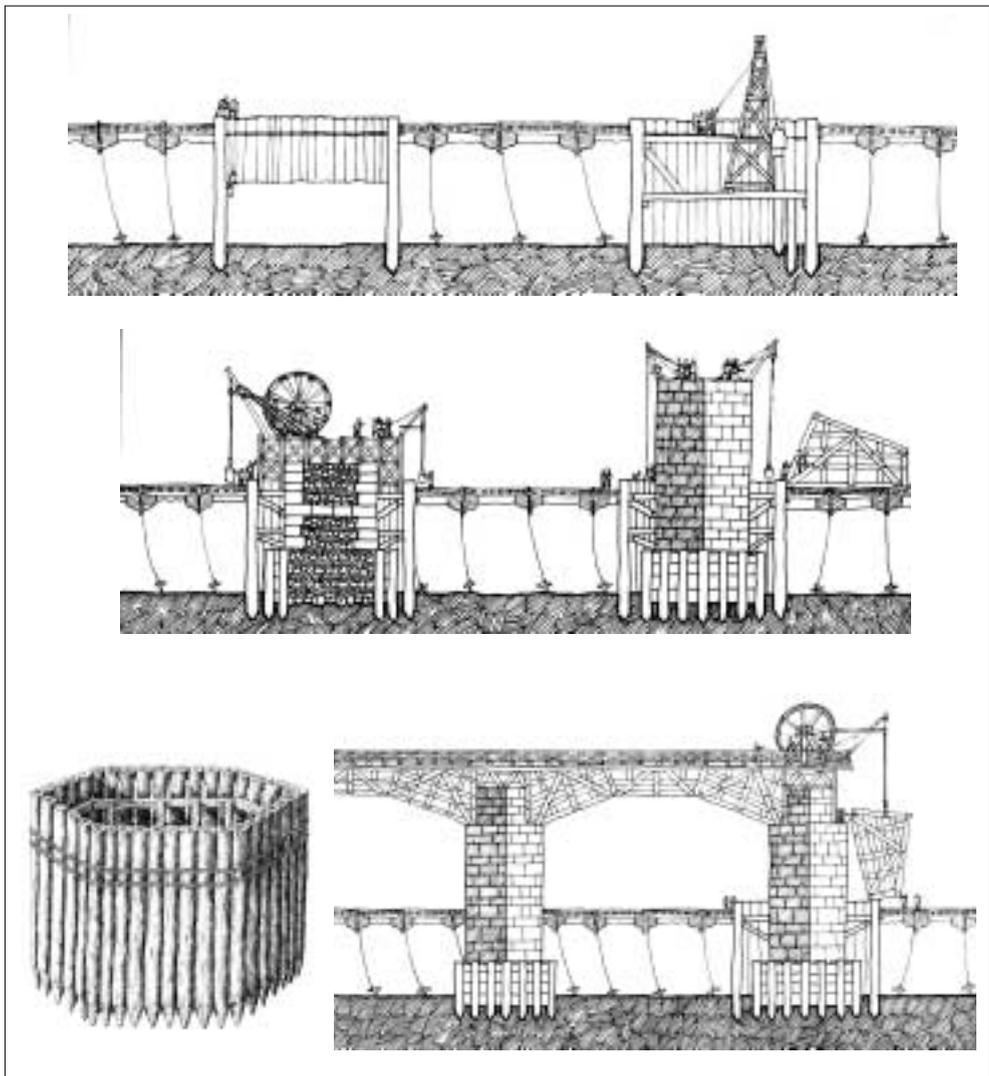
Por los *Miliarios* hemos podido saber que, junto a Augusto, intervienen en la Calzada de la Plata los siguientes emperadores: Tiberio, Nerón, Trajano, Adriano, Septimio Severo, Antonino Caracalla, Alejandro Severo y Valente.

Para facilitar el descanso de los viajeros y el cambio de animales de tiro de los carruajes y monta cada veinte millas, una jornada de camino, construyeron las *Mansio*. En algunas ocasiones coincidirán con ciudades; en otras serán simples casas de campo, caseríos o poblados. En el famoso *Itinerario Antonino*, guía de viaje de finales del siglo III, la vía de la Plata figuraba con varias mansiones, catorce de las seiscientas que se contabilizan para toda la Península. En la actualidad algunas no están localizadas. Dependían del ejército, donde patrullas militares se encargaban del cuidado de los caballos de refresco, de la seguridad y mantenimiento de la calzada. Por último, nos queda añadir que desde *Eméríta Augusta* (Mérida) hasta *Asturica* (Astorga) había quince jornadas de camino.





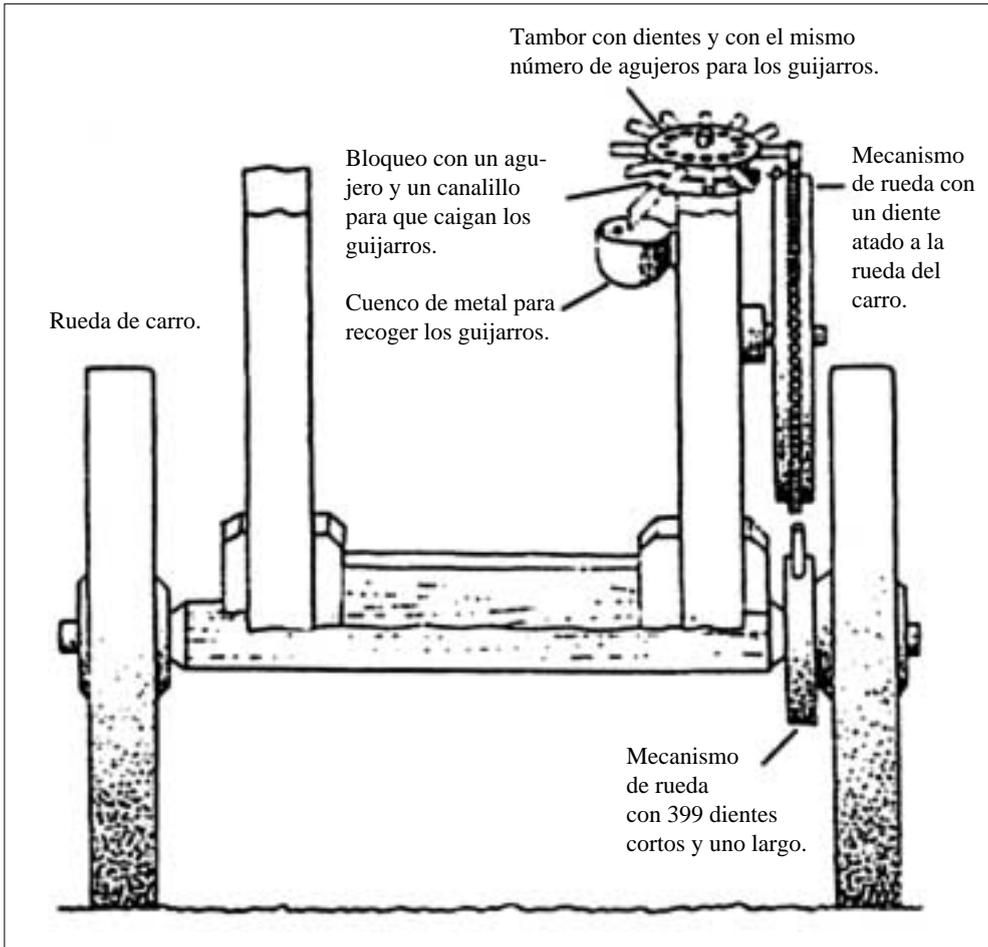
En la construcción de los **puentes** la primera y principal dificultad era el agua. La solucionaban empleando una ataguía, una especie de recinto cerrado, con troncos de madera dobles e impermeabilizados, de tamaño mayor que la zona que había que excavar, drenando el lugar hasta desecarlo. Los cimientos y estribos los alzaban sobre una base sólida que rellenaban con hormigón. Para levantar el puente construían andamios que apoyaban bien en cornisas salientes o en piedras aisladas también destacadas. En la construcción de los arcos utilizaban unas estructuras de madera que les servía de guía y, posiblemente, de sostén de las piedras mientras duraba su obra. Utilizaban distintos tipos de gruas para alzar las piedras de diferente tamaño y peso.



## HERRAMIENTAS

La *groma* es un soporte de un metro y veinte centímetros de altitud en cuyo extremo superior se apoyaba una cruz de cuyas extremidades pendían cuatro hilos con un peso en su extremo inferior: cuando todos los hilos se encontraban paralelos a la barra central, quería decir que la *groma* estaba completamente perpendicular con respecto al terreno, y en ese momento el topógrafo miraba a lo largo de los brazos para trazar una línea recta o un ángulo recto.

El *hodómetro* es un instrumento que hacía caer un guijarro en un cuenco de metal a cada milla. El carro se fabricaba con ruedas especiales, de cuatros pies romanos (1,2 m) de diámetro, y doce y medio (3,7 m) de circunferencia. Así, 400 vueltas de la rueda hacían una milla romana.



## LA CAÑADA REAL DE EXTREMADURA

La trashumancia es el desplazamientos que los pastores, con los rebaños de animales, realizan desde los pastos de verano de las montañas hasta los llanos de invierno de Andalucía y Extremadura, completando el ciclo anual con el traslado a la inversa a finales de la primavera.

Existen diversos factores que condicionan la existencia de esta Cañada Real de Extremadura, también conocida como la de la Guinea o de la Vizana, por la parte occidental de la Península Ibérica:

- A lo largo de ella no se encuentra una orografía montañosa de consideración que dificulte el tránsito desde el norte hasta el sur y en sentido contrario.
- Las acusadas diferencias climáticas entre la parte septentrional y meridional de la Península, debido fundamentalmente a la existencia del bloque elevado de la Meseta.
- Los dominios litológicos y estructurales de la zona condicionan que el terreno sea poco apto para la agricultura y sean adecuados, en cambio, para el pastoreo.

Ya en la Prehistoria podría haber existido un camino natural, al oeste peninsular, que siguieran los animales en sus desplazamientos anuales. El Hombre del Paleolítico, gran observador de la Naturaleza puesto que dependía de ella para su subsistencia, debió seguir a los distintos grupos en sus movimientos, pero, a pesar de que no se tiene ninguna referencia que avale esta teoría, es indudable que, de ser cierta, tendría un valor económico importante. Los árabes incorporan la oveja merina y, teniendo en cuenta que estaban ante un amplio territorio deshabitado, el aspecto cultural de la vida nómada y el pastoreo. En la época de la Reconquista el territorio mantiene las mismas características.

En la Alta Edad Media los agricultores se plantean la necesidad de abonar la tierra para conseguir que los cultivos rindieran más, pero el ganado existente en las explotaciones agrícolas no era suficiente. Se hacía necesario, pues, aumentar el número de cabezas de ganado. El ganado ovino va a ser apreciado no sólo por su estiércol; también por su carne, fundamental en la alimentación; por su piel, materia prima para la elaboración del pergamino; por su leche, fuente de la elaboración de quesos; y por su lana, básica para la fabricación de tejidos. El ganado vacuno era esencial para el tiro de carretas y para los trabajos agrícolas, además de ser productor de leche, abastecedor de carne y proveedor de estiércol. A partir del siglo XI

la ganadería aumentó. Pasó de ser una actividad secundaria a el principio fundamental del desarrollo económico. Pronto el gran número de ovejas merinas y la imposibilidad de aumentar los pastos trajo como consecuencia la necesidad de introducir la trashumancia, en busca de pastizales y la protección de los caminos para el traslado de los animales. En el año 1273, Alfonso X crea el **Honrado Concejo de la Mesta**, formando la Cabaña Real a través de la agrupación de las mestas locales. La palabra **Mesta** proviene de la palabra latina *mixta* que significa mezclar. “*Hacer mestas*” se refiere a la reunión de los dueños de ganado mayores y menores, que cuidaban de su crianza y pasto en los rebaños comunales. Cada vez con mayor frecuencia regularon estas agrupaciones y los reyes otorgaron ventajas de paso (cañadas) a los ganaderos. Pero no tardó en ocasionar conflictos entre ganaderos y agricultores: sobre todo por los destrozos que el ganado ocasionaba en los pastos y por la codicia de las tierras que ocupaban las propias sendas. La Mesta, como institución, perduró hasta el siglo XIX.

#### DICCIONARIO PASTORIL

- Andosco:** Oveja con más de 2 años.  
**Apiararar:** Recuento diario de las ovejas.  
**Borrego:** Canción serrana de Navidad.  
**Careo:** El rebaño desplegado pastando.  
**Cegaja:** Cabra de menos de un año.  
**Cojuo:** Carnero semental.  
**Carranca:** Collar de púas de los mastines.  
**Descuernacabras:** Viento frío.  
**Endisca:** Hatona, oveja que no pare.  
**Fañado:** Cordero de menos de un año.  
**Gresta:** Estiércol de oveja.  
**Hateril:** Majada o corral.  
**Imulo:** Res que va primera abriendo el hato.  
**Jorgado:** Tierra excretada por el ganado.  
**Merar:** Marcar el ganado.  
**Nebladura:** Modorra del ganado.  
**Ortuña:** Oveja que se ha quedado sin cría.  
**Pellico:** Zamorra del pastor.  
**Rebujal:** Rebaño de 50 ovejas.  
**Sirle:** Estiércol de las ovejas.  
**Ugueja:** Oveja preñada.  
**Zamarro:** Carnero gordo.

La cañada de la Vizana nace en el Alto de los Viganos, en el actual Parque Natural de Somiedo. De esta zona, precisamente, le viene su nombre. Atravesando distintas sierras, valles, ríos, ... llega hasta Astorga. Hasta Salamanca conserva algunos trechos y otros han sido arrebatados indebidamente, o bien las vallas impiden el libre tránsito por ella. A partir de aquí, unas veces llega a mezclarse con la Vía de la Plata, otras discurre a su lado. Juntas penetran en Extremadura: Aldeanueva del Camino, Plasencia, Malpartida, el Puerto de la Serrana, Torre de Floripes, el Tajo, Monfragüe, Las Corchuelas, Torrejón el Rubio, Trujillo, Cáceres, Río Salor, Mérida. Todo este tramo está perfectamente conservado y se sigue utilizando en la actualidad para la trashumancia de vacas y ovejas. De Mérida a Badajoz la Vizana se pierde con el regadío y termina muriendo en la Dehesa de los Bayones, cercana a Olivenza.

El veinticinco de Abril, día de San Marcos, es fiesta en la trashumancia. Ese día los pastores cargan sus cosas y se ponen en ruta para regresar, con el paso del invierno, a los pastos frescos de las montañas del norte, es decir a los de verano. La vuelta a casa para unos y para otros el comienzo de la partida. Con las primeras nevadas se inicia el camino a la inversa, hacia las dehesas de Extremadura. Así, año tras año, se dió forma a la Cañada Real de la Vizana.

En junio de 1992, se reunieron en Río de Janeiro la llamada *Cumbre de la Tierra*, conferencia mundial de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo y el Medio Ambiente. Durante días, los representantes de 150 países discutieron sobre la inquietante dirección del Planeta a finales del siglo XX. Dieron un toque urgente a todos los países y a sus habitantes buscando la protección del medio ambiente, mejorando la calidad de vida de la población y conservando las culturas tradicionales, la diversidad genética y los recursos naturales renovables. Dentro de este espíritu nació el proyecto denominado **2001**, de diez años de duración (1992-2001), que pretende conservar, en armonía con su entorno, las culturas y tradiciones rurales hasta el próximo milenio. Como objetivos más significativos destacamos:

- 1.- Establecer una red ecológica Norte-Sur en la Península Ibérica.
- 2.- Garantizar la conservación de los ecosistemas, fomentando y estimulando las actividades tradicionales como la **trashumancia** de los ganados.

Aspira a recuperar el patrimonio común acumulado durante milenios y que en la actualidad está casi olvidado, impulsando las costumbres ganaderas que han conservado inmejorablemente los recursos naturales. Con este espíritu nace la aventura de organizar cada año una cabaña ganadera trashumante de razas nativas que parten de los extremos de cada una de las diez Cañadas Reales. Van a circular por ellas en

primavera y otoño y servirá para reabrir los corredores, recobrando aquellos tramos que fueron expoliados con el paso de los años.

La Cañada Real de la Plata se llenó de ganado trashumante a finales de Septiembre de 1993, con el regreso a Extremadura de un rebaño de ovejas merinas que habían pastado el estío en Porto, a casi 2000 metros de altura, en el límite de Zamora con Orense.



**PROYECTO 2001**  
**PRINCIPALES RUTAS PREVISTAS**

- |                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. REAL ZAMORANA      | 6. SORIANA ORIENTAL     |
| 2. DE LA PLATA        | 7. REAL RIOJANA         |
| 3. LEONESA OCCIDENTAL | 8. SORIANA ORIENTAL     |
| 4. REAL ORIENTAL      | 9. REAL CONQUENSE       |
| 5. REAL SEGOVIANA     | 10. CABAÑERAS DE ARAGÓN |

### *El Camino de Santiago*

El origen de las distintas rutas de peregrinación hacia Compostela, Campus Stellae (por la estrella que condujo al hallazgo de la tumba) hay que situarlo en el siglo IX, a partir de Alfonso II el Casto, verdadero descubridor del Sepulcro de Santiago. Se plantea como una alternativa, en Europa, a los Santos Lugares de Palestina. Desde el principio el apóstol se convierte en el símbolo de la resistencia frente al Islam, en el “Santiago Matamoros”. Fernando III el Santo, rey de Castilla y de León, en 1248 abrió la vía de la Plata a los peregrinos, tras la Reconquista de Andalucía.

Conocido también como “Camino Mozárabe”, puesto que los habitantes cristianos de al-Andalus fueron los primeros en viajar por la ruta.

Los peregrinos se lanzaban al camino para hacer penitencia, llevando un traje característico: túnica corta, manto de lana gruesa con capuchón, ancho sombrero, bastón, alforja de cuero, adornos de conchas y sandalias. Entre ellos se podían ver gentes de distinta categoría social y procedencia: nobles, clero alto, campesinos... y portugueses, franceses, griegos, búlgaros, catalanes...



*Diario de Viaje*



*Diario de Viaje*



*Diario de Viaje*



*Diario de Viaje*



## Anexo II

### FOTOGRAFÍAS DE LA VÍA DE LA PLATA



Acueducto de los Milagros. Transportaba el agua desde el embalse de Proserpina hasta Mérida.



Embalse romano de Proserpina que abastecía a la ciudad de Mérida.



Dehesa de encinas en los márgenes del Parque Natural de Cornalvo.



Puente sobre el río Ayuela a la entrada de Casas de Don Antonio.



Miliarios romanos a la salida de Casar de Cáceres.



Iglesia de Santiago El Mayor. Cáceres. Puerta de los Peregrinos.



Puente romano de Alconétar junto al Arroyo del Sapo.



Retameres en las proximidades de Cañaveral.



Alcornocal cercano al Puerto de los Castaños. Las flechas guían a los peregrinos por el Camino de Santiago.



Arco cuadrifonte de la ciudad romana de Cáparra.



## Anexo III

### RECUERDOS DE LA RUTA



Salida de Mérida. El grupo en el puente sobre el río Albarregas, el Acueducto de los Milagros al fondo.



Entre encinas y berrocales cerca de Aljucén.



Cruzando un regato camino de Alcuéscar.



Puente dobre el río Ayuela, a la entrada de Casas de Don Antonio.



Miliario romano junto a la N-630.



Puente sobre el arroyo de Santiago.



Calzada romana cerca de Casar de Cáceres.



Subiendo un alto con el embalse de Alcántara al fondo.



Retamares llegando a Cañaverál.



Atravesando las dehesas junto al Puerto de los Castaños.



Vadeando el arroyo Boquerón cerca de Riobos.



Llegada a Galisteo.



Salida de Galisteo por el puente sobre el río Jerte.



El camino se interna por hermosas dehesas tras dejar Carcaboso.



El grupo junto al arco de Cáparra al final del viaje.

## **Anexo IV**

### **DÍPTICOS DE LA RUTA**

- 1.<sup>a</sup> Portada díptico Ruta Cicloturista 94.
- 2.<sup>a</sup> Portada díptico Ruta Cicloturista 95.
- 3.<sup>a</sup> Portada díptico Ruta Cicloturista 96.
- 4.<sup>a</sup> Portada díptico Ruta Cicloturista 97.
- 5.<sup>a</sup> Croquis itinerario Ruta Cicloturista 94-97.
- 6.<sup>a</sup> Portada díptico Ruta Cicloturista 97.

# RUTA CICLOTURISTA

ARROYO - MALPARTIDA

21 - 22 ABRIL 94

I.B. "LUIS. DE MORALES"

Arroyo de la Luz





**RUTA**

**CICLO -**

**TURISTA**

4-5 MAYO 95

I.B. "LUIS  
DE MORALES"

Arroyo de  
la Luz

ARROYO - MALPARTIDA

# **RUTA CICLOTURISTA**

Arroyo de la luz - Río Salor - Malpartida

9-10 y 16-17 MAYO 96

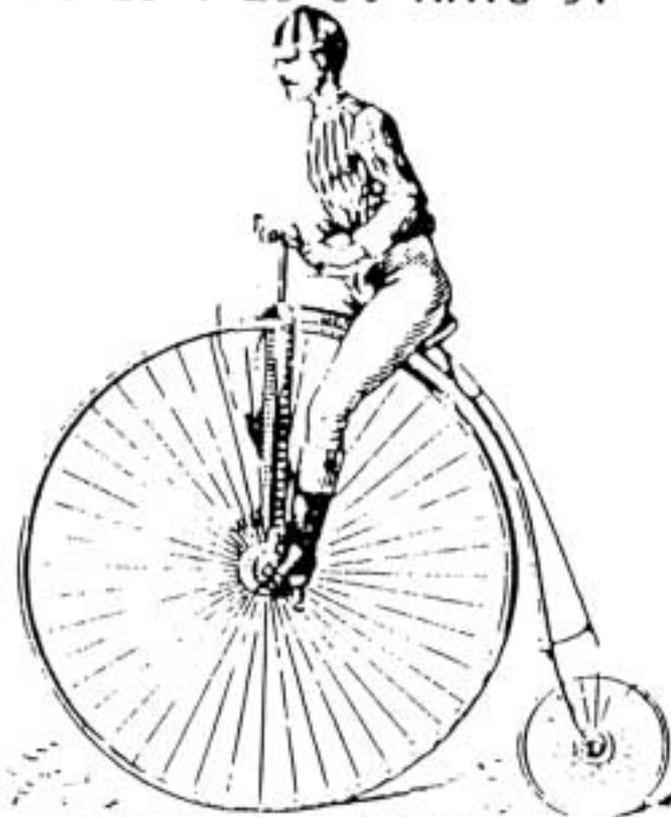


I.E.S. "LUIS DE MORALES"  
ARROYO DE LA LUZ

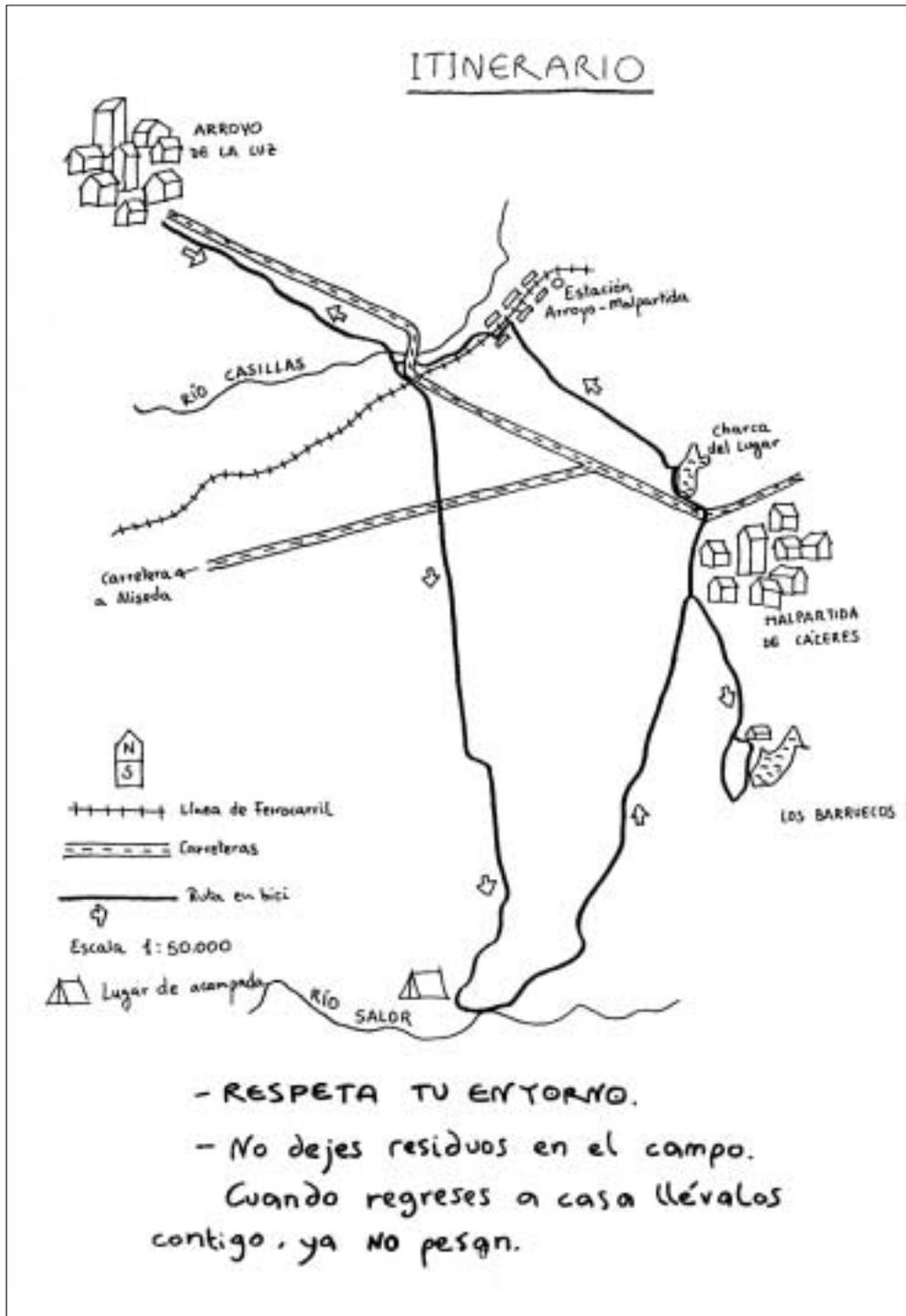
# **RUTA CICLOTURISTA**

Arroyo de la luz - Río Salor - Malpartida

**22-23 Y 29-30 MAYO 97**



**I.E.S. "LUIS DE MORALES"  
ARROYO DE LA LUZ**



# LA VIA DE LA PLATA DE MÉRIDA A CÁPARRA

*Viaje en bici por la Calzada  
Romana en Extremadura*



I.E.S. "Luis de Morales"  
Arroyo de la Luz.  
CÁCERES.