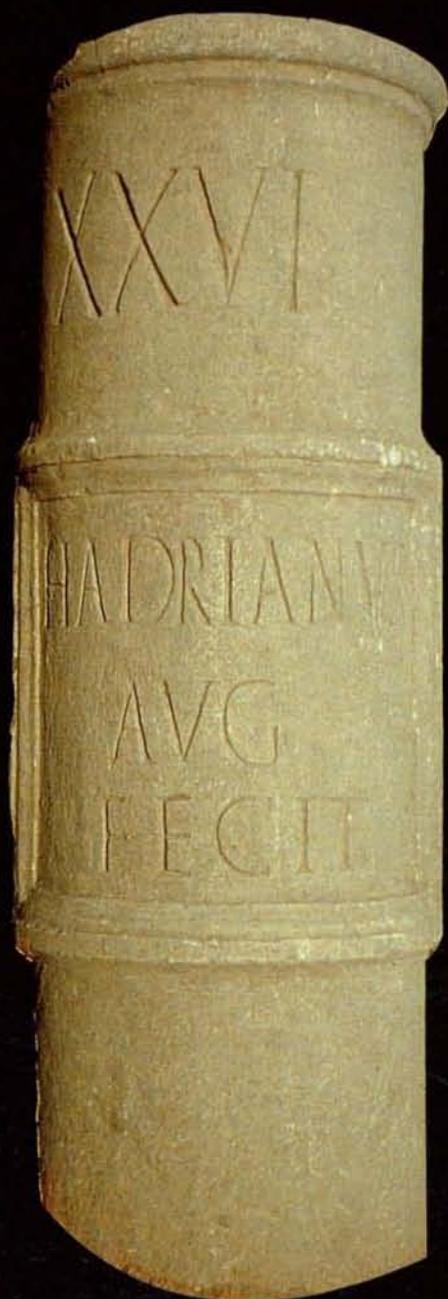


LAS VIAS ROMANAS DE ANDALUCIA



CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO

ILLAS MIAS ROOMMAS AONDOANILLEN





LAS VIAS ROMANAS
DE
A N D A L U C I A

SEVILLA
1992

LAS VIAS ROMANAS
DE
A N D A L U C I A

Consejería de Obras Públicas y Transportes
Dirección General de Ordenación del Territorio
Dirección General de Carreteras

LAS VÍAS ROMANAS DE ANDALUCÍA

Autores:

RAMÓN CORZO SÁNCHEZ Y MARGARITA TOSCANO SAN GIL

Este libro se gestó en 1989 como trabajo de investigación para el Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Queremos hacer constar nuestro agradecimiento a don Jaime Montaner, entonces Consejero de Obras Públicas y Transportes, y a don José Salgueiro, Director General de Carreteras, por el fomento y patrocinio de obras de esta índole; a don Florencio Zoido, Director General del Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, que nos sugirió la idea e hizo posible la realización del estudio; a doña Gloria Vega, directora del Gabinete de Estudios, que tuvo a su cargo la supervisión de los trabajos y a doña Ana Flores del Departamento de Publicaciones.

Igualmente, queremos mostrar nuestra gratitud a don Antonio Blanco Freijeiro (q.e.p.d.) por su afectuoso estímulo y certeras orientaciones; a don Genaro Chic, catedrático de Historia Antigua de la Universidad de Sevilla y a don Aurelio Padilla, profesor del mismo departamento, que nos facilitaron el acceso a las fuentes documentales y bibliográficas; a don Francisco Alarcón, don Domingo Mancheño y don Francisco Sibón, arqueólogos gaditanos, que nos ayudaron en los trabajos de campo, a don Francisco Salado, dibujante, que ha rotulado los mapas; a Ediciones Gever, por la cesión de las acuarelas reproducidas en esta publicación. Y muy especialmente a nuestros hijos, Juan Ramón y Mariano, que han recorrido con nosotros, pacientemente, las vías romanas de Andalucía.

© JUNTA DE ANDALUCÍA, Consejería de Obras Públicas y Transportes
Coordina la Edición: Departamento de Publicaciones

I.S.B.N.: 84-87001-78-5

Nº Registro: JAOP/M-05-91

Depósito Legal:  SP-07/89

Fotografía: Ramón Corzo Sánchez, Margarita Toscano San Gil.

Diseño: Lidia Ortega

Fotocomposición: SEDAL (Servicios Editoriales Alfar)

Fotomecánica: Fitolito.

Impresión: Technographic.

CORZO SÁNCHEZ, Ramón

Las vías romanas de Andalucía
[Ramón Corzo Sánchez, Margarita Toscano San Gil]

Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes,
Dirección General de Ordenación del Territorio, 1992.
240 p.: il; 30 m.

I.S.B.N.: 84-87001-78-5

I. Vías romanas - Andalucía. 2. Obras Públicas. I. Toscano San Gil, Margarita.
II. Andalucía. Dirección General de Ordenación del Territorio, ed. III. Título.

INDICE

PRESENTACION	9
INTRODUCCION	11

I

DESARROLLO HISTORICO 15

CAPITULO I : LAS CAMPAÑAS MILITARES.	17
Los caminos de Andalucía antes de la llegada romana	17
Los caminos de Andalucía durante la Segunda Guerra Púnica	21
Los caminos de la ocupación militar romana	24
Los caminos de Andalucía durante las guerras civiles romanas	31
CAPITULO II : LA ORGANIZACION IMPERIAL ROMANA EN ANDALUCIA	37
El itinerario de los Vasos de Vicarello. De Cádiz a Roma por el camino más corto	38
La vía litoral de Estrabón. Una ruta administrativa y comercial	42
La construcción de la Vía Augusta como símbolo del prestigio imperial	43
El sistema imperial de las vías andaluzas	45
CAPITULO III : LAS VIAS DE ANDALUCIA EN EL ITINERARIO DE ANTONINO	47
La situación de las rutas tradicionales desde Levante a Andalucía	49
La conservación de la Vía Augusta	50
Las vías entre el Guadalquivir y el Guadiana	52
La vía de la costa y sus enlaces con el interior de la región	57
CAPITULO IV : MAPAS E ITINERARIOS DE FINES DEL IMPERIO ROMANO	61
Las vías romanas de Andalucía en el Anónimo de Rávena	63

II

DESCRIPCION DE LAS VIAS 67

CAPITULO I : LA VIA DE LA COSTA	71
CAPITULO II : LA VIA AUGUSTA	89

CAPITULO III :	LA VIA IBERICA	131
CAPITULO IV :	LAS COMUNICACIONES CON LEVANTE	139
CAPITULO V :	LAS VIAS DESDE EL GUADALQUIVIR A LA COSTA	149
	La vía de Medina-Sidonia	149
	La vía Córdoba-Carteia	153
	Las vías desde Málaga hacia el interior	158
	Las vías entre Jaén y Almería	164
CAPITULO VI :	LAS VIAS ENTRE EL GUADALQUIVIR Y EL GUADIANA	169
	Vías romanas de la provincia de Huelva	170
	La vía romana de Huelva a Sevilla	172
	Las vías desde Sevilla e Italica a Mérida	175
	La vía Ecija-Mérida	182
	La vía Córdoba-Mérida	186
	La vía Castulo-Almadén	189
III		
	FUENTES SOBRE EL ESTUDIO DE LAS VIAS ROMANAS DE ANDALUCIA	191
TEXTOS		193
MILIARIOS		205
OTRAS INSCRIPCIONES		224
	BIBLIOGRAFIA	231
	ABREVIATURAS EMPLEADAS	241

PRESENTACIÓN

En Andalucía, como en otras muchas regiones del mundo occidental, la romanización proporcionó una primera estructuración del territorio, al consolidarse una red de caminos que sirvió de soporte al gran desarrollo urbano habido en el largo período en el que la civilización romana estuvo asentada en las provincias hispanas. Esta red de caminos, todavía representa una parte significativa del actual soporte de comunicaciones, conformando, junto con el sistema de ciudades, los pilares básicos del modelo de ordenación territorial de la región.

El trabajo que ahora se publica es resultado de una investigación realizada por el Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en 1989, como aportación al conocimiento de nuestro patrimonio histórico y al proceso de formación de la red de comunicaciones.

El estudio analiza el desarrollo histórico de la formación del viario y aporta una descripción detallada de las principales vías romanas; con ello, se profundiza en el significado que la estructura viaria tuvo en el proceso de ocupación y organización del territorio, verificándose la lógica con que se implanta la red.

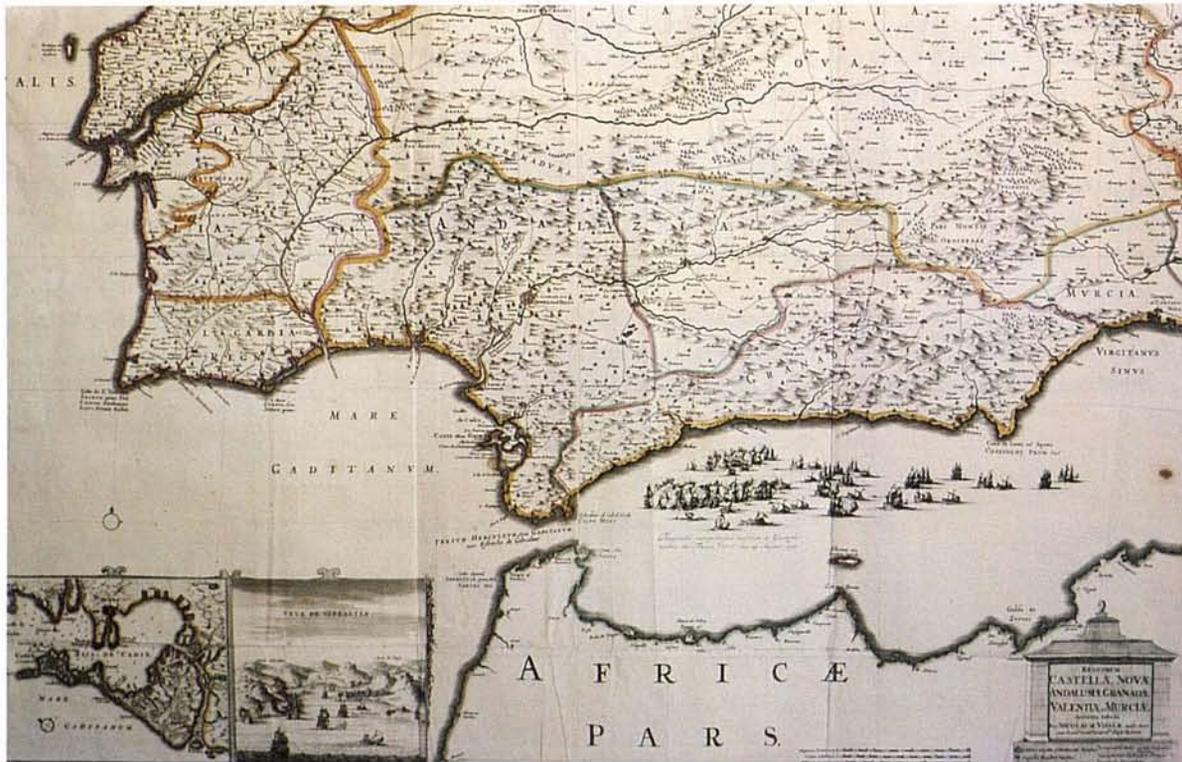
La Consejería de Obras Públicas y Transportes, viene prestando gran interés a todas aquellas facetas de la obra pública y del territorio, sobre las que ejerce su labor competencial, y que tienen una dimensión cultural propia, sin cuya consideración aparece con frecuencia en estos asuntos una dominante tecnocrática que provoca el rechazo o la incomprensión social.

Este ejemplo de las Vías Romanas de Andalucía ilustra dicha línea de trabajo, al divulgar para la sociedad andaluza un tema que frecuentemente se considera sólo por los especialistas en la materia desde sus diversos enfoques posibles.

JUAN J. LÓPEZ MARTOS
Consejero de Obras Públicas y Transportes

1

Mapa de Andalucía en el siglo XVIII, en el que se muestra una red de comunicaciones con densidad similar a la de época romana.



INTRODUCCION

La Historia de Andalucía se inicia con los relatos de cronistas griegos y romanos sobre la Segunda Guerra Púnica. De épocas anteriores, a las que llamamos protohistoria, nos han llegado referencias geográficas y algunos recuerdos de la civilización y la monarquía tartésica, contemporáneas del arcaísmo griego y del pueblo etrusco. Desde la llegada de los romanos para disputarle a los cartagineses el dominio de la región, Andalucía tiene ya una secuencia de sucesos que ha quedado reflejada en los anales romanos y que proporciona la base continuada para reconstruir su Historia. Esta primera fase romana de nuestra Historia, que podemos extender durante más de nueve siglos, hasta la llegada de los musulmanes, fue la de organización de las ciudades, la del establecimiento definitivo de sus antiguos pobladores y la de la organización del territorio en base a sus características geográficas naturales y a su función dentro de la estructura del Imperio romano, que era entonces la estructura de todo el mundo occidental.

Una de las grandes empresas de la cultura romana fue la de ordenar las comunicaciones para servir a la administración y al comercio. Trazar caminos y hacer puentes era una de las funciones más importantes de los gobernantes; Varrón explicaba ya el origen etimológico del título de “pontífice” como derivado de “hacer puentes”, una profesión tan importante para el desarrollo de la comunidad, que hacía de su protagonista el principal dirigente; por ello, los cónsules y los emperadores siguieron ostentando el título de pontífices, como máxima dignidad religiosa de los que conducían el bienestar de la comunidad y sus relaciones con el mundo divino.

El progreso de las empresas militares romanas fue parejo al desarrollo de las vías; primero, se acondicionaban los trayectos necesarios para garantizar la circulación del ejército, en los que se colocaban campamentos y torres de señales, y más tarde, cuando el control del territorio pacificado estaba garantizado, se ordenaba en retícula la parcelación agraria a lo largo de las vías, y la red de caminos pasaba a ser el soporte de la vida próspera de las ciudades, del correo público, del comercio y de la administración fiscal.

En Andalucía los romanos encontraron ya una estructura de caminos que sirvió de base a la colonización, especialmente porque esta estructura estaba determinada por fenómenos naturales tan destacados como el valle del Guadalquivir y la costa mediterránea y atlántica. Los repartos agrícolas y la realización de puentes permanentes produjeron la consolidación definitiva de la red, que tras muchos siglos de uso se ha convertido en el soporte principal de las comunicaciones de la región.

El recuerdo de los romanos, siempre vivo en Andalucía, se materializa en la observación de las huellas que nos quedan de su presencia en caminos y puentes aún en uso y que son emblema de prestigio para las provincias y las localidades en las que se encuentran. No debe extrañar, por tanto, que toda la historiografía andaluza haya concedido sus preferencias a recordar la existencia de vías romanas y a destacar el

mantenimiento de sus obras públicas, que junto a los acueductos forman la imagen admirada de una época en la que parece que se había llegado a una ordenación perfecta del territorio y a una coordinación adecuada de todas sus comarcas.

El análisis arqueológico de las vías romanas obliga a establecer ciertas matizaciones en un panorama tan favorable. En realidad, a los romanos, como a los musulmanes y a nosotros mismos, les costó mucho trabajo mantener la red viaria; el diseño de las comunicaciones se hizo durante dos siglos, en un proceso lento y con bastantes variaciones; las grandes vías del Imperio se conocen bien por los abundantes documentos de sus reparaciones, que fueron continuadas en los mejores momentos, pero que luego no pudieron mantenerse y se abandonaron parcialmente o se transformaron por los cambios en los intereses económicos y políticos. Sin embargo, la base quedó hecha; en los siglos posteriores a Roma, los caminos de Andalucía eran parte de la antigua red, y las transformaciones que se planteaban tenían el propósito expreso de recuperar las vías romanas. Aún en el siglo XVIII los ingenieros de caminos enviados por el Conde de Floridablanca buscaban las huellas de las vías romanas para repararlas y manifestaban que éstos eran los trazados que seguían siendo más convenientes para restaurar. Cuando en nuestros días se habla de problemas tradicionales en las comunicaciones regionales, como el enlace costero con Levante, la conexión con la Meseta o la mejora de la carretera nacional IV, se está volviendo a plantear el mismo panorama que los romanos intentaron resolver y que tampoco pudo solucionarse a plena satisfacción en aquella época.

En cualquier caso, en las vías romanas de Andalucía está el primer diseño del sistema regional de comunicaciones y también el soporte para analizar la historia de un buen número de siglos. A ello se han dedicado numerosos trabajos, tanto desde la panorámica general de la Península Ibérica, como desde el punto de vista más local de una provincia o una comarca. La estructura moderna de nuestro país, en el que las comunidades autónomas se van pareciendo cada vez más a las circunscripciones provinciales romanas, por las razones lógicas de racionalizar una realidad geográfica en la que no ha habido grandes alteraciones, ha otorgado de nuevo a Andalucía un territorio y un marco administrativo que vienen a coincidir con el de la antigua provincia Bética, salvo en los lugares en los que tampoco los romanos llegaron a decidirse por unos límites definitivos.

Este estudio de las vías romanas de Andalucía se propone ofrecer una revisión de nuestros conocimientos actuales sobre el tema, en la que se tenga presente tanto el largo desarrollo de su establecimiento y modificaciones como la relación con el territorio que sigue siendo nuestro ámbito de vida, y en el que cada viaje puede acompañarse del recuerdo de que ya estos caminos los conocieron, los diseñaron y los utilizaron nuestros antecesores de hace dos mil años.

2

Vista aérea del trazado de la Via Augusta, en la provincia de Cádiz, donde pervive como línea fundamental de la ordenación del territorio.





I

DESARROLLO
HISTORICO

Vaso griego de figuras negras con la lucha de Hércules y Gerión, el suceso mítico que dió base a la primitiva vía costera de Andalucía.



CAPITULO I
LAS CAMPAÑAS
MILITARES

LOS CAMINOS DE
ANDALUCIA ANTES DE
LA LLEGADA ROMANA

El primer viajero en tierras andaluzas del que nos ha llegado una noticia significativa es Hércules; él fue intérprete de las grandes hazañas griegas en el dominio de las fuerzas de la naturaleza y en el descubrimiento de los países más apartados. Todos sus "trabajos" sirven para representar logros del hombre, que el mito personalizaba en su figura, de tal modo que siempre puede rastrearse un cierto eco de sucesos reales o de empresas anónimas en las obras del héroe.

Hércules viajó desde Grecia hacia el Occidente en varias ocasiones: para raptar a Cerbero, el perro guardián de los infiernos, para robar las doradas manzanas que las Hespérides custodiaban en su apacible jardín, y quizás, para arrebatarle a la indómita amazona Hipólita su preciado cinturón. Pero si cualquiera de estos hechos es difícil de localizar con exactitud, parece indudable que tuvo que ser en Andalucía y en la comarca gaditana donde el héroe desarrolló su combate con Gerión para arrebatarle el rebaño de bueyes.

Hay muchos relatos del suceso con detalles en los que sería difícil diferenciar lo que cada autor añadió personalmente a la leyenda y lo que recogió de las tradiciones antiguas, pero la coincidencia que más interesa destacar en la gestación de las antiguas comunicaciones andaluzas es la del recuerdo unáni-

me de una vía, que se relacionará desde entonces con el nombre de Hércules y que abrirá en adelante el recorrido por tierra de una costa que hasta entonces sólo había sido conocida por los navegantes.

Hércules llegó a nuestras costas en la forma más brillante y esplendorosa que podía imaginarse; cuando al iniciar su viaje se sintió molesto por el calor, volvióse hacia el sol y le amenazó con sus flechas; Helios, sorprendido por el atrevimiento de un personaje que aún no alcanzaba la categoría de semidiós, le cedió la dorada barca y le mostró su camino diario hasta el ocaso por el que se alcanzaban las lejanas islas gaditanas. Allí descendió el héroe para pasar la noche y, al levantarse, oyó a Euritión apacentar a los bueyes con la ayuda del terrible perro Ortos, el hermano de Cerbero. Luchó contra ambos y después de eliminar al can y al pastor, encaminó el rebaño hasta la embarcación solar; entonces, le salió al paso el rey tartésico Gerión, ser de un solo cuerpo en el que se fundían tres poderosos hombres a los que Hércules asaeteó sin compasión. Tras despachar así a todos sus oponentes, Hércules ganó la costa, dejó volver a la barca solar con su propietario y emprendió el camino de Grecia conduciendo el rebaño; en Roma, fue Caco, paradigma de los ladrones, quien le quiso arrebatarse la presa y también él encontró la muerte; desde allí y sin mayores obstáculos, alcanzó su destino y entregó la prenda del trabajo al rey espartano Euristeo.

La vuelta de Hércules, desde Cádiz hasta Roma, debió ser lo suficientemente accidentada como para permitir al héroe rendir ciudades o fundar nuevas poblaciones, de modo que las tradiciones de muchos lugares

4

Vista aérea de Cádiz, el extremo occidental de Andalucía a
dónde llegaban la Vía Heráclea y la Vía Augusta.



reclaman que fueron visitados o creados con motivo de aquella heroica gesta. Si bien el conjunto de las poblaciones "hercúleas" forman una nube tan dispersa, que difícilmente pueden estar todas en la misma ruta, el nombre de vía Heraklea o camino de Hércules se mantuvo ya como sinónimo de la comunicación litoral entre Andalucía y la península italiana.

El nombre genérico de la región andaluza en aquellos tiempos era Tartessos, y el de Gerión, uno de sus antiguos reyes, perduró hasta época romana en el nombre de una fortaleza costera que debe buscarse en la bahía de Cádiz. Los textos sobre Tartessos citan dos comunicaciones terrestres, una hacia el este, que alcanzaba al menos hasta Málaga y que debe ser el mismo camino abierto por Hércules, y otra hacia el noroeste por la que se llegaba a la desembocadura del Tajo.

Esta primitiva y casi legendaria unión de las vías tartésicas indica ya a Cádiz como destino final de los caminos europeos hacia Occidente y marca el vértice de todos los sistemas posteriores de comunicación a través de la región andaluza.

Poco más se puede precisar sobre los caminos andaluces en época tartésica e ibérica; los lugares de las ciudades conocidas permiten suponer la existencia de caminos entre ellas, adaptados a la topografía y condicionados por los sistemas económicos y comerciales; es probable que se tuviera especial cuidado y una cierta atención pública por los caminos que permitían transportar los minerales de las sierras hasta el Guadalquivir y la costa; los pasos naturales hacia el litoral mediterráneo aprovechando los valles fluviales más amplios, así como los principales puertos entre Sierra Morena y la Meseta, eran ya conocidos y transitados desde la prehistoria, como puede deducirse de los testimonios arqueológicos. Los dos grandes centros mineros de las provincias de Huelva y Jaén necesitaban de caminos estables para garantizar la salida de su producción, de modo que las rutas de los metales, por su interés económico y estratégico, debieron ser las que primero se marcaron; una serie de pequeños bastiones que servían de atalaya entre montañas visibles entre sí, facilitaban el control de estas rutas frente al bandidaje. Todo ello indica una cierta organización regional superior a la de las simples estructuras de

poblados independientes, pero estamos aún mal informados sobre el posible alcance de esta ordenación, que no parece reflejarse en ningún caso en la construcción expresa de grandes vías.

El testimonio más significativo sobre la existencia de estos caminos lo suministran los relatos de las campañas militares emprendidas primero por los cartagineses para dominar el territorio y luego por cartagineses y romanos para dirimir la hegemonía definitiva sobre la Península, en el transcurso de las Guerras Púnicas. Aquellos acontecimientos se desarrollaron entre los años 237 y 205 a.C. y dieron lugar a sucesivos recorridos de los ejércitos por la región, que debieron tener como base las mejores comunicaciones existentes y las que permitían evolucionar a tropas numerosas con abundante impedimenta. La reconstrucción de estos sucesos permite hacer una primera aproximación al estado primitivo de la red de comunicaciones en Andalucía, puesto que los combates tuvieron como objetivo controlar los sistemas productivos de la región y, muy especialmente, dominar el tráfico y la producción de los metales que proporcionaban los medios necesarios para mantener al ejército.

El empeño por dominar las zonas mineras se observa especialmente en los numerosos acontecimientos que tuvieron como vértice a la población de Castulo; esta antigua ciudad se encontraba en la orilla norte del río Guadalimar, poco antes de su confluencia con el Guadalquivir, al suroeste de la población moderna de Linares; por su posición, monopolizaba el comercio de la plata producida en las sierras de la parte norte de las provincias de Jaén y Córdoba, que desde allí se encaminaba hacia levante, hacia el sudeste y hacia la costa mediterránea andaluza.

Poco después de la llegada de Amílcar a España con el objetivo de afianzar el poder cartaginés en la Península, la mayor parte de Andalucía se encontraba perfectamente controlada por el sometimiento o la adhesión de las principales ciudades; el tipo de administración cartaginesa, basado en el abastecimiento de los puertos más importantes, desde los que se exportaban los productos agrícolas y mineros hacia Cartago, debió desarrollar los caminos ya existentes entre el Valle del Guadalquivir y la

5

El bastión cartaginés de la Puerta de Sevilla en Carmona
(acuarela de F. Salado sobre la reconstrucción de A.
Jiménez).



costa. En Cádiz, Carteia y Málaga estaban los puertos principales, a los que se agregaría en tiempos de Asdrúbal la nueva ciudad de Cartagena; pero mientras que Cádiz y Carteia como establecimientos antiguos en un área de extensa presencia fenicia y cartaginesa (los llamados después "libiofenicios") podrían seguir disponiendo de sus sistemas de comunicaciones tanto terrestres como marítimas, en los caminos desde Castulo hasta Málaga y Cartagena se haría necesario fortalecer y controlar el primitivo despliegue de fortines estratégicos, que sería ampliado hasta constituir lo que los romanos conocieron como "torres de Aníbal". Un gran número de estas torres se ha podido localizar en la parte sur de la provincia de Córdoba, donde controlan el territorio que debían transitar los envíos de minerales desde Castulo hasta Málaga, y algo más adelante la red se ampliaría hacia el levante, por el itinerario del llamado "Camino de Aníbal" y por toda esta zona de la costa.

Para el control definitivo del territorio peninsular antes del inicio de la Segunda Guerra Púnica los cartagineses emprendieron diversas campañas, en cuyos relatos hay también algunas referencias útiles sobre los caminos empleados; la expedición importante de Aníbal hasta el Duero debió tener su origen en el Valle del Guadalquivir y discurriría por el camino que será conocido tradicionalmente como Ruta de la Plata, ya que alcanzó Salamanca y la orilla zamorana del Duero; es ésta la primera de las incursiones desde la región de Sevilla hacia el norte que debió emplear el camino que los romanos consolidaron a través de las sierras célticas y en el que más tarde se fundarían Medellín, Cáceres y Mérida. Esta misma ruta es la que emplearían los lusitanos en repetidas ocasiones para saquear la región y también una de las que sirvieron a los musulmanes para penetrar en la meseta, lo que confirma su importante papel estratégico en la historia de la región.

Tras la salida de la expedición de Aníbal hacia Italia, los cartagineses conservaron en Andalucía uno de sus más importantes cuerpos de ejército para garantizar el abastecimiento de las tropas y el control de la producción de metales; buena parte del éxito de Aníbal contra Roma dependía de esta fuente de recursos, de

modo que también el ejército romano se desplazó hasta aquí con fuerzas considerables y durante una decena de años se disputaron el territorio palmo a palmo, hasta la expulsión definitiva de los cartagineses.

LOS CAMINOS DE ANDALUCIA DURANTE LA SEGUNDA GUERRA PUNICA

Tras la ruptura de hostilidades entre romanos y cartagineses por el asedio de Sagunto, el primer conflicto bélico que se produjo en zona andaluza fue una rebelión interna contra los cartagineses; parte de su flota establecida en Málaga se amotinó en unión de grupos indígenas y se dedicó a saquear la comarca; el general Asdrúbal, que se preparaba para enfrentarse a los romanos en Levante, tuvo que retroceder hacia Andalucía, donde pudo sofocar la rebelión a cuyo frente se había colocado el rey tartésico Culchas.

La referencia de Tito Livio a la ciudad de Ascuá como el lugar donde Asdrúbal depositó sus provisiones al llegar a la zona de la rebelión nos sitúa en la parte norte de la provincia de Málaga, donde se encuentra la población romana de Osqua, que domina uno de los pasos desde Antequera hacia Málaga; es el mismo camino que en la baja romanidad se describe entre Córdoba y Málaga y se encuentra dentro del itinerario controlado por las "torres de Aníbal". La inseguridad de esta región y su forzada sumisión a los cartagineses llevará en las campañas posteriores a buscar la zona del Estrecho y de Cádiz como principal base de la flota, donde había mayores garantías de colaboración entre las poblaciones libiofenicias.

En el año 214 a.C. los romanos intentaron una primera penetración en Andalucía siguiendo la vía costera, es decir, el viejo camino de Hércules, pero fueron rechazados en la zona alicantina. Parece que su objetivo era conectar con las poblaciones bastetanas, es decir, las de la Andalucía oriental, cuya ciudad epónima sería Basti (Baza), y que se extenderían por las actuales provincias de Almería,

Málaga, Granada y sur de las de Jaén y Córdoba. Esta comarca, cuya arqueología prerromana ofrece una especial abundancia de materiales griegos, parece la menos influenciada por los cartagineses y más cercana a la cultura helenística. Ante este fracaso, el ejército romano buscó la ruta alternativa desde Levante hasta el Guadalquivir por el llamado "camino de Aníbal", franqueado gracias a la adhesión de Castulo e Iliturgis, las dos ciudades principales de la cuenca alta del río.

Desde Castulo, los romanos se encaminaron a Biguerra, posiblemente el pueblo actual de Bogarre en la provincia de Granada, y desde allí descendieron por el valle del Genil hasta Munda, situada al sur de Ecija. Con el dominio de esta ruta se debía pretender dividir las dos áreas con mayor influencia cartaginesa, es decir el valle del Guadalquivir y la costa, lo que invalidaba en cierto modo el recorrido defendido por las torres de Aníbal. Se conquistó entonces Oningis, ciudad situada en el paso del Genil por el camino natural desde la provincia de Córdoba hacia Sevilla, y más adelante se tomó Munda, la población que los romanos citarían dos siglos después en el camino de Córdoba al Estrecho. Así, los romanos disponían de un camino bien controlado desde la cabecera del Guadalquivir hasta la del Genil, y controlaban también el camino natural que descendía a lo largo de este río y pasaba después hasta Munda en la cuenca del Corbones.

La empresa le llevó a los romanos dos años de firmes combates y asedios, pero su confianza en los éxitos obtenidos provocó un duro desastre. En el año 211 a. C. los hermanos Publio y Cneo Escipión separaron sus tropas para combatir en dos frentes; los cartagineses les atacaron con todas sus tropas unidas y les derrotaron tanto en el intento de Publio de forzar el paso del Guadalquivir por Andújar, como en la retirada desordenada por el citado camino de Aníbal, en una de cuyas torres murió abrasado Cneo Escipión; la traición de las poblaciones de Castulo e Iliturgis a los romanos fue un factor decisivo en este enfrentamiento y vuelve a indicar que toda la estrategia de la región dependía esencialmente del control de la vía que dominaba el acceso al Alto Guadalquivir. Un intento posterior de Claudio Nerón, sucesor de los Escipiones, de forzar esta misma ruta fracasó

también al año siguiente, lo que obligó a cambiar nuevamente la estrategia romana.

Publio Escipión, el joven general hijo de Cneo, se hizo cargo de la situación en el año 209 a. C. y decidió volver a intentar el control del sudeste para llegar a la Bastetania. Su ataque a Cartagena triunfó por el alejamiento de los ejércitos cartagineses, quizás confiados en su buen dominio de la ruta de Castulo, de modo, que los romanos consiguieron afianzar definitivamente la entrada a la región por la vía costera. Desde aquí, los romanos volvieron a penetrar en Andalucía, esta vez desde la costa, en la que conquistaron la colonia púnica de Villaricos, situada junto a la desembocadura del río Almanzora en Almería. Esto les abrió la ruta de la Bastetania hacia el valle del Guadalquivir, que fueron ocupando progresivamente pero sin acercarse al propio río.

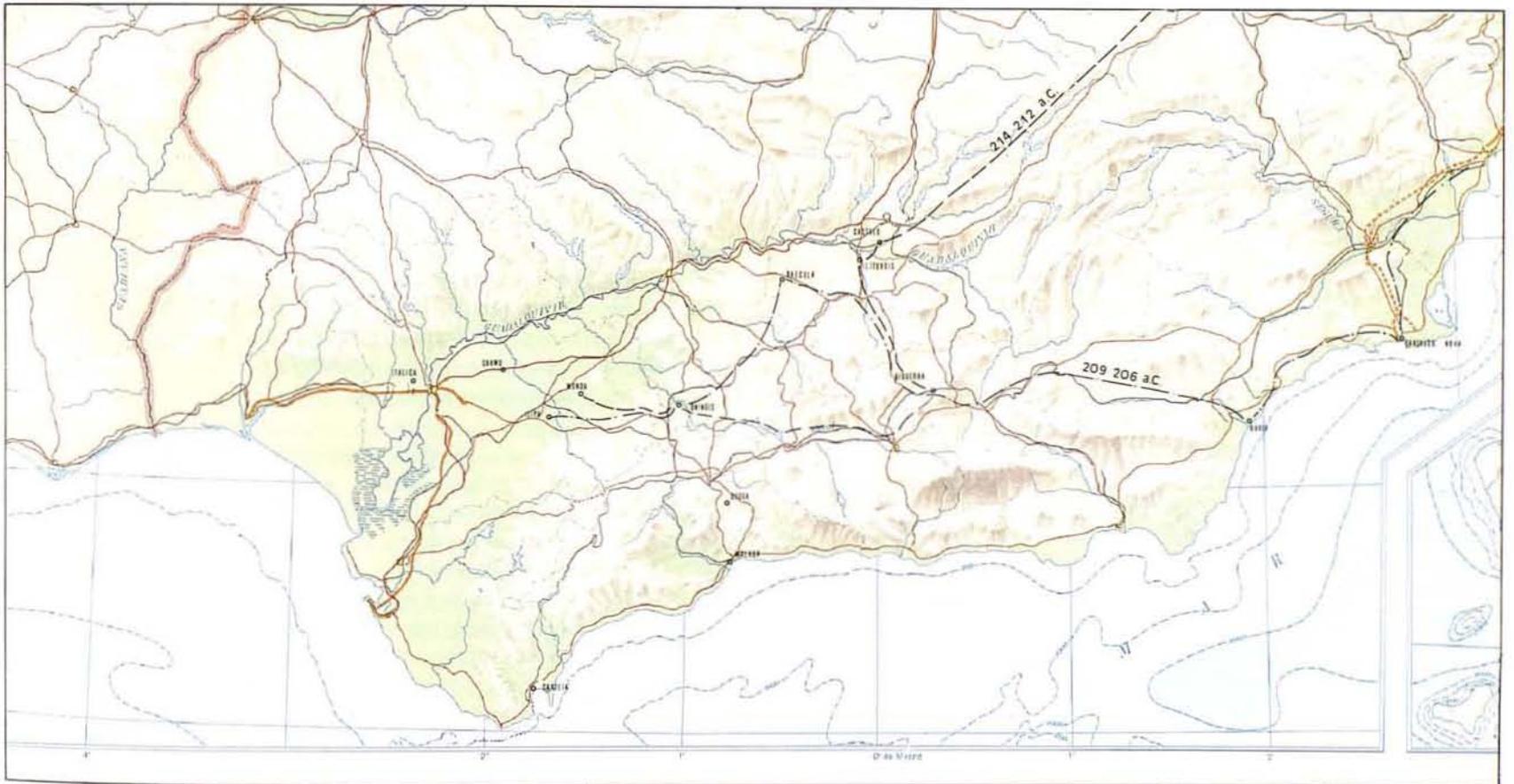
Parece que la primera batalla importante tuvo lugar junto a Porcuna, a la que entonces se denomina Baecula, nombre similar al de Obulco, que le aplicarán los romanos. Esta ciudad fue durante varios siglos el primer punto de paso por la Bética para la vía que procedía de Castulo, con lo que las operaciones de ambos ejércitos volvieron a situarse sobre el camino jalonado por los fortines llamados torres de Aníbal; los romanos debieron ir tomándolos poco a poco, hasta llegar de nuevo a Oningis en el vado del Genil.

El combate definitivo se produjo el año 206 a.C. en la llamada batalla de Ilipa, a la que quizás se debería llamar batalla de Carmona, siguiendo el testimonio de Apiano, y que debió producirse en el valle del río Corbones, donde importantes yacimientos como Montemolín o Gandul han suministrado en los últimos años un elevadísimo número de hallazgos de monedas cartaginesas de los tipos que parece que se empleaban para pagar al ejército.

Este avance continuado del ejército romano por la región es muy similar al emprendido en las campañas anteriores, en el que coinciden incluso algunos de los nombres de poblaciones importantes, como Oningis, Oringis o Auringis, que sería el lugar más frecuentado y útil para atravesar el Genil. Todo ello determina el trazado de un significativo camino natural, coincidente

6

Caminos utilizados en la Segunda Guerra Púnica: los ejércitos romanos penetraban por el oeste y las grandes batallas se desarrollaban en los valles del Genil y el Corbones.



con el defendido por las torres de Aníbal en la provincia de Córdoba, y con su continuación hacia Sevilla, que es la principal vía estratégica de la región.

La visión global de estas campañas indica como principales vías de Andalucía en el momento de las guerras púnicas a las rutas transversales de sentido este-oeste: la conocida vía Heraklea o camino de la costa y la llamada vía o camino de Aníbal, que procedía también de Levante y recorría todo el valle del Guadalquivir al sur del río. La conexión de ambos caminos se realizaba al menos por tres trazados de sentido norte-sur: uno desde Castulo hacia la costa almeriense, otro desde el centro del valle del Genil hacia Málaga y otro desde el valle del Corbones hacia Carteia. Desde el eje central del Guadalquivir hacia el norte había también conexiones con el interior de la Península: a partir de Castulo por el conocido Paso de Despeñaperros, en el que los restos de santuarios ibéricos evidencian el uso primitivo de este camino; desde la zona del Genil y el Guadajoz hacia el Guadiana, con salida a Extremadura por el importante santuario de Cancho Roano en Zalamea de la Serena, y desde la zona de Sevilla también al Guadiana, por el valle de la rívera de Huelva y el Cala, para alcanzar Tierra de Barros.

Las últimas acciones bélicas de los romanos antes de dar por finalizada la campaña, fueron precisamente destinadas a confirmar el control de estas rutas. Primero se asedió y tomó a las dos ciudades claves de la cabecera del Guadalquivir, Castulo e Iliturgis, para castigar su traición a los Escipiones y para garantizar el paso natural del "camino de Aníbal", así como el abastecimiento de los recursos mineros; más adelante se realizó una intensa campaña de sumisión entre las poblaciones al norte del Guadalquivir, dentro de la cual se produjo el famoso asedio de Astapa y el suicidio colectivo de sus habitantes, con todo lo cual se obtuvo el control de los pasos centrales de Sierra Morena; finalmente, y antes de abandonar la región para volver a Roma, Escipión realizó un acto en el que se unían los motivos estratégicos con una afirmación simbólica de las intenciones que van a tener en adelante las acciones de los romanos fuera de la península italiana: en una colina al oeste de Sevilla, en la que debían

confluir al Guadalquivir las rutas de Extremadura y las de las sierras metalíferas onubenses, dejó establecida una reducida guarnición militar junto a los heridos de la campaña; a esta ciudad la llamó Itálica en recuerdo de su país de origen. La fundación de Itálica fue la primera de las manifestaciones de la extensión estable del poder romano fuera de las fronteras italianas, y, en cierto modo, el inicio del proceso de la romanización y de la creación del Imperio, cuya cultura iba a transformar profundamente la estructura territorial de la región.

LOS CAMINOS DE LA OCUPACION MILITAR ROMANA

Debieron transcurrir casi doscientos años entre la fecha de la fundación de Itálica y la sumisión definitiva a los romanos de toda la Península; Andalucía, o, en un sentido estricto, la región a la que los romanos llamaron provincia Bética de la Hispania Ulterior, fue la que opuso menor resistencia a esta ocupación, aunque no faltaron los combates y rebeliones. Al poco tiempo, con una administración romana cada vez mejor implantada y la fundación de colonias, la región empezó a ser citada como base de los ejércitos que luchaban en el resto del país y como una parte más de los territorios en los que se desarrollaron las luchas civiles con las que terminó la época republicana; en los relatos de estos hechos pueden reconocerse las rutas principales que fueron ganando estabilidad hasta integrar una primera red de vías.

A los diez años del fin de los combates entre Escipión y los cartagineses en la región, se produjo una importante rebelión que hizo a los romanos perder prácticamente todo su control; es posible que las poblaciones sometidas no pudieran soportar por más tiempo la intensa recaudación impuesta por los sucesivos gobernadores romanos, que aportaron en estos años cuantiosos caudales al erario de Roma. Lo cierto es que los turdetanos prefirieron contratar a mercenarios celtiberos para oponerse a sus nuevos gobernantes y de nuevo los ejércitos recorrieron los antiguos campos de operaciones; otra vez se cita a Iliturgis como punto

decisivo de los combates y después a Saguntia, una población cercana a Medina-Sidonia, a la que se llegaría por la misma ruta central del valle del Guadalquivir en el último tramo cercano ya a Cádiz. Catón consiguió devastar y someter a la región en el año 195 a.C., pero su victoria sería más la de un saqueo fructífero que la de una sumisión eficaz, puesto que Escipión Násica, que le sucedió al año siguiente, tuvo que enfrentarse a nuevas rebeliones de ciudades.

En la campaña de Escipión Násica, primo de Escipión Africano, vuelve a citarse a Ilipa, quizás el mismo lugar donde el segundo había conseguido la victoria definitiva sobre los cartagineses en el año 206 a. C. y que debía ser una de las plazas fuertes de la Vega del Corbones. También es posible que se encontrara en la localidad sevillana de Alcalá del Río, ya que el objetivo de Escipión Násica fue castigar a las bandas lusitanas que habían saqueado la región y se retiraban hacia su propio territorio; los lusitanos volvieron a penetrar en otras ocasiones en la Bética por esta misma ruta que une a Extremadura con la comarca sevillana y en la que ya se había fundado Italica. Las confusiones entre estas dos victorias de generales del mismo nombre sobre Ilipa puede ser la causa de frecuentes errores historiográficos.

Durante los años 193 y 192 a.C. se produjeron las primeras campañas romanas contra la Carpetania, es decir, la zona oriental del sur de la Meseta, bajo la dirección de Cayo Flaminio; aunque este pretor tenía a su cargo toda la Hispania Citerior, que entonces abarcaba gran parte de Cataluña, el valle del Ebro y Levante, su penetración en la cuenca del Tajo no se produjo desde el este, sino desde el sur, con unas primeras actuaciones contra los oretanos, a los que pertenecía todo el entorno minero de Castulo; se toma entonces Ilucia, quizás la misma población en la que había muerto Cneo Escipión en el año 211 a. C., con lo que debe consolidarse el dominio del "camino de Aníbal" y más adelante Noliba y Cusibi, dos ciudades oretanas de situación desconocida, que abren el paso de Flaminio hacia Toledo. Debemos suponer que su propósito era el control del paso de Despeñaperros y la protección del área minera del Alto Guadalquivir frente a las incursiones celtibéricas.

En el año 192 a.C., Marco Fulvio, pretor de la Hispania Ulterior, dedica su campaña a la conquista de Vescelia y Helo; la primera de estas poblaciones debe identificarse con Vesci, una de las ciudades libio-fenicias próxima al litoral del Estrecho; de esta forma, el gobernador de la región conseguiría consolidar otra ruta entre el valle del Guadalquivir y la costa.

Al año siguiente, su sucesor, Emilio Paulo, uno de los grandes generales romanos de la República, tan apreciado por los españoles que sería luego elegido patrono de la región, tiene grandes pérdidas en una lucha contra los lusitanos junto a la ciudad de Lyco. Las rutas de las penetraciones lusitanas para saquear el valle del Guadalquivir son bien conocidas y se repiten en otras ocasiones, de modo que es en ellas donde debe buscarse el escenario de los acontecimientos; durante una serie de años se suceden los intentos lusitanos de devastar las ciudades de mayor riqueza, situadas en el valle inferior del Guadalquivir, penetrando desde Extremadura por la zona de Sevilla y buscando alcanzar quizás la rica metrópoli gaditana. La derrota de Emilio Paulo tuvo lugar en un enfrentamiento en el que parece que los romanos ayudaron a sus antiguos aliados bastetanos contra una de las frecuentes incursiones lusitanas para saquear la región, por lo que la ciudad de Lyco debe relacionarse quizás con la "ciudad ligustina" que citan otras fuentes en la zona de las marismas del Guadalquivir o Lago Ligustino, en la que continuaron los combates en años posteriores.

Así, en el año 189 a.C., volvemos a encontrar a Emilio Paulo acampado en la comarca de Jerez de la Frontera, donde otorga la libertad a los siervos de la ciudad de Asta que habitaban la torre de Lascuta; su edicto, conservado en una lámina de bronce que es la inscripción romana más antigua encontrada en España, apareció cerca de Alcalá de los Gazules (Cádiz), donde debe buscarse a Lascuta, mientras que Asta es la gran ciudad turdetana de la parte oriental de las marismas del Guadalquivir. En esta misma población murió dos años después Cayo Atinio, el nuevo pretor, tras derrotar a los lusitanos y asediar la ciudad.

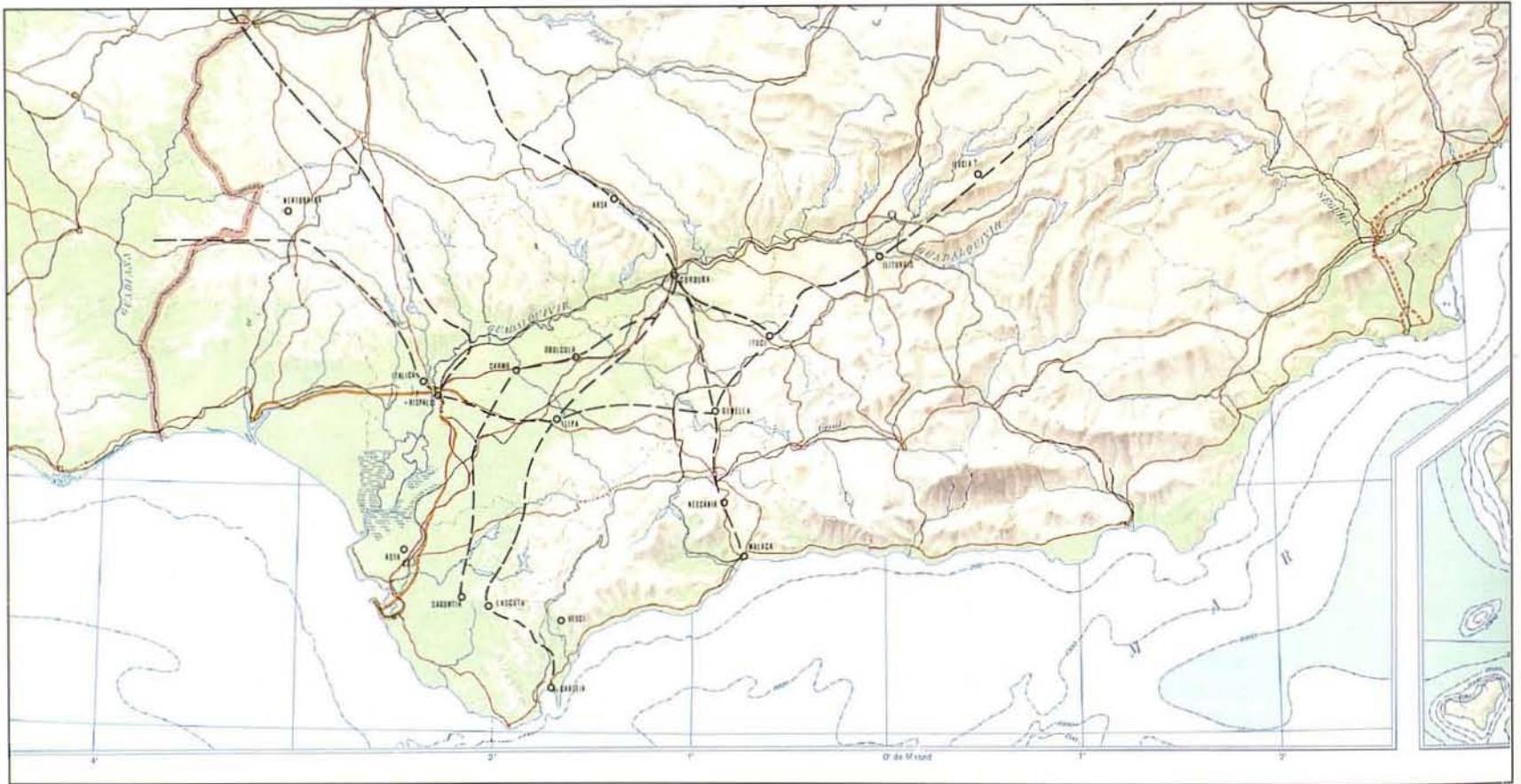
Tras estos sucesos, sobrevinieron unos años de relativa tranquilidad por el agotamien-

7

Columnas de la Alameda de Hércules de Sevilla, rematadas por las figuras de Hércules y Julio César, a los que muchas poblaciones andaluzas tienen por sus fundadores.

8

Caminos utilizados en la ocupación romana de Andalucía que conectaron el Valle del Guadalquivir con la costa y abrieron las rutas hacia Lusitania.



to eficaz de los lusitanos que habían sufrido grandes pérdidas. Puede considerarse que se alcanza ahora la consolidación definitiva por los romanos de la ruta central de la región, por el sur del Guadalquivir hasta su desembocadura, y la progresiva transformación de sus pobladores por las relaciones entre las tropas de ocupación y los indígenas. En el año 171 a. C. estas relaciones habían generado un número considerable de descendientes de soldados romanos y mujeres indígenas a los que se otorgó la fundación de una colonia en Carteia, la gran ciudad del Estrecho, con la denominación de colonia de libertinos.

Mientras tanto, en el Alto Guadalquivir continuaron las operaciones militares hacia la Meseta; en el año 186 a. C. la concentración de las tropas que van a luchar a la Carpetania se realiza en la Beturia y no en la Oretania, por lo que puede pensarse en una ruta más occidental, la que llevaba desde la zona de Córdoba hasta Almadén (Ciudad Real). De esta forma, se iría consolidando la comunicación entre el camino del Valle del Guadalquivir y la ruta sur del Valle del Guadiana por el control de los pasos principales de Sierra Morena en dirección norte-sur.

Durante el gobierno de Tiberio Sempromio Graco, hacia el año 177 a.C., se otorgó un nuevo estatuto municipal a Iliturgis, la ciudad vecina de Castulo que había tenido con ella un papel destacado en las guerras púnicas. Una inscripción dedicada a este personaje y encontrada en la ciudad atestigua que Sempromio Graco realizó aquí una refundación similar a la que había efectuado en la población aragonesa de Ilurcis, a la que incluso le cambió el nombre por Gracurris, que será el que tenga Alfaro durante toda la época romana. Estas transformaciones de los estatutos municipales serían acompañadas posiblemente por el establecimiento de veteranos y repartos de tierra con los que iba desarrollándose una nueva ordenación territorial.

La actividad de progresiva colonización de la región por parte de los romanos vendría a ser alterada de nuevo durante quince años por las repercusiones de las guerras celtibéricas y lusitanas. En el año 155 a. C. las bandas de lusitanos volvieron a penetrar hasta las costas habitadas por los pueblos bástulo-fenicios; la

represión de estos ataques dirigida por el pretor Mummio les llevó en su persecución hasta el territorio de los conios, que se localizan en el Algarbe portugués, por lo que podemos pensar que el control romano se había extendido ya a todo el litoral sur de la Península, más allá de los límites de la región andaluza. Debe ser éste el momento en el que se consolida el camino entre Sevilla y la desembocadura del Guadiana, en apariencia recto y sencillo, pero de gran dificultad en su trazado y mantenimiento, ya que los ríos Tinto, Odiel y Piedras forman estuarios muy profundos; es posible que el tercero de ellos no llegara nunca a contar en época romana con un puente o vado estable, puesto que aún en el periodo imperial el enlace de Huelva y Ayamonte se hacía mediante un amplio rodeo por la sierra.

En el año 152 a.C. las operaciones romanas desde Andalucía contra lusitanos y celtiberos alcanzan la parte occidental de Sierra Morena; Marcelo tomó la ciudad de Nertobriga, que se localiza cerca de Fregenal de la Sierra en los confines de la provincia de Badajoz con la de Huelva, de modo que en esta progresiva expansión romana se sobrepasaba ya con claridad el territorio de la actual región andaluza. Al mismo Marcelo se debe la fundación en Córdoba de la Colonia Patricia, que será en adelante la capital reconocida de la región y el punto fundamental para el control de toda la red de comunicaciones.

Al año siguiente, el pretor Galba hubo de enfrentarse de nuevo a los lusitanos cerca de Carmona y sabemos que invernaó con sus tropas en territorio de los conios; en el año 150 a.C. fue Lúculo el que combatió a los lusitanos que pretendían llegar hasta Cádiz con sus saqueos, y de nuevo en el 147 a.C. las bandas lusitanas penetran en la Turdetania. En todos estos casos el camino utilizado es el que desciende desde Extremadura hacia Sevilla, que permitía cruzar el Guadalquivir por Itálica o Cantillana y cuyo control parece ser uno de los objetivos en los que más dificultades encontraron los romanos durante mucho tiempo, tanto por la variabilidad posible de las rutas como por la existencia en la zona de una elevada concentración de poblaciones célticas, menos romanizadas y posibles colaboradoras de los lusitanos, con los que mantenían viejos vínculos étnicos.

9

Vía romana en las cercanías de Algar.

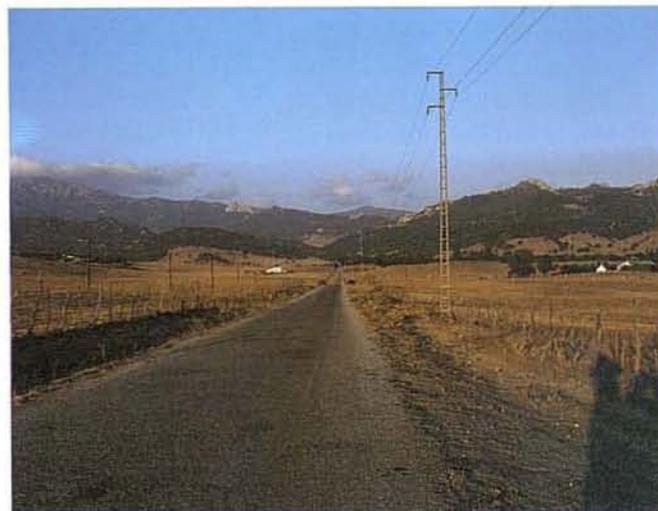
10

Vista de Alcalá de los Gazules.

11

Vía romana en Patrite.

Son tres sectores de la vía Córdoba-Carteia, ruta que tuvo su mayor importancia durante la época de la República romana.



En los combates del año 147 a.C. se distinguió entre los lusitanos un caudillo excepcional, Viriato, que supo librarlos de una emboscada con la que se pretendía exterminarlos como había hecho Galba años atrás. Bajo su dirección, pudieron atrapar a los romanos en un estrecho paso cercano a la ciudad de Tribola, que debe buscarse en las rutas que bajan desde la serranía de Ronda hacia el Estrecho, puesto que los romanos tuvieron que buscar refugio en Carteia; la consecuencia inmediata fue una desmoralización de las tropas romanas, bastante decaídas ya por los triunfos celtibéricos y los adversos resultados de la guerra numantina, hasta el punto de que parece que Viriato llegó a establecer un dominio efectivo en buena parte de la región.

El itinerario de las guerras lusitanas en Andalucía parece tener su desarrollo más frecuente a lo largo de un eje transversal que desde el valle del Guadiana alcanzaba el centro de la región y podía llegar a prolongarse hasta la costa malagueña. Viriato se hizo dueño, por tanto, de una verdadera cuña en el centro de la región desde la que podía inquietar a las ciudades romanizadas en todas direcciones y que los romanos tardaron varios años en volver a dominar. Su primer oponente, Fabio Máximo Emiliano, tuvo que dedicarse en el año 145 a.C. a restablecer el orden y la confianza entre las tropas desmoralizadas, que emplearon como zona de entrenamiento la comarca de Osuna, en la que Viriato les hostigaba con toda comodidad. Al fin, el ejército en formación disciplinada obligó a retirarse al caudillo lusitano y Emiliano victorioso pasó a invernar a Córdoba, pero su sucesor del siguiente año, el pretor Quincio, volvió a perder terreno ante la movilidad de la guerrilla lusitana, que tomó la ciudad de Ituci y pudo desde allí saquear la Bastetania.

Esta ciudad de Ituci puede ser identificada en varios lugares que tuvieron nombre similar en la antigüedad: Tejada en Huelva, Cabezo de Hortales en Cádiz, Torreparedones en Córdoba y Martos en Jaén. De todas ellas, la que parece más probable como escenario de la guerra de Viriato es la de Córdoba, que llegó a ser colonia con el nombre de Ituci Virtus Iulia y que se encuentra precisamente junto a la antigua ruta de las "torres de Aníbal", cerca de

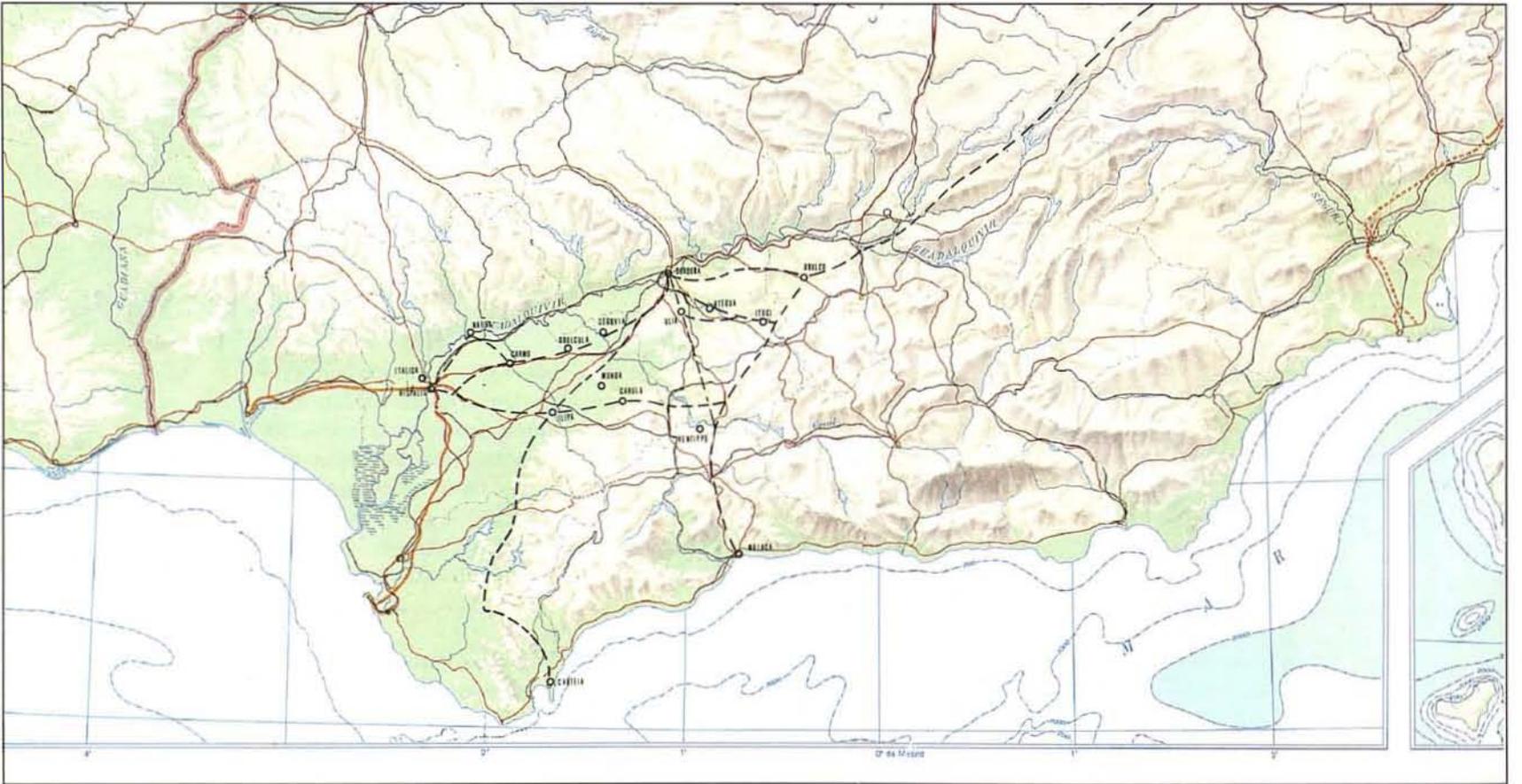
Obulco (Porcuna), y en buena posición para atacar a la zona bastetana de la provincia de Granada. A esta localización se señala también por la evolución posterior de los combates, ya que los romanos bajo el mando de Máximo Serviliano recuperaron Ituci en el año 141 a. C. y tomaron después Eiscadia, que debe ser Nescania, poblado de las Huertas de Esceña en el Valle de Abdalajís malagueño, que es una de las salidas del mismo camino de las torres anibálicas a la costa mediterránea, más adelante Gemella, la población que controlaba el paso del Genil por el camino de Málaga a Córdoba, y finalmente Obulcula, situada entre el Genil y el Corbones, dentro del recorrido de uno de los caminos de Córdoba a Sevilla.

Dos años después, cuando los lusitanos tienen que abandonar definitivamente sus posiciones en la Bética, la última ciudad que pierden frente a los romanos es Arsa, población de la Beturia cordobesa en la ruta que más adelante llegará desde Córdoba hasta Mérida. El avance romano, mejor documentado en las fuentes antiguas que sus derrotas por los lusitanos, sirve para determinar cuál era la región ocupada por Viriato, que resulta muy semejante al camino por el que los lusitanos descendían al Guadalquivir en sus habituales correrías desde muchos siglos antes, como puede constatarse por el famoso altar monumental de Cancho Roano (Zalamea de la Serena, Badajoz), en el que se acumulan las ofrendas incineradas por los famosos guerrilleros tras sus frecuentes incursiones.

A partir del año 139 a.C., puede considerarse que la región andaluza queda plenamente incorporada al dominio romano; la actividad militar se reduce ahora a la represión del bandolerismo, el mayor factor de inseguridad para las comunicaciones, y a la instalación progresiva de veteranos en tierras colonizadas que iban proporcionando una nueva fisonomía al paisaje.

De la actividad romana sobre las comunicaciones como expresión de los propósitos de la romanización se ha conservado un magnífico testimonio de Polibio, el historiador griego afincado en Roma, que como amigo de generales y gobernantes visitó la Península hacia el año 133 a. C. acompañando a las tropas que

Las campañas de Julio César en Andalucía se desarrollaron por los caminos de las campiñas de Córdoba y Sevilla.



dieron fin a las guerras celtibéricas y a la resistencia numantina; sus datos pueden considerarse, por tanto, fidedignos y de primera mano. Describe Polibio la costa de la España mediterránea como la comprendida entre los Pirineos y las columnas de Hércules, mención ésta última que podría valer tanto para el Estrecho de Gibraltar como para la ciudad de Cádiz, ya que la posición de las columnas se fija indistintamente en los dos lugares por los geógrafos antiguos; la distancia total era de ocho mil estadios, distribuidos entre las Columnas y Cartagena (3.000), entre Cartagena y el Ebro (2.600), entre el Ebro y Ampurias (1.600), y entre Ampurias y el Ródano (1.600). Dice además Polibio, que los romanos habían medido y señalado con exactitud este camino cada ocho estadios, lo que es la equivalencia habitual entre las millas romanas y los estadios griegos.

La cita de las Columnas como extremo de la vía se considera una referencia tradicional a la llamada Vía de Hércules. En la parte que corresponde a la región andaluza, parece seguro que la distancia de 3.000 estadios, equivalente a unas 365 millas romanas, entre Cartagena y las Columnas, debía haberse contado exactamente sobre el litoral, no sobre la vía interior del valle del Guadalquivir que pasaba por Castulo, ya que este trayecto tiene por su trazado más favorable un recorrido superior a cuatrocientas treinta millas romanas, tanto si se extiende hasta Cádiz, como si se recorre el camino directo entre Córdoba y el Estrecho. Por la costa, las carreteras actuales desde Cartagena a Gibraltar ofrecen una longitud próxima a los 550 kms., es decir, unas 370 millas romanas, que se aproximan mucho más a la cifra de Polibio. Por tanto, fue este camino casi legendario el primero en contar con un trazado definido y acotado por los romanos, y sobre su uso y enlaces se debió desarrollar un buen número de las restantes comunicaciones.

LOS CAMINOS DE ANDALUCIA DURANTE LAS GUERRAS CIVILES ROMANAS

En el último siglo de la República, el desarrollo de las guerras civiles proporciona nuevos datos sobre la evolución de las comunicaciones que

sirven de soporte estratégico a los combates y reproducen en muchos casos los antiguos caminos utilizados para la conquista. Durante el siglo I a.C., Andalucía era una región plenamente romanizada en la que la ascendencia de los viejos grupos étnicos turdetanos o bastetanos tenía que compartir su prestigio con el de las nuevas familias de colonos y veteranos; éstas podían llevar ya más de un siglo instaladas aquí y no podían considerar a la patria cercana inferior en su aprecio a la lejana madre Itálica, ni sentirse indiferentes a los enfrentamientos entre los dos grandes partidos que intentaban dirimir el futuro del Estado. Durante la crítica situación del gobierno de Sila, que obligó a muchos ciudadanos a desterrarse y esconderse para proteger su seguridad, Craso buscó refugio en la costa andaluza, en una finca de Vibio Paccieco, donde una cueva amplia y cómoda le sirvió de morada durante meses; aparte de la sugestiva identificación de esta cueva con la famosa de Nerja, con la que coinciden muchos datos de la descripción de Plutarco, los contactos establecidos entre los personajes de la región demuestran que aquí se vivía muy al tanto de lo que ocurría en Roma y que no resultaba extraño pensar que lo que se hiciera en la Bética tenía unas consecuencias importantes para la marcha de los acontecimientos. De esta forma, se comprende que la guerra contra Sertorio en España no tuviera sólo el carácter de la sublevación de un nuevo Viriato, sino el de la secesión civil de una parte del Estado.

Sertorio tuvo como principales aliados a los lusitanos y siguió un sistema de combate similar al de las guerrillas de Viriato, por lo que sus campañas en Andalucía vienen a reproducir las antiguas incursiones de este pueblo y se desenvuelven por los mismo caminos. Durante la guerra sertoriana, Cecilio Metelo conservó el control general de la región, con su base principal en Córdoba, y tuvo sus enfrentamientos principales en los caminos que desde Extremadura atravesaban Sierra Morena y bajaban al Guadalquivir.

Durante los primeros años de esta guerra Sertorio consiguió mantener sus posiciones lusitanas y derrotó repetidas veces a los generales de Metelo, pero a partir del año 76 a.C., cuando tuvo que hacer frente a Pompeyo en Levante, sus tropas fueron derrotadas en las

incursiones por Andalucía y Metelo recuperó todo el territorio. La primera derrota sertoriana tuvo lugar junto a Italica; aquí Metelo debía contar con el mismo enclave de la plaza fuerte fundada por Escipión donde esperó la llegada de Hirtuleyo; éste debía bajar desde la sierra por la vía de Extremadura y permaneció con el ejército formado al sol durante todo el día; Metelo aguardó su agotamiento y salió de la ciudad con las fuerzas descansadas que le derrotaron con facilidad.

Al año siguiente, Metelo volvió a derrotar a Hirtuleyo y a su hermano, consiguiendo matar a ambos, a uno en Segovia y al otro junto al Guadiana. Dadas las posiciones de ambos ejércitos, debe entenderse que esta Segovia es la ciudad andaluza de las orillas del Genil, al norte de Ecija. El ejército de Sertorio debió descender al valle del Guadalquivir por la ruta que luego será la vía de Ecija a Mérida; Metelo lo esperó en el Genil y luego lo persiguió hacia el norte, donde conseguiría la victoria definitiva en la zona de Medellín, que convirtió en colonia y a la que le dió el nombre de Metellinum.

Las consecuencias de los triunfos de Metelo debieron repercutir en una nueva ordenación del territorio y en el establecimiento de colonos andaluces en el valle del Guadiana. Los hitos del término municipal de Mérida, que se establecieron en tiempos de Augusto, marcan la frontera con el término de la ciudad cordobesa de Ucubi (Espejo) en la zona de Valdecaballeros, lo que quiere decir que las tierras fértiles del valle del Guadalquivir debieron ser repartidas bien pronto y que, entre las guerras sertorianas y la fundación de Mérida, los establecimientos coloniales promovidos desde Andalucía alcanzaron a la parte sur de Extremadura, con el consecuente trazado estable de las vías entre los dos valles.

La labor de establecimientos coloniales y de ordenación regional fue desarrollada muy especialmente por César, que ocupó aquí diversos cargos y atendió especialmente a sus ciudades. Como gobernante, César debió dejar tan buen recuerdo que hasta la Edad Moderna un buen número de pueblos le han seguido recordando como fundador o como patrono. En la sierra de Huelva y Badajoz, las poblaciones célticas de la Bética unen su nombre a un

adjetivo vinculado a las virtudes del dictador: Curiga Contributa Iulia, Nertobriga Concordia Iulia, Seria Fama Iulia, Segida Restituta Iulia y Lacimurgi Constantia Iulia. Dos colonias romanas del valle del Guadajoz tienen también calificativos similares: Ucubi Claritas Iulia e Ituci Virtus Iulia, aparte de otros sobrenombres de poblaciones que pudieran corresponder a epítetos cesarianos. Un ejemplo destacado de su buen recuerdo en Andalucía es la consideración casi mítica que se le ha mantenido en Sevilla, donde figura junto a Hércules como cofundador en su lema heráldico, lo que se repite a otros niveles en diversas poblaciones. El propio César, cuando se disponía a salir de la región en el año 45 a.C., tras derrotar a los hijos de Pompeyo y haber conseguido el triunfo definitivo en las guerras civiles, pronunció un discurso en Sevilla en el que censuró a los que se habían pasado al partido contrario olvidando los favores que él les había dispensado con anterioridad, entre otros, la supresión de los impuestos establecidos por Metelo.

En el aspecto bélico, la presencia de César o de sus tropas leales en la región se desarrolla entre los años 49 y 45 a.C., primero como escenario secundario de los enfrentamientos principales y, finalmente, como campo principal de las últimas batallas, en las que se decide el futuro del Imperio.

En el año 49 a.C., mientras César emprende la campaña de Lérida, la región estaba dominada por Varrón, legado de Pompeyo en Córdoba. La posición de este personaje parece ser la de recabar el mayor número de riquezas en espera de que el conflicto se resuelva lejos y él pueda tomar luego partido por el vencedor, pero una serie de informaciones equivocadas le llevan a oponerse a César. Cuando pretende huir desde Córdoba hacia Cádiz, donde había secuestrado los tesoros del templo de Hércules, las ciudades le cierran las puertas, primero Córdoba y Carmona, después Sevilla, en la que se acoge a la legión vernácula que le había abandonado, y finalmente Italica, de modo que se ve obligado a entregarse a César con todo su botín. César restituyó la situación al orden anterior, agradeció la colaboración de las ciudades y especialmente la de Cádiz, que obtuvo el derecho de ciudadanía por haber expulsado al representante de Varrón. Todos estos acon-

tecimientos tienen lugar a lo largo de la vía principal de la región, desde Córdoba hasta Cádiz por Carmona y Sevilla; la posición política de las ciudades de la ruta es el elemento decisivo para poseer el dominio de la región.

En el año siguiente (48 a.C.), los enfrentamientos principales de la guerra entre cesarianos y pompeyanos se desarrollan en el Mediterráneo oriental. En la Bética, que con tanto entusiasmo se había colocado de parte de César, éste deja a un legado indigno, cuyas arbitrariedades y abusos van a dar un nuevo giro a la situación. Se trata de Quinto Cassio Longino, que extorsionó a las ciudades y a los contribuyentes hasta provocar que intentaran asesinarlo en Córdoba; sus planes eran semejantes a los de Varrón y los sucesos se desarrollaron en los mismos lugares. Si se sigue la descripción de los acontecimientos, puede restituirse su evolución itineraria de la siguiente forma:

En primer lugar, Cassio envía a las legiones que estaban en Córdoba para que se embarquen hacia África, según le había indicado César; él se dirige antes hacia Sevilla para revisar las naves que allí se preparaban y recoger los últimos impuestos que había exigido. Las legiones debieron emprender caminos diferentes, ya que para un gran contingente de tropas que necesita abastecerse durante la marcha sería más fácil encontrar recursos en ciudades diferentes. La legión vernácula, es decir, la de los naturales de la región, decidió separarse de la legión XXX cuando acampaban en Ilipa; este hecho debió ocurrir en la ciudad de este nombre en la Vega del Corbones, que se encontraba en el camino de Córdoba a Carteia y no en la distante Alcalá del Río. Al enterarse Cassio, retrocede hacia Córdoba con las pocas cohortes que le acompañaban, pero dando un rodeo hacia el norte para evitar la vía de Carmona, cerca de la cual se encontraban los rebeldes, por lo que va a pasar la noche a Naeva (Cantillana), a orillas del Guadalquivir.

Al día siguiente, reúne a las legiones que le eran fieles en Carmona, pero conoce que los sublevados se han unido con la legión segunda en Obulcula (La Monclova), bajo el mando de Tito Torio, es decir, que le han cortado la ruta principal de enlace con Córdoba. Ante estos

hechos, envía a Marcelo como legado a Córdoba para que le asegure su control y él mismo le sigue por el camino más cercano al Guadalquivir, que atravesaba el Genil por Segovia, donde arenga a los legionarios, pero al llegar a Córdoba comprueba que los rebeldes se han unido a Marcelo y le han cerrado la ciudad.

Los dos grupos enfrentados desarrollan una serie de escaramuzas ante Córdoba y descienden después hasta Ulia (Montemayor); aquí se reúnen también el pretor Lépidio y el rey Bogud de Mauritania, con lo que se consigue interrumpir el enfrentamiento. Cassio se retira primero hacia Carmona y luego intenta abandonar la región por mar, embarcándose en Málaga con un tiempo tan desfavorable que al final le hace naufragar y perder la vida en la desembocadura del Ebro.

El escenario de la rebelión de las legiones contra Lépidio es la zona central del valle del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla, donde ya se habían consolidado varios caminos alternativos entre las principales ciudades, que dependen en sus trazados de los puntos más favorables para cruzar el Genil y el Corbones. En el curso del Genil de norte a sur se encuentran Segovia, la propia Ecija y el castillo de Alhonor; en el Corbones está al sur Montemolín, la probable localización de Ilipa, y al norte el puente cercano a Carmona, antecesor del actual en la carretera N-IV. Mientras que estos lugares de paso obligado de los ríos determinan con claridad las vías en sentido este-oeste, los caminos de enlace entre ellos pueden ser mucho más variables al discurrir por las mesetas intermedias entre los afluentes del Guadalquivir.

En el año 45 a.C., la región central de Andalucía vivió los sucesos más importantes para la historia romana de ese momento; tras haber conseguido la victoria sobre Pompeyo Magno y sus principales partidarios, César se encontró con una reorganización de los adversarios que al mando de los hijos de Pompeyo, Cneo y Sexto, habían conseguido dominar la provincia Bética y reunir once legiones. Ante el riesgo de que su poder pudiera extenderse, César se desplazó de Roma a nuestra región con la mayor celeridad, y tras varios meses de combates obtuvo el triunfo definitivo que le permitió alcanzar el poder absoluto.

Los pompeyanos tenían su base principal en Córdoba, mandados por Sexto Pompeyo, mientras que su hermano Cneo asediaba la ciudad de Ullia (Montemayor), partidaria de César, cuando éste recorrió la distancia desde Roma a Obulco (Porcuna) en sólo veintisiete días y se dispuso a combatirlos. La fama de este rápido viaje nos la han transmitido Orosio y Estrabón, por los que sabemos que César utilizó la antigua vía costera o camino de Hércules hasta Levante, a una media de noventa kilómetros diarios hasta llegar al Júcar, donde se hirió en un pie, y continuó luego por el bien conocido "camino de Aníbal", para desembarcar en Castulo y Obulco con un promedio de cincuenta y cinco kilómetros de recorrido diario. Estas referencias dan idea de la velocidad máxima que podía alcanzarse en una marcha de tropas ligeras romanas por los caminos de aquella época, lo que en cualquier caso no sería muy fatigoso, puesto que otras fuentes indican que César aprovechó el viaje para escribir un libro llamado precisamente *Iter* (viaje), en el que describió su recorrido de forma poética.

Las operaciones de los ejércitos de César contra los hijos de Pompeyo, narradas en el libro *Bellum Hispaniense*, son los sucesos de la historia antigua de Andalucía que conocemos con mayor detalle; han sido muy numerosos los estudios sobre su topografía y sobre la localización de la ciudad de Munda, junto a la que se mantuvo la batalla definitiva. En la actualidad, los indicios arqueológicos y el estudio de los caminos por los que pudieron discurrir las tropas han permitido reconstruir con una precisión muy aceptable toda la campaña, que viene a tener como escenario las mismas rutas en las que se habían desarrollado en parte la Segunda Guerra Púnica, las guerras lusitanas y otros enfrentamientos ya reseñados en las páginas precedentes.

La primera fase de la guerra coincidió con los meses más fríos del invierno y tuvo lugar en los alrededores de Córdoba. César envió desde Obulco (Porcuna) a seis cohortes y una parte de la caballería para que auxiliaran a los cercados en Ullia (Montemayor), a través del antiguo camino de las torres de Aníbal, que pasaba por Ituci (Torreparedones) y cruzaba el Guadajoz por Castro del Río; él mismo tomó con el resto de la caballería la ruta directa entre

Porcuna y Córdoba. Cneo Pompeyo tuvo que levantar el sitio de Montemayor y volver a recorrer la vía Málaga-Córdoba para auxiliar a su hermano Sexto contra César.

Delante de Córdoba se produjeron intensos combates; existía ya un puente estable para atravesar el Guadalquivir desde el sur y ante él acamparon César y Cneo Pompeyo. Este puente abría las comunicaciones de Córdoba con toda la región y su dominio suponía una ventaja esencial para conquistar la ciudad; César hizo un puente provisional aguas arriba, a base de hundir pequeñas embarcaciones cargadas de piedras, pero el ataque por el norte era insuficiente para tomar la ciudad y finalmente desistió del asedio y encaminó su ejército hacia Ategua (despoblado de Teba), situada a orillas del Guadajoz.

Ategua se encuentra en el recorrido de un camino romano bien documentado, que se llamará en la Edad Moderna Vereda de Granada; la ruta desde Córdoba era estrecha hasta el punto de que Pompeyo pudo capturar una parte de los carros de provisiones que marchaban en la retaguardia. El interés de César por la toma de Ategua era el de conseguir las provisiones necesarias para mantener a las tropas durante aquel duro invierno; al tomar la delantera a Pompeyo, consiguió cercar la plaza y éste cuando llegó tuvo que acampar algo más adelante, cruzando el río Guadajoz entre Ategua y Ucubi (Espejo). La táctica de Pompeyo era interceptar las comunicaciones de César, tanto hacia Córdoba como hacia Porcuna por Espejo, para evitar los aprovisionamientos, pero cuando César consiguió que se le rindiera Ategua tras casi dos meses de asedio, Cneo Pompeyo quedó incomunicado de Córdoba, donde se mantenía su hermano Sexto, y tuvo que buscar de nuevo la ruta de Málaga para acercarse a las ciudades leales de la comarca de Osuna.

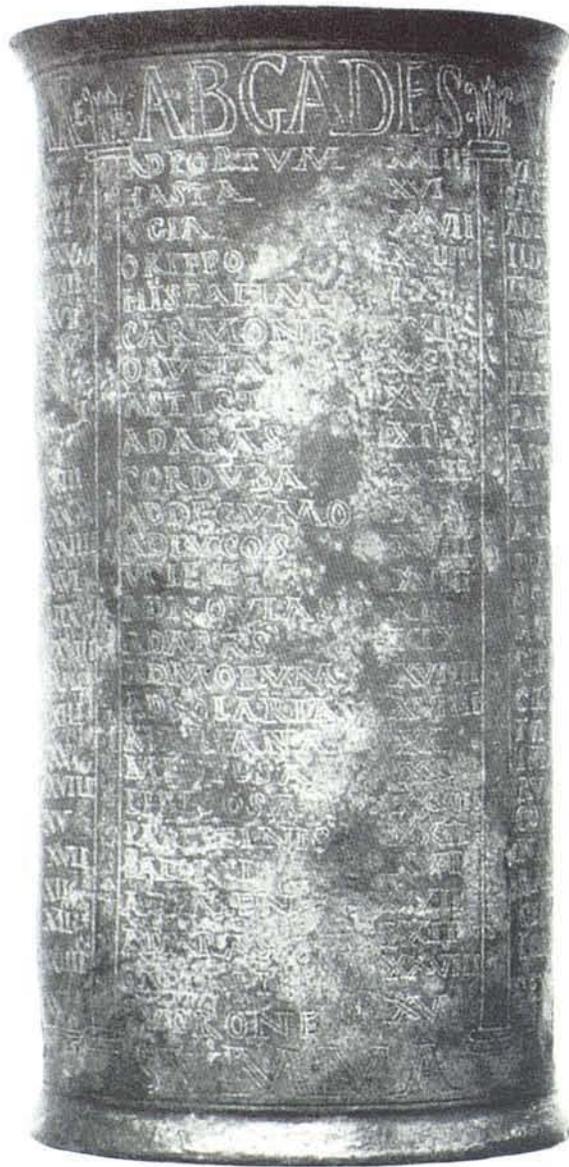
Aunque algunas de las ciudades mencionadas en la segunda fase de la campaña, como Soricaria, Aspavia o Spalis, no se han localizado aún exactamente, la mención del asedio de César a Ventipo indica que ambos ejércitos se dirigieron hacia el sur y cruzaron el Genil; puede que Pompeyo lo hiciera por la zona de Puente Genil, mientras que César intentó cortarle el paso hacia Málaga llegando hasta el lugar de Gemella, que

era el cruce habitual de la vía, y volviendo luego por Ventipo (Atalaya de Casariche) hacia el oeste. La mención siguiente de Carruca remite de nuevo al camino tantas veces mencionado de Obulco a Ilipa, en el que se encuentra Munda, y aquí se libró la batalla final. La acumulación de yacimientos arqueológicos en los que se encuentran proyectiles de honda con el nombre abreviado de Pompeyo, alrededor de las lagunas saladas que se encuentran entre Ecija y Osuna, indican con precisión que ésta fue la zona de la batalla, y que ambos ejércitos llegaron aquí por el camino que hoy se llama Cañada de don Francisco, que une los cursos medios del Genil y el Corbones. Munda quizás se encontrase en el Cerro de la Atalaya del Cortijo del Nuño, desde el que se controla además la llamada Vía del Estrecho, el camino de Córdoba a Carteia, que fue utilizado por los pompeyanos tras su derrota.

Esta última vía estaba ya en este momento señalizada con miliarios, puesto que el *Bellum Hispaniense* indica que Cneo Pompeyo tuvo que esperar junto al octavo miliario a que le envasen una litera para trasladarlo y que la distancia entre ambas ciudades era de ciento setenta millas.

Aunque la mayor parte de estos caminos se pueden documentar en las guerras anteriores, el *Bellum Hispaniense* es la fuente antigua que contiene mayor número de datos itinerarios y ofrece, además, una visión bastante detallada de la forma en la que se mantenía el uso de los grandes caminos naturales para fines militares, frente a textos posteriores en los que se delimita una red de comunicaciones de carácter más administrativo y comercial que estratégico.

Uno de los vasos de plata de Vicarello, en los que se recoge el itinerario de Cádiz a Roma a comienzos de la Era cristiana.



CAPITULO II

LA ORGANIZACION IMPERIAL ROMANA EN ANDALUCIA

La concepción del Imperio romano como una organización centralista de todas las regiones dominadas bajo el mismo poder, no es una idea singular de Augusto, sino una consecuencia del proceso histórico por el que Roma se había hecho cargo de la administración de un gran número de países y los había puesto al servicio de los intereses económicos de un privilegiado número de familias. Sobre los conceptos idealistas de la colonización como medio de asentamiento de los excedentes de población y de la romanización como extensión de una cultura superior a otros pueblos, predominaba el interés inmediato por acrecentar unas fortunas que en principio eran sólo la del propio estado recaudador y muy pronto fueron también las de los gobernadores provinciales y sus socios comerciales.

El funcionamiento de la maquinaria económica imperial requería un buen sistema de comunicaciones, en parte para el propio tráfico de mercancías y también para la normal circulación de los correos, y esto se garantizaba por una vigilancia militar distribuida de acuerdo con la inseguridad de cada comarca. En consecuencia de todo ello, la consolidación de las comunicaciones se hizo en gran parte sobre la traza de los caminos por los que se había producido la ocupación militar de los territorios, con la que se había garantizado también el control de los grandes centros económicos.

Augusto presentó el sistema imperial como un logro histórico que abría una nueva época, y debió dedicar un especial empeño a la propaganda de la idea. Agripa fue su principal colaborador y a él se le consideraba, por sus

contemporáneos, autor del diseño administrativo y jurídico del Estado, así como compilador de la documentación básica de su organización burocrática. Se dice que por encargo de Augusto Agripa confeccionó el *Orbis Pictus*, un mapa general de todo el mundo conocido, basado en una idea de César y plasmado en el pórtico monumental construido por su hermana Viprania Polla en Roma. Aunque el yerno de Augusto no consiguió ver concluida su obra, a él se le reconoce como principal autor del mapa y de los comentarios en que se contenía una reseña detallada de las divisiones administrativas y las vías de comunicación del Imperio.

La huella de la organización que Agripa y Augusto implantaron en la región andaluza se ha transmitido esencialmente por los nombres aplicados a partir de ese momento a una serie de ciudades y por la dependencia administrativa que se formó alrededor de los "conventos jurídicos"; estos lugares, destinados a que los gobernadores provinciales administraran justicia a un conjunto de poblaciones, servían también de residencia a los encargados del control fiscal y esto hacía necesario que fueran, al mismo tiempo, los nudos del sistema de comunicaciones.

En el caso de Andalucía la ordenación administrativa de Augusto supuso un sensible recorte de sus fronteras. En la época republicana se había considerado a la Península Ibérica como dividida en diagonal, desde la región murciana a la gallega, en dos provincias: la Citerior al noreste y la Ulterior al suroeste; la segunda de éstas era la que incluía a Andalucía junto con Portugal, Extremadura y parte de

Castilla la Nueva y León. En la nueva distribución, la Ulterior se dividió en dos provincias llamadas Bética y Lusitania; la Bética quedó limitada al oeste por el Guadiana, al norte por el valle de este mismo río, y al este por una línea que dejaba fuera a buena parte de las provincias de Jaén, Granada y Almería. Esta nueva provincia Bética pasaba a depender de un gobernador nombrado por el Senado romano, mientras que las otras se asignaban al emperador.

Precisamente, a través de las vías romanas de la región se ha transmitido la indicación exacta de este cambio de fronteras provinciales. En buena parte de los miliarios que aparecen en las cercanías de Córdoba se indica la distancia en millas romanas desde el Betis y el Arco en el que comienza la Bética, y este monumento debió estar al suroeste de Castulo y se levantaría para indicar la nueva delimitación de las provincias, en la que la región minera de Jaén se anexionó a la provincia cartaginense, que se mantenía bajo el control directo del emperador.

Por la información contenida en las inscripciones de los miliarios aparecidos en las distintas vías de Andalucía se deduce cuáles fueron los caminos a los que se prestó atención y en los que se hicieron reparaciones a lo largo del Imperio, lo que unido a otras referencias documentales y a los textos de repertorios de caminos conservados, permite formar una descripción de la evolución de la red de comunicaciones romanas en Andalucía. Las guías de caminos que han llegado hasta nosotros son el itinerario de los Vasos de Vicarello, el itinerario de Antonino y el itinerario del Anónimo de Rávena, que corresponden respectivamente a los comienzos de la época imperial, al siglo III de la Era y al siglo VI, por lo que transmiten tres estados bastante diferentes de esta evolución, cuyo análisis es necesario realizar con todo detenimiento.

EL ITINERARIO DE LOS VASOS DE VICARELLO. DE CADIZ A ROMA POR EL CAMINO MAS CORTO

En el Museo de las Termas de Roma se conservan cuatro vasos cilíndricos de plata de entre diez y quince cms. de altura, que fueron en-

contrados en 1852 en las excavaciones de la estación termal de Baños de Vicarello. Este balneario, situado a unos treinta kilómetros al norte de Roma, estaba ya en funcionamiento en época romana, y a él debían llegar enfermos y peregrinos de todas partes que buscaban una curación amparada por el dios Apolo, del que recibía el lugar el nombre de Aquae Apollinares. Algunos de estos peregrinos procedían de Andalucía y fueron posiblemente los que depositaron como ofrenda estos vasos, en los que están grabadas en columnas verticales las distintas estaciones de la vía que unía Cádiz y Roma con la indicación de sus correspondientes distancias.

El tipo de estos vasos es totalmente singular en la arqueología romana, por lo que deben atribuirse a una moda local de poca duración. Suele interpretarse que deben responder a la copia de un miliario áureo, es decir, de una auténtica columna de mármol con letras de bronce, que se habría colocado en Cádiz con motivo de la conclusión de unas obras importantes en la vía, y que sería semejante a la que Augusto levantó en el Foro de Roma en el año 20 a.C.; algunos viajeros se hicieron proveer de pequeñas copias de plata para usarlas como guía de su viaje a Roma y luego las depositaron como exvotos en los Baños de Vicarello.

La cuestión es de la mayor importancia para la historia de la región y especialmente para la de la ciudad de Cádiz. Otros muchos textos indican la profundidad de la labor que había desarrollado allí la familia de los Balbos. Balbo el mayor, amigo de César y de Cicerón, había sido el primer extranjero de una ciudad federada al que se había otorgado la ciudadanía romana y por su mediación se había reformado el estatus administrativo de la antigua población fenicia; Balbo el menor, su sobrino, llegó a ser cónsul y desplegó en Cádiz una intensa actividad constructiva con la erección de una nueva ciudad y un puerto en la bahía; ambos se reconocen como estrechos colaboradores de César y de Augusto, de forma que no es raro el que en la organización de las nuevas vías de comunicación procuraran que se atendiera especialmente a la ruta que llevaba a Cádiz, y que entre las obras monumentales de la nueva ciudad de Balbo el menor, se incluyera un gran miliario en el que se describían las distancias de la ruta establecida.

La vía romana que recorría el litoral de la isla gaditana ha sido destruida por la erosión marina en todo el Frente del Vendabal.



La situación del miliario monumental de Cádiz puede deducirse a través de los estudios recientes sobre la topografía de la ciudad. Ahora sabemos que en la antigüedad existió un canal que dividía el casco histórico del Cádiz moderno y que era su mejor puerto; al norte, estaba la primitiva colonia de los fenicios, y al sur, la nueva ciudad de Balbo, que ocupaba desde el Castillo de San Sebastián hasta las Puertas de Tierra. El mar ha restado una gran parte de su superficie a las dos ciudades (dípolis las llama Estrabón), de forma que de la ciudad de Balbo sólo quedan el emplazamiento de algunas construcciones a lo largo del Campo del Sur, el teatro bajo el Barrio del Pópulo, y los depósitos de agua bajo el baluarte de San Roque. Entre estos dos últimos edificios, hacia el lugar en el que en el siglo XVIII levantara el arquitecto Benjumeda la neoclásica Cárcel Real, podía encontrarse el miliario áureo, a la entrada de la ciudad, o tal vez en el nuevo foro, en la zona de la Caleta, en la que en el siglo XVI se destruyó, para explotar sus materiales, una construcción singular de grandes bloques de piedra superpuestos.

En cualquier caso, es seguro que los vasos fueron creados en Cádiz y para el servicio de sus habitantes, puesto que marcan el camino desde allí a Roma y no en sentido contrario. La redacción del itinerario y la medida de las distancias entre sus mansiones parece ser anterior a la remodelación definitiva del trayecto debida a Augusto, puesto que no menciona el Jano o Arco monumental de la frontera de la Bética, que desde el año 2 a.C. se emplea como punto de origen para los miliarios de la provincia, ni emplea la ruta renovada de Cartagena que menciona Estrabón, sino el antiguo paso del *Salvus Castulonensis* por el camino de Aníbal.

Algunas pequeñas diferencias en el contenido de los Vasos de Vicarello y en su estilo de ejecución hacen pensar que no son todos de la misma fecha, ni de la misma factura. El más pequeño de los cuatro comprende lugares del recorrido por Francia que se deben a reformas ejecutadas a fines del reinado de Augusto, de modo que quizás en el miliario de Cádiz se reflejaron ciertas actualizaciones, o simplemente sus últimos copistas recogieron información sobre la transformación efectuada por Cottius en la ruta de los Alpes, que acortaba

en siete millas el trazado anterior.

En la parte que corresponde a Andalucía, la vía de los Vasos de Vicarello parte de Cádiz bordeando la bahía hasta el nuevo puerto de Balbo y asciende después hacia el norte; en Sevilla se vuelve hacia el este para pasar por Carmona y Ecija antes de llegar a Córdoba, y después se adapta al curso del Guadalquivir hasta las inmediaciones de Linares, donde se encontraba Castulo; desde esta última ciudad tomaba el camino del noroeste hacia Levante. En su mayor parte, puede decirse que la vía tenía el mismo recorrido que la carretera Nacional-IV, que es, en cierto modo, la sucesora de este importante camino histórico, aunque su salida de Andalucía era por el llamado camino de Aníbal y no por el paso de Despeñaperros, ya que en aquel momento la capital a la que se dirigía era la urbe romana.

La vía de los Vasos de Vicarello une ya las cuatro capitales de los conventos jurídicos de la Bética: Cádiz, Sevilla, Ecija y Córdoba, por lo que corresponde a un momento del reinado de Augusto en el que ya se ha realizado la reforma administrativa, pero aún no se han concluido las obras de remodelación de la infraestructura viaria de la región en la salida de Cádiz ni en los accesos a Castulo.

Los Vasos de Vicarello tienen también una importancia especial por ser uno de los escasos testimonios de itinerarios romanos que se ha conservado en su soporte original. La mayor parte de las informaciones de este tipo están contenidas en manuscritos, copiados en distintas ocasiones y a los que se les suele atribuir errores de transmisión que hacen difícil interpretarlos con exactitud; como se verá más adelante, las variantes de los manuscritos hacen posible dudar de su fidelidad y dan lugar a largas controversias en la identificación precisa de las vías. Los Vasos de Vicarello confirman esta relativa fiabilidad que debe concederse a los documentos itinerarios, ya que las diferencias entre los cuatro ejemplares conocidos no son sólo de cambios en los trazados, sino de errores en la ortografía de las mansiones y en las indicaciones de las distancias, aquí subsanables por el buen conocimiento de la mayor parte del trazado, pero que en casos de caminos peor identificados pueden permitir interpretaciones muy variables.

15

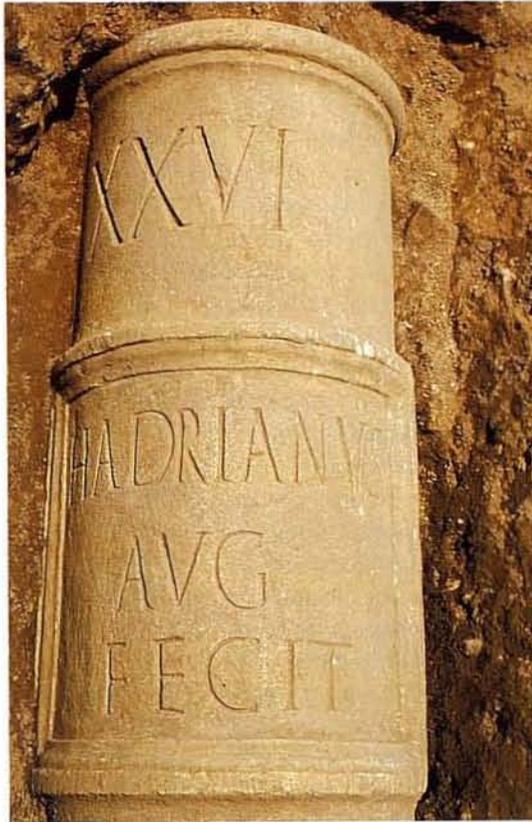
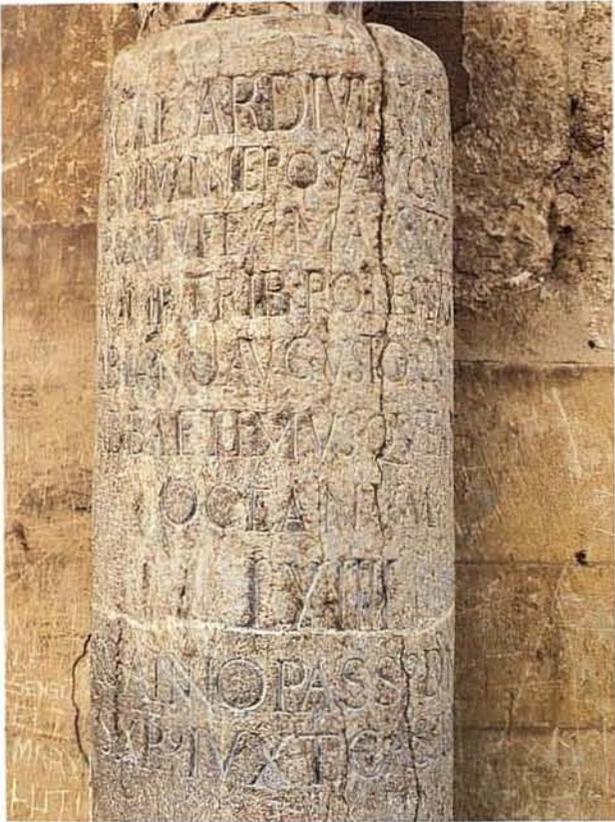
Miliario de Tiberio en la Vía Augusta (Mezquita de Córdoba).

16

Miliario de Adriano en la vía nueva de Itálica a Mérida.

17

Dedicación de reparaciones en la Vía Augusta por Vespasiano
(Museo Arqueológico de Sevilla).



El itinerario de Cádiz a Roma es, finalmente, un símbolo del final del proceso de integración de Andalucía en el mundo romano; en él se refleja la dirección de los contactos económicos y políticos que habían llevado a dos gaditanos a ocupar las mejores magistraturas del sistema imperial, y también el recorrido que posiblemente tuvo que hacer aquel curioso paisano suyo que quiso ir hasta Roma para conocer personalmente a Tito Livio, cuando los contactos culturales entre las dos ciudades eran rápidos y fluidos. La vía que durante dos siglos había sido el soporte de la conquista militar, era ya, con toda claridad, un camino abierto en ambas direcciones.

LA VIA LITORAL DE ESTRABON. UNA RUTA ADMINISTRATIVA Y COMERCIAL

En la misma época en la que los gaditanos empleaban como guía de viaje la reproducción del miliario áureo representado en los Vasos de Vicarello, el geógrafo griego Estrabón escribía su extensa *Geografía* en la que se nos ha transmitido un gran número de datos históricos, etnográficos y topográficos sobre la España antigua. Estrabón alude a la vía litoral, con términos parecidos a los que había empleado Polibio un siglo atrás, pero añade que en su época se había producido un cambio del trazado en la zona de Cartagena, y que este camino era una ruta destinada a enlazar los grandes centros comerciales de Córdoba y Cádiz.

La interpretación del texto no resulta fácil, si se intenta compaginar este camino con el que indican los Vasos de Vicarello y con el que suele denominarse Vía Augusta. El camino de los Vasos de Vicarello va también desde Italia hasta Cádiz, pero no pasa ni por Obulco (Porcuna) ni por Cartagena como el que describe Estrabón, sino que busca el camino más corto, que es el mismo al que los miliarios aplican el nombre de Vía Augusta Militar entre Castulo y Cádiz. Aparte de que es muy dudoso que los datos empleados por Estrabón sean contemporáneos suyos, puesto que gusta de evocar la autoridad de escritores lejanos, desde Homero hasta Polibio, parece que la última

estancia de Estrabón en Roma, en la que podía haberse informado de los cambios del trazado de la vía costera, fue hacia el año 20 a.C., cuando la Vía Augusta podía no ser más que un proyecto; más adelante, sólo pudo tener conocimientos muy indirectos que podían referirse a la zona litoral levantina.

La gran diferencia entre el camino de Estrabón y las otras dos rutas desde Cádiz hasta Roma es la que indica él precisamente: se trata de un camino comercial frente a otros posibles trazados más cortos y de mayor utilidad militar o de mejor comodidad para los viajeros, pero inadecuados para el desenvolvimiento del tráfico de mercancías. Estrabón menciona el enlace de la vía litoral con Castulo, lo que hace referencia a la salida de la producción de plata de la sierra de Jaén por el mayor puerto del suroeste, situado en Cartagena; esta comunicación era la que había impulsado a Augusto y a Agripa a separar las minas de Castulo de la Hispania Ulterior, y a agregarlas, con toda la región por la que discurría el camino hasta el puerto de Cartagena, al conventus cartaginense de la Hispania Citerior.

La reforma del camino costero, que abreviaba la travesía del Campus Spartarius y unía a Castulo con Cartagena, parece estar destinada a los mismos objetivos que la reforma administrativa, es decir, a facilitar las rutas comerciales y a garantizar su control por funcionarios del emperador, por lo que debe situarse cronológicamente en el momento que corresponde a los informantes del autor que nos transmite la noticia. Estrabón pudo saber de estas obras itinerarias hacia el año 20 a.C., por lo que a pesar de que escribiera su *Geografía* después de la confección de los Vasos de Vicarello y de la construcción del Arco de origen de la Vía Augusta de la Bética, lo que transmite es una planificación económica de las comunicaciones que se había producido entre las primeras reformas de Augusto y que luego no fue utilizada en los instrumentos propagandísticos de los miliarios, en los que se destacaba prioritariamente el acercamiento conseguido entre la capital del Imperio y su límite oceánico de Cádiz.

En el sector andaluz de la vía que enlazaba Castulo con Cartagena los miliarios colocados por Augusto son aproximadamente

del año 7 a.C., pero esto sólo afecta al convento jurídico de Cartagena y no a la provincia Bética, de modo que puede considerarse que la reparación de la vía costera de que habla Estrabón se concluyó y señaló en esa fecha.

La vía considerada por Estrabón como eje fundamental de la región andaluza era todavía la que pasaba por Obulco (Porcuna) y él mismo indica que fue la empleada por César durante las guerras civiles; su continuación por Córdoba y Cádiz, a las que califica como los dos grandes centros comerciales de la provincia, corresponde a una situación en la que aún no se ha consolidado el papel económico de Ecija y Sevilla como capitales de los conventos jurídicos y del control fiscal, ya que algunos años después serán estas dos ciudades las que sirvan de residencia a los interventores imperiales de las exportaciones a Roma.

Aunque la situación que transmite Estrabón corresponde al momento en el que los viajeros y el correo público emplearían normalmente el itinerario de los vasos de Vicarello, faltaba aún la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para el desenvolvimiento del comercio por esa ruta, que serían realizadas poco después por Augusto en forma de puentes firmes en los lugares de los vados del río Guadalquivir y sus afluentes. El camino conocido por Estrabón a lo largo de Andalucía sería posiblemente la ruta que lleva de Castulo a Córdoba por Porcuna y Bujalance y podría emplear aún el vado del Genil en Segovia, al norte de Ecija.

LA CONSTRUCCION DE LA VIA AUGUSTA COMO SIMBOLO DEL PRESTIGIO IMPERIAL

El diseño administrativo del Imperio pudo implantarse con rapidez en los aspectos burocráticos, pero su ejecución material tuvo que necesitar muchos años de obras hasta contar con el soporte adecuado de infraestructuras. En el año 2 a.C. se labraron los primeros miliarios conocidos en los que se toma al Jano Augusto, esto es, un arco monumental, como punto de

origen de la vía que atravesaba Andalucía desde Castulo hasta Cádiz.

Los miliarios en los que se indicaban las distancias parciales de una vía romana podían ser simples tablas pintadas sobre una estaca al borde del camino o números grabados sencillamente sobre una piedra adecuada; pero cuando la vía era además un instrumento de propaganda política para su constructor, se podía llegar a fabricar verdaderas obras de arte, como los miliarios de la nueva vía construida por Adriano para unir a sus paisanos de Italica con Mérida por un camino más corto.

Esta utilidad propagandística, empleada ya desde la República y continuada durante el Imperio, es la que se observa en los miliarios que en época de Augusto indican el camino desde el comienzo de la Bética hasta el Océano. El análisis de la ideología imperialista romana concede un interés especial a los textos de los miliarios andaluces de la Vía Augusta: el nombre completo de la vía aparece en los miliarios de Domiciano, casi un siglo después de su construcción, y entonces se la llama Vía Augusta Militar, pero el nombre de Augusto acompaña desde el principio al del Arco colocado en el Guadalquivir con el que se señalaba el comienzo de la provincia y de la misma vía. Parece lógico que el nombre de Vía Augusta no se aplicara, en principio, a este camino, ya que el uso habitual romano era atribuir a las vías el nombre de quien había trazado cada una o del magistrado que había supervisado su construcción, y la vía que iba a recibir este nombre existía hacía años, como atestiguan las fuentes históricas anteriores y el relato de Estrabón. Augusto otorga su nombre a las obras colocadas en la gran renovación del camino que en los Vasos de Vicarello lleva desde Cádiz hasta la frontera de la provincia y serán sus sucesores los que la nombren ya expresamente como Vía Augusta.

El culto a los emperadores se manifiesta ya en época de Augusto con la divinización oficial de César, pero sobre el nombre de éste, el que tendrá mayor difusión será el del propio Augusto añadido al de cualquier divinidad, cualidad moral, obra pública o agrupación social, que eran asociadas de esta forma a la categoría sobrehumana del emperador. Esta

progresiva asimilación del emperador divinizado a cualquier empresa pública aparece en la vía principal de la Bética con la erección en la frontera de la nueva provincia de un arco monumental, al que se denomina Jano Augusto. El nombre de Jano recupera la denominación itálica primitiva del dios de las puertas, del principio del calendario (Enero viene de *Ianuarus*) y del inicio en general de todas las cosas; a Jano se le representaba en las monedas de la República romana con dos cabezas contrapuestas, lo que hace fácil su asociación a las puertas de los arcos honoríficos, abiertas a las dos direcciones del camino.

Los miliarios colocados por Augusto en el año 2 antes del comienzo de la Era cristiana cuentan su distancia desde el Betis y el Jano Augusto, lo que indica que en este momento ya se había construido un arco monumental en el puente que daba entrada a la provincia. En el año 35 de la Era, los miliarios de Tiberio repiten la misma indicación de procedencia con la leyenda "desde el Jano Augusto que está en el Betis", mientras que con Calígula se vuelve a usar la fórmula de Augusto. En los miliarios de Claudio y de Nerón no se conoce ninguna mención especial, pero en una inscripción de Vespasiano que debe corresponder a la restauración de un puente cercano a La Carlota se conmemora la restauración de la "Vía Augusta desde el Jano", con lo que por primera vez, el nombre de Augusto aparece asociado a toda la vía, y no sólo a su monumento inicial.

En los miliarios colocados por Domiciano en el año 90 se contiene una indicación más exacta de la restauración "desde el Arco en el que se inicia la Bética" de la "Vía Augusta Militar"; mientras que el Jano Augusto se nombra simplemente como un arco, el nombre de Augusto queda aplicado a toda la vía.

En todos estos miliarios, el nombre del punto final del recorrido del camino no es Cádiz, como indican los Vasos de Vicarello y los itinerarios posteriores, sino el Océano, es decir, el extremo de las tierras conocidas. Aquí la propaganda imperial sustituye a la ciudad fenicia del extremo occidental de Europa por este término más amplio del Océano con el que se simboliza que el poder romano se ha hecho extensivo a todo el orbe. La misma indicación

del Océano se emplea en los panegiristas de Augusto, como un término laudatorio de la conclusión de las conquistas y el inicio de la Pax Romana; sabemos bien que Cádiz y el occidente andaluz habían sido conquistados doscientos años antes, pero la idea del dominio sobre los confines marinos se utilizará siempre como sinónimo de la consecución del poder absoluto.

Aún en el siglo XVII, cuando Rodrigo Caro redacta su *Canción a las Ruinas de Itálica*, recuperando las expresiones de la antigüedad clásica, dirá de Trajano: "ante quien muda se postró la tierra que ve del sol la cuna, y el mar, también vencido, gaditano". Neptuno y los fabulosos animales oceánicos se agregaban al cortejo triunfal de los emperadores, de la misma forma en que Calígula caricaturizó su victoria sobre el dios marino recogiendo conchas de las playas de Bretaña para simbolizar que había arrebatado al mar sus tesoros. Es la expresión de cómo los emperadores habían conseguido alcanzar la categoría de hombres divinizados emulando los trabajos de Hércules, hasta someter el país en el que el héroe griego había colocado las columnas del límite del mundo.

El valor simbólico de la Vía Augusta en Andalucía como representación del poder imperial será el que más se cuide por todos los emperadores; en otros caminos pudieron efectuarse obras importantes, pero siempre se tuvo un interés especial en dejar constancia de la actuación sobre esta vía. En Andalucía se han localizado por el momento un centenar de miliarios, de los que la mitad corresponden a la Vía Augusta; unos treinta y cinco pueden atribuirse al siglo I de la Era, es decir, a las obras realizadas por Augusto, sus herederos de la dinastía Julio-Claudia y los emperadores Flavios; más adelante, hubo una reparación importante debida a Caracalla en el año 213 y otras obras menores ejecutadas en el Bajo Imperio. La superposición de inscripciones de dos emperadores sobre un mismo miliario explica que a la primera serie colocada por Augusto se le hicieran sucesivas transformaciones en los textos cuando el presupuesto de las obras no permitía labrar miliarios nuevos.

De los veintiocho emperadores que han dejado constancia en los miliarios de su ac-

tuación en las vías romanas de Andalucía, dieciséis lo hicieron en la Vía Augusta. El porcentaje mayor de los miliarios de la vía se ha encontrado en Córdoba y sus inmediaciones, lo que demuestra que alrededor de la capital de la provincia era donde se concentraba la colocación de estos señalizadores y donde se conservaban en mejor estado, mientras que en lugares más apartados las renovaciones no serían tan frecuentes y se recurriría en muchos casos a materiales menos duraderos.

Aunque el trazado y mantenimiento de todas las vías públicas estaba siempre vinculado a los mecanismos de la administración, la Vía Augusta era el camino oficial que soportaba en la Bética a las comunicaciones de la maquinaria burocrática; enlazaba a las capitales de los cuatro centros jurisdiccionales y sería la utilizada por el correo público; en ella, las mansiones o puntos de descanso entre poblaciones, semejantes a las casas de postas modernas, eran mucho más numerosos que en otras vías de la región, y mantenían la distancia conveniente para el aprovisionamiento de vehículos o caballerías. En la enumeración de lugares de paso de algunos caminos recogidos en otros itinerarios se observan recorridos muy superiores a los treinta kilómetros o veinte millas romanas, que parecen las indicadas para una sucesión cómoda de estaciones.

EL SISTEMA IMPERIAL DE LAS VIAS ANDALUZAS

El diseño de la administración de la provincia sobre la base de los cuatro conventos jurídicos debió influir en un mayor cuidado hacia los caminos que salían de cada una de sus capitales, tanto en dirección a la costa, como hacia el norte. Una inscripción de Augusto, encontrada en Encinasola, parece corresponder a un puente construido hacia el año 7 de la Era; por su posición, debe relacionarse con los caminos que unirían a la zona de Huelva y al Algarbe portugués con Mérida, la capital de la nueva provincia lusitana segregada de la Hispania Ulterior. Aunque no tengamos otros testimonios directos, debemos suponer que la reforma administrativa fue la razón del desarrollo de los caminos entre el Guadalquivir y

el Guadiana, que aparecen más tarde con Mérida como punto de destino y que partían de Córdoba, Ecija y Sevilla.

Las noticias documentales sobre la región en el siglo I sirven para restituir la implantación administrativa, pero no contienen muchas noticias aplicables a las comunicaciones. Las informaciones más amplias se encuentran en la *Historia Natural* de Plinio, y él mismo, que se preciaba de buscar una precisión meticulosa en su obra, reconoce que lo que podía manejarse era de una fiabilidad muy relativa. La comparación del Mapa de Agripa con los datos obtenidos personalmente le permitía detectar errores significativos, como el de que la longitud total de la provincia que había usado Agripa era aún la anterior a la segregación de la zona de Cartagena; las equivocaciones en las medidas de los itinerarios y en los límites de las provincias se debían, según él, tanto a los cambios naturales en las costas y en los ríos, como a la diversidad de criterios entre los autores.

Plinio menciona la distancia de catorce millas entre Obulco y el Guadalquivir, lo que puede entenderse como el recorrido del camino ya mencionado por Estrabón o como el trayecto en línea recta desde Porcuna hasta el río. Otros detalles relativos a las comunicaciones son la distancia de 250 millas entre Castulo y Cádiz, que corresponden bien a la realidad y a lo que se indica en los itinerarios, pero no a la línea recta entre las dos poblaciones, como parecía entender Plinio. En cuanto a la apreciación de 275 millas para la longitud del litoral entre Cádiz y Almería, su información debe ser un itinerario de la vía costera semejante al que ya conoció Polibio, mientras que la medida de la longitud total de la región en 234 millas contadas desde Carteia parece que se deduce de la suma de las ciento setenta millas que otros textos indican entre Córdoba y Carteia y las poco menos de setenta que había entre Córdoba y Castulo. En cualquier caso, no parece que Plinio haya conseguido utilizar unas informaciones itinerarias más precisas que las referencias antiguas a los caminos tradicionales de Castulo a Cádiz, de Córdoba a Carteia y de la costa, ya manejados y transmitidos por autores anteriores.

Para atestiguar la construcción de nuevas vías o la ejecución de obras importantes en

■ caminos anteriores, debemos recurrir a las indicaciones de los miliarios. A la vía de Córdoba a Mérida pueden pertenecer dos miliarios de Nerón y a la de Ecija a Mérida uno de Adriano. También Adriano fue el constructor de una vía nueva desde Itálica hasta la unión con la de Sevilla-Mérida al norte de El Ronquillo, y en este caso colocó la sencilla inscripción: "HADRIANVS AVGVSTVS FECIT", es decir, que hizo de nuevo trazado la vía con la que podría considerarse cerrado el programa constructivo de caminos en Andalucía durante los dos primeros siglos del Imperio.

En ningún momento se olvidaron los caminos que iban desde Castulo hasta la costa levantina. Tiberio reparó el antiguo camino de Aníbal unos años antes de actuar sobre la Vía Augusta, lo que parece indicar que su restauración de las comunicaciones de la Bética se hizo sobre la vía más corta, empleada por el correo oficial, que seguiría siendo la de los Vasos de Vicarello. En un proceso normal de obras, diseñado desde Roma, las reparaciones se sucedieron en el orden lógico desde el este hacia el oeste. El mismo hecho indican los miliarios de Trajano en esta vía; uno de la parte oriental de Castulo cita al emperador en el momento en que está designado por segunda vez para desempeñar el consulado, mientras que los encontrados cerca de Córdoba corresponden al momento en el que ya desempeña efectivamente esta magistratura. Las diferencias de fechas entre las obras a un lado y a otro de Castulo se explican por la correspondencia con dos provincias distintas, en las que se ejecutarían proyectos independientes.

En el camino más largo desde Castulo a Córdoba, que discurría al sur del Guadalquivir

■ y que es la ruta utilizada por César y citada por Estrabón y Plinio, las primeras reparaciones fueron realizadas por Claudio y continuadas por Nerón, mientras que Trajano y Adriano se ocuparon de reparar los dos caminos que conectaban a Castulo con Cartagena a través de Guadix y Baza.

Un miliario de Claudio encontrado en Lora de Estepa debe ponerse en relación con la renovación de los repartos agrícolas que hizo este mismo emperador en la zona, ya que aunque por allí discurre la vía de Ecija a Málaga, ésta no será atendida en todo su recorrido hasta dos siglos después.

Parece que Trajano y Adriano, como naturales de la provincia, diversificaron su actuación sobre los caminos más que sus antecesores. Trajano colocó miliarios, además de en la Vía Augusta y en las que partían desde Castulo, en la vía de la costa o antigua vía heraklea. La existencia de un miliario en el litoral gaditano de Conil es el único testimonio seguro de un emperador que puede relacionarse con esta vía, pero quizás se deba a una acción singular de alguna población hacia el emperador, a título honorífico, como las que luego se hacen comunes en el Bajo Imperio.

Adriano construyó la nueva vía de Itálica dentro de sus generosos dones a la ciudad en la que había nacido, pero además contribuyó a las reparaciones de los caminos en la zona de Castulo y dejó testimonio de intervenciones en Antequera y en Medellín, que pueden deberse a obras parciales más que a grandes restauraciones. Tras él, debe esperarse casi un siglo para que vuelvan a señalarse actuaciones de los emperadores en las vías andaluzas.

CAPITULO III

LAS VIAS DE ANDALUCIA EN EL ITINERARIO DE ANTONINO

El emperador Caracalla dejó constancia de su intervención sobre los caminos de Andalucía en diez miliarios, cinco menos que los atribuidos a Augusto; esta cifra indica que durante su gobierno se produjo una revitalización muy importante en los cuidados imperiales del sistema de comunicaciones de la Bética al que no se le habían efectuado reparaciones desde tiempos de Adriano; aunque este fenómeno es difícil de extrapolar a otras regiones, resulta significativo que se atribuya tradicionalmente a este emperador la redacción originaria del único itinerario completo del Imperio romano que ha llegado a nosotros.

El *Itinerarium Antonini Augusti* es un libro de repertorios de caminos que debió compilarse tal y como nosotros lo conocemos en el siglo IV de la Era; en su contenido entran datos de procedencia muy diversa y también de épocas distintas. Quizás, el empleo de una relación de los lugares por los que debía discurrir la expedición a Oriente de Marco Aurelio Antonino Caracalla sirvió para unir el nombre de este emperador al título de la obra; se manejaron también datos posteriores, como los de la reorganización por Diocleciano de las rutas de percepción del tributo de la *annona*, o la relación de los establecimientos militares en las fronteras del Imperio a comienzos de la Tetrarquía. En la parte correspondiente a Andalucía, el *Itinerario* contiene casi todos los caminos importantes, pero mezcla otros de una forma anárquica e inexplicable, tanto para fines militares como administrativos; poco servicio podría hacerse a los viajeros que lo emplearan como guía y se vieran obligados, por ejemplo, a descender hasta Antequera para ir desde

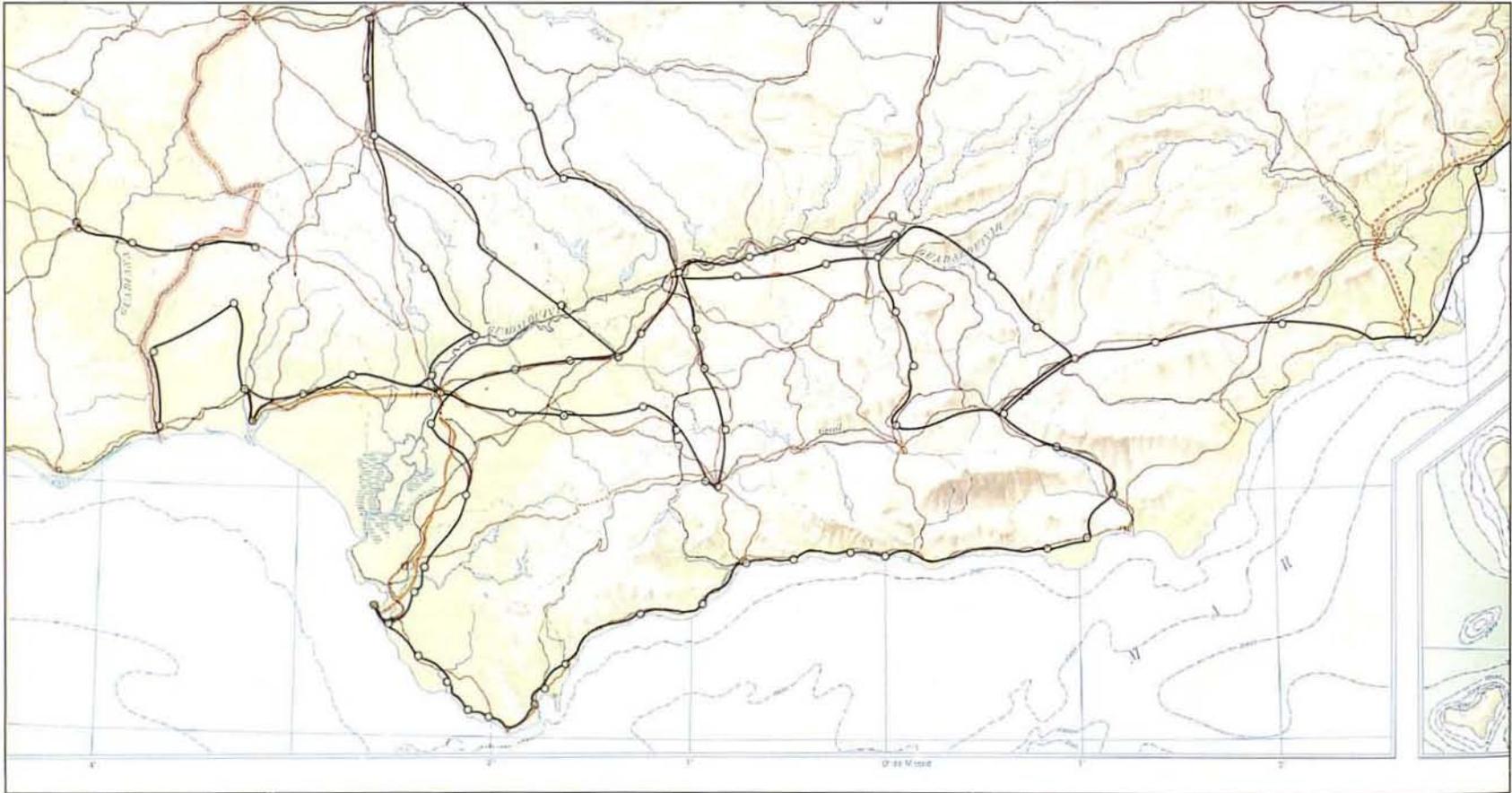
Sevilla a Córdoba, en vez de emplear la conocida Vía Augusta, o se les encaminara por ésta desde Sevilla hasta Ecija para hacerlos volver luego a Mérida.

Estas anomalías, que se observan en muchas otras partes del libro, indican que su forma actual es la de una compilación privada de caminos del Imperio, realizada en el siglo IV de la Era a base de datos de distintas procedencias. Tanto los conocimientos personales sobre nuestra región que poseía el compilador, como sus fuentes de información eran bastante deficientes; sin olvidar que se trata del documento más extenso sobre las vías romanas de Andalucía, hay que lamentar que olvide algunas rutas importantes, de las que conocemos incluso miliarios, mientras que parece repetir trayectos similares con pequeñas variaciones que plantean graves dificultades de interpretación.

De acuerdo con el orden en el que se mencionan en el *Itinerario*, los caminos descritos en Andalucía se inician con el recorrido desde Cartagena hasta Castulo; después se describen las dos rutas de Córdoba a Castulo y a continuación el camino desde esta ciudad hasta Almería y Málaga, seguido por la misma ruta litoral entre Málaga y Cádiz; el camino siguiente es un largo periplo desde Cádiz hasta Córdoba pasando por Sevilla y Antequera, tras el que se incluyen el camino directo de Sevilla a Córdoba, el de Sevilla a Italica, el de Sevilla a Mérida, que se repite con el de Córdoba hasta Ecija, y el de Córdoba a Mérida.

Algo más adelante en el texto del *Itinerario*, y después de relacionar un buen número de caminos de la Lusitania y del noroeste de la

Vías romanas de Andalucía contenidas en el Itinerario de Antonino.



Península, aparecen otras dos rutas que afectan a Andalucía: una pequeña parte de la vía del Algarbe, que se introduce en la sierra de Huelva, y el camino desde la desembocadura del Guadiana hasta Mérida que pasa por Itálica.

Los caminos andaluces del *Itinerario de Antonino* podrían parecer un verdadero laberinto si no contáramos con la ayuda de los miliarios y el conocimiento de la posición de muchas poblaciones documentadas por la arqueología; de esta forma se puede saber cuándo se describe el trazado completo de una vía y cuándo lo que se incluye son tramos parciales de vías de distintas direcciones. De la combinación de todos estos datos puede deducirse el aspecto de la trama viaria de Andalucía a fines del Imperio y las alteraciones sufridas en la estructura económica y administrativa que soportaban.

LA SITUACION DE LAS RUTAS TRADICIONALES DESDE LEVANTE A ANDALUCIA

Debe entenderse que los caminos que comunicaban a Castulo con el este, aun tratándose de las vías de enlace de la Bética con las provincias levantinas, correspondían desde época de Augusto a una administración distinta, primero a la de la Provincia Tarraconense y, a partir de la reforma de Diocleciano, a la de la Diócesis Cartaginense, por lo que sus reparaciones se realizaron habitualmente por iniciativas distintas. Quizás por ello, la ruta más directa y antigua entre Andalucía y Levante a través del "camino de Aníbal", que se recoge en los Vasos de Vicarello, no se menciona en el *Itinerario de Antonino* ni ha suministrado testimonios de reparaciones, salvo un miliario de Constantino II aparecido tan cerca de Castulo que podría atribuirse también a otra de las vías que salían de esta ciudad. Según estos datos, el camino de Aníbal habría perdido gran parte de su papel, quizás por razones de inseguridad en los itinerarios terrestres, que eran reemplazados por los marítimos.

El *Itinerario de Antonino* incluye dos rutas desde Castulo hasta Guadix, una proce-

dente de Cartagena y otra que continúa hacia Málaga. La primera es parte del recorrido de Cartagena a Castulo, que se puede considerar el camino "nuevo" establecido por la administración de Augusto para encauzar la producción de plata hacia Cartagena; aunque Estrabón pueda entender que se trata de una ruta nueva, el conocimiento de los caminos empleados en las guerras púnicas permite saber de su antigua existencia como vía natural, que participaba de un largo trayecto del camino costero o Vía Heraklea. Las obras de Augusto se documentan con miliarios en la parte norte de la provincia de Almería, desde Vélez-Rubio, hasta salir a la de Granada por Cúllar-Baza; este mismo trayecto fue reparado por Caracalla y por Numeriano en la época de redacción del *Itinerario*.

La segunda vía que el *Itinerario de Antonino* describe entre Castulo y Guadix era más oriental, pero continuaba después hacia Málaga; ambos caminos se cruzan en Guadix, de forma que adoptan los recorridos más largos y contradictorios con sus puntos extremos. La revisión de los miliarios puede aclarar parte de estas contradicciones. En el propio Guadix se ha encontrado uno del emperador Póstumo, del que no conocemos otras obras viarias en Andalucía; hay luego un grupo de tres miliarios tardíos aparecido en Pegalajar (Jaén) alrededor de otro de Adriano, que deben corresponder a la salida de la ruta occidental entre Guadix y Castulo en las cercanías de La Guardia; allí apareció también un miliario antiguo de Augusto, parecido a los de Almería. En el camino oriental puede situarse sólo un miliario de Trajano, en Ubeda la Vieja; otro de Maximiano, localizado en Albánchez, es casi equidistante del camino occidental, y no puede atribuirse con certeza a ninguno de los dos.

Se pueden diferenciar así varias vías romanas de la provincia de Almería con un desarrollo histórico muy distinto, que venían a cruzarse entre Guadix y Baza. En primer lugar la procedente de Cartagena, que continuaba como camino natural desde Guadix hacia el oeste por el valle del Genil, pero que por razones administrativas se describía en los itinerarios unida a la que se dirigía desde Guadix a Castulo; quizás de esta forma no se rebasaban los límites de la diócesis cartaginense;

por las mismas razones habían sido reparadas de una sola vez por Augusto, se había atendido a su restauración por varios emperadores hasta el siglo IV y seguían figurando en los itinerarios como el camino principal entre Cartagena y la zona minera de Jaén.

Además de estas dos, una ruta, también muy antigua, discurría desde Castulo hasta la Hoya de Baza; está jalonada por importantes necrópolis ibéricas como las de Toya, Ceal y Baza y alcanzaría primitivamente la costa almeriense en Villaricos, la colonia cartaginesa de la desembocadura del Almanzora. Es una ruta más corta, pero de topografía más dura, ya que ni en la actualidad cuenta con un trazado aceptable; quizás su inclusión en el *Itinerario de Antonino* se deba a un modesto renacimiento en la antigüedad tardía, cuando Baza parece recuperar el papel de capitalidad de la zona.

Desde la confluencia de ambas vías de la Hoya de Guadix-Baza, descendía hacia Almería otro camino que puede considerarse la prolongación del trayecto occidental desde Castulo a Guadix; aquí se unirían además con la continuación de la vía costera de Cartagena. Las mansiones de los dos itinerarios podían ofrecer muchas coincidencias, que son las que produjeron un cierto confusiónismo en el compilador del *Itinerario*. Dentro de esta red de comunicaciones naturales parece que sólo el itinerario Cartagena-Guadix-Castulo fue atendido por la administración, en obras de conservación y señalización, y que ésta sería la ruta del comercio fiscalizado y del correo oficial.

LA CONSERVACION DE LA VIA AUGUSTA

La ruta mejor atendida por los emperadores en los siglos III y IV de la Era siguió siendo la Vía Augusta, donde se han encontrado dieciseis de los miliarios de esta época. Bien es cierto que la concentración de los hallazgos en los alrededores de Córdoba hace posible pensar que alguno de ellos corresponda a otra vía; en ninguno hay referencia al nombre de la Vía Augusta o a los puntos de procedencia y destino como había sido norma anteriormente,

pero la aparición de miliarios, tanto al este como al oeste de Córdoba, demuestra que la ruta principal que seguía recibiendo atención pública era la misma que desde los comienzos del Imperio. La última reparación con colocación de miliarios fue efectuada por Constantino II y Constante, y está atestigüada por un epígrafe hallado en Montoro, que data del año 324 de la Era.

Al igual que había ocurrido durante el Alto Imperio, los miliarios no rebasaban los conventos jurídicos de Córdoba y Ecija, en los que parece que residía la mayor parte de la administración que utilizaba esta vía terrestre y sus enlaces; en la zona occidental de la Bética, ocupada por los conventos de Sevilla y Cádiz, el predominio del comercio fluvial y marítimo podía permitir una atención más ligera de la vía terrestre, aparte de que en ellas el tráfico comercial se diversificaría por un buen número de caminos secundarios.

En el *Itinerario de Antonino*, la descripción de la Vía Augusta aparece en varios trayectos que rompen la uniformidad de trazado de la vía antigua de los Vasos de Vicarello. La primera parte, de Cádiz a Sevilla, es en todo similar al recorrido primitivo, salvo en la salida de Cádiz hasta el litoral de la bahía. En los Vasos de Vicarello se indica en primer lugar una mansión llamada "Ad Portum", a veinticuatro millas de Cádiz, que debía indicar un punto de descanso cercano al nuevo puerto construido por Balbo el menor. En el *Itinerario de Antonino* se menciona primero la mansión "Ad Pontem", a doce millas de Cádiz, y luego el Puerto Gaditano a catorce millas; en el resto del recorrido no hay ninguna variación.

No se ha encontrado hasta el momento una explicación comprensible de estos cambios. El puente del *Itinerario* no puede ser el de Zuazo en San Fernando, a la vista de la anchura de apenas cuatro metros que tenían sus pilas hasta que fue ampliado a fines de la Edad Media; lo más probable es que diera paso al acueducto, del que se conservan abundantes vestigios. Tampoco puede pensarse que el Puerto Gaditano se encontrara en El Puerto de Santa María, ya que el estuario del Guadalquivir entre ambas poblaciones no llegó a consolidarse hasta el siglo XVIII, cuando se construyó la

La Bahía de Cádiz en el siglo XVII, antes de que la colmatación de los esteros permitiera la comunicación terrestre actual por el litoral.



carretera actual; en la antigüedad la desembocadura del Guadalete se abría mucho más al norte, cerca de la Cartuja de Jerez.

La única alternativa coherente es la de un trazado mucho más occidental que los propuestos, desde el Guadalete hasta Chiclana y Sancti-Petri; la vía pasaría por la gran concentración de alfarerías y embarcaderos del término de Puerto Real, a donde llegaba en aquella época el litoral de la Bahía y que es la posición más probable del Puerto Gaditano; la mansión "Ad Pontem" podía hacer referencia a un puente cercano a la salida del caño de Sancti-Petri. Para la construcción de este puente no hay ningún testimonio preciso; debió realizarse entre la época de Augusto y la de los Severos. Adriano y los emperadores de la familia Antonina fueron grandes devotos del Hércules gaditano y cualquiera de ellos pudo propiciar la obra.

El primer recorrido que ofrece el *Itinerario de Antonino* entre Sevilla y Córdoba se forma por la unión de las tres vías que comunicaban a estas capitales y a Ecija con Antequera; este grupo se analizará más adelante como parte de la red de caminos formada en el Bajo Imperio alrededor del puerto de Málaga.

A continuación describe el *Itinerario* el trayecto de la Vía Augusta entre Sevilla y Córdoba, pero olvidando una población tan importante como Carmona, lo que indica el empleo de fuentes muy distintas o defectuosas con criterios bastante confusos. Después de mencionar la distancia entre Sevilla e Itálica, el *Itinerario* repite el trayecto de Sevilla a Ecija por la Vía Augusta, incluyendo ahora a Carmona, pero desde Ecija toma la vía de Mérida sin ninguna justificación aparente. La comparación entre estas dos relaciones y la de los Vasos de Vicarello no ofrece otra diferencia apreciable que una milla de variación en el tramo más próximo a Córdoba, lo que puede deberse a un error de transmisión y no a un cambio de trazado.

La vía del *Itinerario* entre Córdoba y Cástulo coincide exactamente con la de los Vasos de Vicarello, aunque contiene sólo las poblaciones importantes y no las mansiones intermedias, como si la fuente empleada fuera

menos detallada. El *Itinerario* añade otra ruta paralela, algo más larga, que cruzaba el Guadalquivir en Iliturgis, como la vía antigua de la época de la República, y que podía pasar también por Obulco (Porcuna). El trazado parece una combinación del camino primitivo que protegían las "torres de Aníbal" con otros caminos que discurrían entre poblaciones importantes al sur del Guadalquivir y que ofrecían un recorrido más estable que la Vía Augusta, tan cercana al río que ha sido cortada por algunos meandros.

En la parte oriental de la Vía Augusta se debieron producir tantos desperfectos, que la falta de una conservación permanente hizo necesario el uso de rutas alternativas. Hay que tener en cuenta que el *Itinerario de Antonino* denomina a este tramo de la Vía Augusta "otra vía de Córdoba a Castulo", como si fuera una simple variante de la vía larga por Iliturgis. La que aparece como vía principal en el *Itinerario* no se corresponde con ninguna que parezca haber tenido un tratamiento unitario en obras de infraestructura o de señalización; sólo se rastrea una posible relación del tramo oriental, entre Castulo y Obulco, con un miliario de Trajano, localizado cerca de Doña Mencía, que confirma en todo caso el recorrido de la primitiva vía natural entre el Alto Guadalquivir y la costa malagueña; para la parte occidental, entre Obulco y Córdoba, el *Itinerario* pudo emplear alguna referencia de viajeros o un repertorio circunstancial establecido en un momento de dificultades de tránsito en la Vía Augusta.

LAS VIAS ENTRE EL GUADALQUIVIR Y EL GUADIANA

El *Itinerario de Antonino* es la principal fuente de información sobre los caminos que atravesaban la Beturia. Se trata de un conjunto de vías que tenían su confluencia en Mérida y arrancaban desde las capitales de los conventos jurídicos de la Bética. Los testimonios de su construcción y reparaciones son muy escasos; durante la República se habían empleado en la represión de las guerrillas lusitanas, y sobre ellos se había desarrollado una colonización

agraria que llegaba hasta el Guadiana, como se demuestra por los hitos de las propiedades de los ucubitano (colonos de Espejo, Córdoba), que lindaban con los terrenos de los emeritenses en Valdecaballeros (Badajoz).

Sólo la vía de Córdoba a Mérida ha suministrado algunos miliarios como corresponde al camino de enlace entre las capitales de las dos provincias, pero los dos de Medellín pueden corresponder a iniciativa de la cercana Mérida, por lo que resta nada más que uno de Constantino, encontrado en Villanueva del Rey, para documentar una atención oficial a esta vía en su recorrido por Andalucía.

Las ciudades mencionadas por el *Itinerario* en estas vías son de poca importancia y resultan muy distantes, con recorridos de sesenta o setenta kilómetros sin mansiones intermedias. De acuerdo con estos datos, no puede pensarse que ninguna de ellas se empleara para el correo oficial. Su trazado es, sin embargo, muy recto y continuo a pesar de las dificultades topográficas de Sierra Morena; sobre la dirección de los caminos naturales se estableció un recorrido viario que coincide con los ejes de la organización agrícola y que debió mantenerse en uso por las poblaciones afectadas. Entre los datos de los itinerarios y las indicaciones de la epigrafía se determinan al menos cinco vías entre el Guadalquivir y el Guadiana.

La de Castulo a las minas de Almadén, pertenecía a la provincia cartaginense y era un camino establecido por el gobierno imperial para garantizar la llegada a Roma del mercurio obtenido en las minas; el testimonio de su conservación lo da una inscripción de Castulo, pero no se conocen miliarios ni aparece en los itinerarios. El alto valor del mercurio en Roma había hecho necesario un reglamento muy pormenorizado para su explotación y transporte; se extraía el mineral y se llevaba a Roma sin purificar para hacer allí con un estricto control la extracción del mercurio y no se permitía sacar cada año más que un cierto número de toneladas para mantener los precios y evitar el agotamiento de las minas; todo esto obligaría a construir una vía útil y bien protegida que garantizara la llegada del mineral hasta Castulo, pero no era necesario ni señalarla con miliarios ni incluirla en los itinerarios por su servicio puramente comercial para la minería.

De Córdoba a Mérida existía una vía que remontaba todo el curso del río Guadiato; se ha encontrado un miliario de Constantino en Villanueva del Rey, que puede indicar unas obras del emperador en la ruta principal que unía a las dos capitales de provincia, o un simple monumento honorífico de alguna población cercana que efectuara la reparación, como es frecuente en los miliarios tardíos. El *Itinerario de Antonino* cita en ella las poblaciones de Mellaria, Artigi y Metellinum; esta última es Medellín, al borde del Guadiana y dentro ya de la Lusitania, desde la que se descendería hacia Mérida.

La vía de Ecija a Mérida descendía paralela al Genil hasta Peñafior, donde debería cruzarse el Guadalquivir; ascendía por la sierra hacia Constantina y Cazalla y entraba en la provincia de Badajoz por Casas de Reina, en donde se encontraba la antigua población de Regina. La descripción del *Itinerario* es bastante compleja, puesto que en principio se indica esta vía como de Sevilla a Mérida y se incluye en ella el tramo de la Vía Augusta desde Sevilla a Ecija; por otra parte, la distancia que indica el *Itinerario de Antonino* entre Regina y Mérida corresponde realmente al trayecto desde la primera ciudad hasta unirse con la verdadera vía Sevilla-Mérida en el cruce de Zafra de la actual carretera de Extremadura; la elección de estos dos fragmentos de vías distintas e incompletas es un claro ejemplo de las imprecisiones que dificultan el uso del *Itinerario*. No hay aquí tampoco mansiones entre las ciudades, pero los indicios arqueológicos marcan algunos yacimientos que formarían un camino más concurrido que el de Córdoba a Mérida.

La vía de Sevilla a Mérida aparece dentro del *Itinerario de Antonino* en la segunda parte de la vía que unía la desembocadura del Guadiana con la capital de la Lusitania; hay que suponerla conectada con Sevilla en Italica, a través de una vía corta de sólo seis millas de longitud que comunicaba a las dos poblaciones; estos enlaces sólo fueron posibles a partir de época de Adriano, cuando se construyó una vía nueva desde Italica hacia el norte, que debía tener un recorrido aproximado de veintiséis millas, marcado por un miliario de Adriano encontrado en la propia Italica. Antes de Mons

Mariorum se uniría la vía de Italica con la antigua que procedía de Sevilla; el nombre de este lugar se suele relacionar con el de Sexto Mario, el hispano propietario de buena parte de las minas andaluzas al que Tiberio acusó injustamente de incesto para condenarlo a muerte y arrebatarle todas sus posesiones; luego, unió éstas al patrimonio imperial, a pesar de corresponder a la provincia Bética administrada por el Senado; no obstante la semejanza entre los nombres y la transmisión del recuerdo de este infortunado Mario en el nombre actual de Sierra Morena, si el apelativo derivase de Mario se hubiera formado un Montes Mariani (Montes de Mario), como el que aparece en la inscripción de Sevilla de un administrador imperial de estas propiedades; la forma Mons Mariorum puede ser una alteración de Mons Marmorum (Monte de los mármoles), referida al cercano Pagus Marmorarius de Almadén de la Plata, donde hay claras señales de las antiguas explotaciones y cuyo camino de acceso parte del mismo cruce indicado por la vía. Desde aquí las dos vías unidas se dirigían a El Real de la Jara, a Curiga (Monesterio), y de allí a Mérida, por el trazado de la carretera actual de Extremadura.

No se ha podido establecer ningún indicio de la vía antigua entre Sevilla y Mons Marmorum; el paso por Alcalá del Río que se documenta en la Edad Media no tiene más comprobación que la de los caminos medievales; sin embargo, en Cantillana se ha encontrado un miliario de Constantino I reutilizado por Constante. Si el paso antiguo del Guadalquivir más cercano a Sevilla se encontrase en esta población, la nueva vía de Adriano habría supuesto un acercamiento de Mérida no sólo para Italica, sino también para Sevilla, aunque en el siglo IV se tuviera que poner de nuevo en uso la ruta larga por Cantillana, quizás por la rotura del puente realizado por Adriano en la Ribera de Huelva, al sur del El Ronquillo.

La primera parte de la vía que describe el *Itinerario* entre la desembocadura del Guadiana y Mérida es en realidad la que unía Sevilla y Huelva con la parte occidental de la sierra de Aracena y con el curso inferior del Guadiana.

En el sentido estricto que Plinio aplica al término Beturia como región comprendida entre el Guadalquivir y el Guadiana, esta vía es semejante a las anteriores, ya que la atraviesa de un río a otro, aunque su orientación sea distinta. Se trata de una vía sin indicios de miliarios en ninguna época y que tiene una dirección clara y lógica entre Sevilla y Huelva, mientras que a partir de allí no es fácil de restituir. Desde Sevilla e Italica marchaba hacia el oeste por el lado norte del Aljarafe y llegaba a Tucci o Ittuci (Huertas de Tejada en Escacena, Huelva); seguía hasta el río Tinto que se atravesaba en Ilipla (Niebla) y alcanzaba Huelva. El paso del río Odiel se efectuaba en Gibraleón, cuyo vado romano es el punto de tránsito más meridional, y desde allí el *Itinerario* subía hacia el norte, a Ad Rubras en la zona minera, y se volvía después hacia el oeste para descender a lo largo del Guadiana hasta su desembocadura.

En realidad, parece que se compone en el *Itinerario* un solo camino con partes de varios: uno que ascendería por el curso del Guadiana, otro que recorrería la sierra minera de este a oeste, otro que llevaría desde Huelva hasta Mérida por la parte oeste de la provincia de Huelva y el que unía Huelva y Sevilla directamente. En cualquier caso, ni el *Itinerario* ni otro tipo de indicio sirve para suponer que existiera un camino litoral por la costa de Huelva entre la capital y Ayamonte, ya que los estuarios de los ríos tenían en la antigüedad una anchura muy superior a la actual y no serían transitables.

En la parte norte de la provincia de Huelva se produciría la unión entre la vía que procedía de Huelva y otra que llegaba desde el Algarbe portugués hasta Aroche, recogida por el *Itinerario* en una parte de la vía del sur de Lusitania. Los empalmes entre todos estos trayectos sólo se explican por el empeño del compilador del *Itinerario* de Antonino en formar grandes recorridos con fragmentos de distintos caminos, sin tener presente un mapa claro o una información precisa sobre las rutas más cortas.

Vista aérea de Itálica con el emplazamiento del teatro, junto al que pasaban las vías de Sevilla y Mérida.

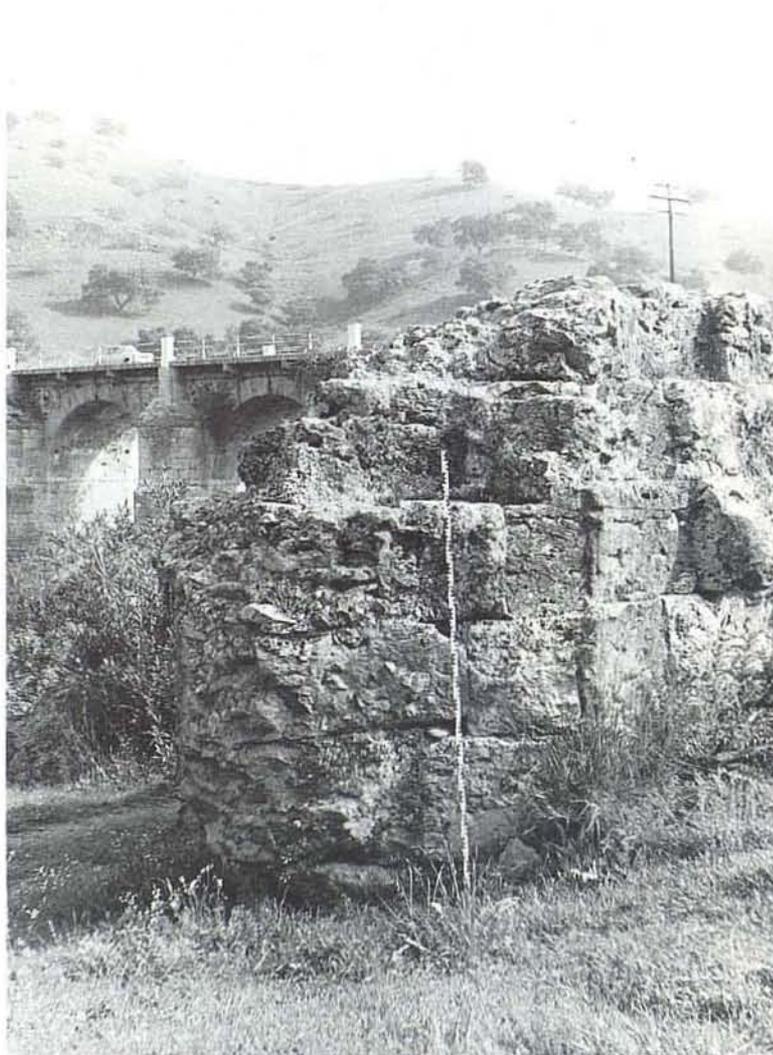


21

Vestigios romanos en el paso del Guadalquivir por Cantillana.

22

Restos de una de las pilas del puente de la Ribera de Huelva, cerca de El Ronquillo, en la vía de Itálica a Mérida.



LA VIA DE LA COSTA Y SUS ENLACES CON EL INTERIOR DE LA REGION

El camino del litoral es la vía más antigua de la región y siempre ha estado unida al mito de Hércules. Su función esencial era ofrecer un camino alternativo a la comunicación entre las poblaciones de la costa, pero esto no significa que se atendiera su conservación de una forma unitaria; en todo momento debió ser un trazado accesorio de la ruta marítima de cabotaje que se documenta desde la Prehistoria. Durante la colonización fenicia se establecerían muchos de los enlaces, a los que según el testimonio de Polibio, los romanos le dieron su continuidad definitiva y una primera señalización ya en el siglo II a.C. La reforma administrativa de Augusto, con la creación de una vía más corta desde Cartagena hasta Guadix y Castulo, fue la causa de que en el sector oriental de la provincia de Almería la vía litoral pasara a un papel secundario, en beneficio de la que discurre entre Vélez-Rubio y Cúllar-Baza.

En el *Itinerario de Antonino* se describe su trazado precisamente desde Almería hacia el oeste, que es la parte correspondiente a la provincia Bética. Los tres miliarios del siglo III de la Era que se conocen en la ciudad de Málaga pueden pertenecer a otra de las vías que llegaban a esta ciudad desde el norte; no hay por tanto seguridad de que en ningún momento del Bajo Imperio se le hicieran obras importantes o se le colocaran miliarios.

La relación de poblaciones en el *Itinerario de Antonino* coincide en su mayor parte con los relatos de la costa que transmiten Estrabón, Pomponio Mela, Plinio y Tolomeo; las distancias entre ellas son muy variables, de acuerdo con las propias características de la costa; en la parte mediterránea hay trayectos muy largos, mientras que en la zona del Estrecho son muy cortos por la concentración real de los establecimientos portuarios.

El *Itinerario de Antonino* divide la vía en dos sectores, uno de Almería a Málaga y otro de Málaga a Cádiz, mientras que las referencias anteriores de Polibio o de Plinio se refieren

siempre a las columnas de Hércules y al Estrecho de Gibraltar como el punto de mayor importancia, en el que se encontraba el antiguo puerto de Carteia. Tampoco menciona el *Itinerario de Antonino* la vía de Córdoba a Carteia, que estaba señalizada con miliarios a fines de la República, pero sí proporciona una serie de trazados que se dirigen desde Sevilla, Ecija y Córdoba hacia Antequera. Por los hallazgos de miliarios sabemos que estas rutas sí fueron reparadas en varias ocasiones durante el Bajo Imperio; Málaga debe tener en esta época un importante desarrollo portuario que la convierte en punto de confluencia de varias vías, mientras que la de Carteia pasó a un papel secundario.

La forma irregular y desordenada en la que aparecen las vías en el *Itinerario de Antonino* es la causa de que no dé un trazado completo entre Málaga y las capitales de los conventos jurídicos, pero los restos materiales permiten definirlos con bastante precisión. Hay dos vías que llegan a Antequera desde el norte y otras dos que descienden hacia Málaga.

Los sectores de estas vías figuran unidos en la descripción del *Itinerario de Antonino* de una ruta muy larga desde Sevilla hasta Córdoba, a través de Antequera. A partir de Sevilla, se mencionan las poblaciones situadas en la ruta que recorre los valles medios del Guadaira, el Corbones y el Genil; primero aparece Basilippo (Cerro del Cincho, junto a El Arahál) y luego Carula e Ilipa. Los nombres de estas poblaciones y los restos del camino permiten corregir su orden en el *Itinerario*, ya que Ilipa debe ser Montemolín, situada sobre el Corbones, al este de Marchena, donde se dio la batalla final de la Segunda Guerra Púnica, y Carula debe ser Carruca, situada en el Cortijo de Cosmes, entre Ecija y Estepa, al este de la llanura de Munda. Se trata de la vía empleada en los grandes conflictos bélicos de la región, que continuaba hacia el este, para atravesar el Genil y continuar por Obulco (Porcuna) hasta Castulo.

En el Cortijo de Cosmes la vía se vuelve hacia el sur, puesto que enlaza con la que comunica a Ecija con Antequera; aquí la concentración de miliarios tardíos es la mayor de toda la Bética, lo que indica que se convirtió en una ruta

Vista aérea de la ciudad de Baelo Claudia, cerca de Tarifa, por la que pasaba la vía de la costa.



fundamental para el comercio desde el Genil hacia Málaga, en perjuicio de la salida tradicional hacia el Guadalquivir. La vía descrita por el *Itinerario* coincide con la que señalan los miliarios a través de Estepa y Lora de Estepa hasta Antequera; en el *Itinerario* hay un error evidente en las distancias de Barba a Antequera, ya que ambas poblaciones están bien identificadas y se encuentran sólo a unas seis millas, mientras que el *Itinerario* señala veinticuatro; éste debe ser un caso de empleo de dos textos similares por el compilador del *Itinerario*, uno más antiguo en el que se indicaban veinte millas de Estepa a Barba y otro posterior en el que aparecían veinticuatro millas de Estepa a Antequera; el *Itinerario* resuelve la diferencia entre sus fuentes con la inclusión de las dos ciudades y las dos distancias parciales, por desconocer la posición correcta en la que se encontraban.

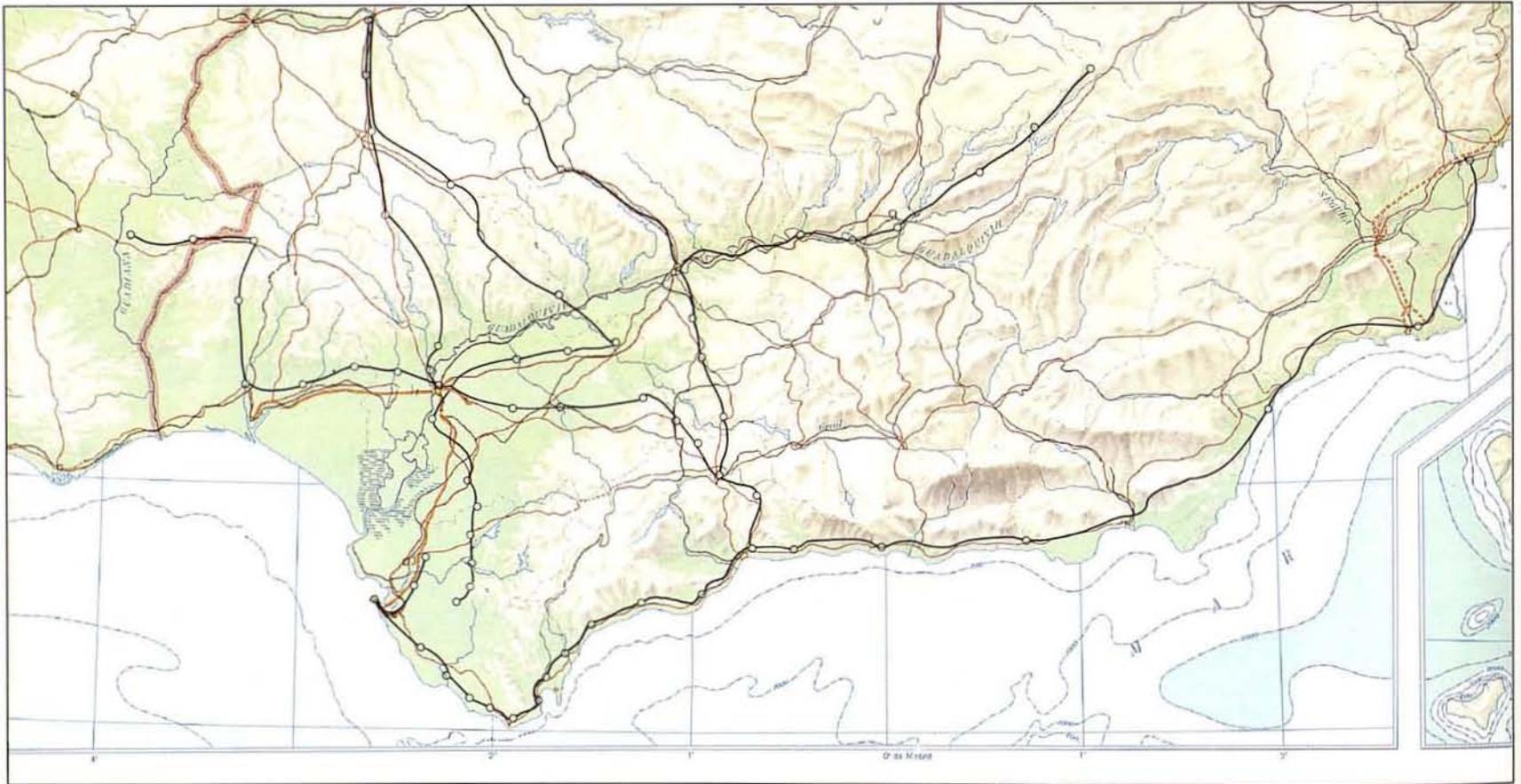
El cambio de Antequera por Barba indica además la sustitución de una ciudad por otra en la estructura económica de la zona; Barba, enclavada en el Cerro del Castellón, debe ser una ciudad importante hasta fines del siglo II de la Era, cuando se convierte en la plaza fuerte para contener las primeras incursiones mauritanas, pero quizás estos conflictos y la necesidad de ordenar mejor la protección del comercio hacia Málaga hicieron que en el siglo III se potenciara Antequera y se la convirtiera en nudo de comunicaciones de la comarca.

La vía del *Itinerario de Antonino* se vuelve desde Antequera hacia Córdoba, cruza el Genil en Gemella y pasa por Aguilar de la Frontera y Montemayor, en una ruta directa

hacia la capital de la provincia; sin embargo no se conocen miliarios en este trayecto, aunque es un camino conocido durante la época republicana. Entre la depresión de Antequera y Málaga se identifican dos vías romanas, indicadas con miliarios: una es la que desciende por el Guadalhorce y pasa por Nescania y Cártama, con actividad reconocida desde la época republicana, y la otra es la que toma el Puerto de la Pedrizas, como la carretera actual y pasa junto a Osqua, que ya se cita en la Segunda Guerra Púnica. En ambas hay miliarios de los siglos III y IV de la Era; a cualquiera de las dos se puede atribuir los tres miliarios encontrados en Málaga.

La combinación de los datos del *Itinerario de Antonino* y la localización de los miliarios sobre los caminos antiguos determinan una red de comunicaciones con su centro principal en la depresión de Antequera, que parece el sistema más desarrollado y atendido por la administración bajo imperial romana de la región. Se unen aquí vías procedentes de Sevilla, Ecija y Córdoba, así como el antiguo camino de las "torres de Aníbal", procedente de Castulo. De Antequera a Málaga se utilizan las dos vías naturales que bordean al este y al oeste el macizo de El Torcal. La posible prolongación del eje Málaga-Antequera-Ecija hasta Mérida marca la nueva organización del sistema fiscal romano de la región, que debió establecer un canal único de comercio oficial desde Ecija hasta Málaga y que atendería especialmente a la producción agraria, frente a los viejos centros del tráfico de minerales en Castulo, Córdoba, Sevilla y Cádiz.

Vías romanas de Andalucía descritas por el Anónimo de Rávena.



CAPITULO IV

MAPAS E ITINERARIOS DE FINES DEL IMPERIO R O M A N O

La documentación sobre la antigüedad suele estar condicionada por la forma en que los datos se han transmitido y dado a conocer. En general, pocas veces nos han llegado las obras con la certeza de haberse conservado en su estado original; suele haber interpolaciones y añadidos cuya diferenciación requiere un trabajo de análisis semejante al que se realiza en el estudio arqueológico de un edificio para determinar cuál era su estructura original y qué es lo que se ha añadido en sucesivas restauraciones. Del mismo modo que el *Itinerario de Antonino* refleja el sistema de las comunicaciones romanas en el siglo III de la Era con modificaciones más recientes, algunos textos de los inicios de la Edad Media conservan la transcripción de documentos itinerarios del siglo IV, que están parcialmente alterados por sucesivos compiladores.

En época romana existieron muchos mapas de caminos, a los que se aplicaba el nombre de *Itineraria Picta*, y que se empleaban por los viajeros o por la administración de forma similar a nuestros mapas de carreteras. Esta denominación sería en parte aplicable al *Orbis Pictus* de Agripa, del que se tomaría la base para muchas copias de uso común; también el *Itinerario de Antonino* debió tener presente en su forma original un mapa de caminos. De todos ellos, sólo ha llegado a nosotros la copia medieval de un mapa del siglo IV, conservada en la Biblioteca Imperial de Viena: es el llamado Mapa de Castorius o *Tabula Peutingeriana*, que contiene en un largo rollo de pergamino el dibujo de los territorios del Imperio Romano con las poblaciones más importantes y los caminos que las unían; en

cada trayecto se indican las distancias en millas, pero no se respeta para nada la precisión geográfica, puesto que se adapta la forma de los mares y las tierras al tamaño alargado del rollo de pergamino. En cualquier caso, es una de las fuentes esenciales para el conocimiento de las vías romanas, y su comparación con el *Itinerario de Antonino* demuestra que, tal y como lo conocemos, está basado en un documento más moderno.

La Península Ibérica estaba representada en el extremo de la *Tabula Peutingeriana* que quedaba en la parte exterior del rollo de pergamino; esto ha hecho que se pierda casi totalmente por el uso. Es posible que la copia conservada se hiciera ya de un mapa al que le faltaba esta parte. Sin embargo, un autor religioso de nombre desconocido, pero claramente vinculado a los ambientes cristianos de la ciudad de Rávena del siglo VII de la Era, sí conoció un Mapa de itinerarios similar y copió la relación de las poblaciones en una descripción geográfica a la que se conoce habitualmente como la *Cosmografía del Anónimo de Rávena*.

El texto del *Anónimo* es, por tanto, un sustituto inapreciable del mapa de las vías romanas en el siglo IV, y permite incluso realizar una reconstrucción dibujada del aspecto que debía ofrecer la región andaluza en los documentos que manejaban los viajeros de la época.

Los conceptos geográficos del *Anónimo de Rávena* son, sin embargo, poco precisos, ya que concibe a la Tierra como una superficie plana rodeada por un Océano sin límites, y aunque dice conocer los textos de Tolomeo y

Desviación de la Vía Augusta desde Ugia (Torres Alocaz)
hacia Asido (Medina-Sidonia).



de muchos otros autores clásicos, parece que se limitó a transcribir un mapa itinerario similar a la Tabula Peutingeriana, al que atribuía una fidelidad total. Las pequeñas diferencias entre el texto del *Anónimo* y la Tabula se explican por la procedencia de ambos de un mapa original perdido, sobre el que en los dos casos se han hecho pequeñas modificaciones, pero el conjunto de la información de ambos corresponde a una misma época y en el caso de Andalucía hay que conformarse con utilizar el *Anónimo de Rávena*, y depurar sus posibles errores a base de los conocimientos anteriores sobre las vías.

Aunque el mapa empleado como modelo por el *Anónimo* debía tener las indicaciones de las distancias entre las poblaciones, éstas se recogen en pocos sectores y en ningún caso afectan a la parte española. El texto se reduce así a una lista de ciudades comprendidas entre grandes accidentes geográficos y otras a las que se considera próximas a las capitales principales, mezcladas con relaciones de ríos y con referencias a la forma y dimensiones de las costas y las islas. Si se observa el aspecto que debía tener en el mapa original, tal y como aparecen otras regiones en la Tabula Peutingeriana, es fácil explicar el sistema descriptivo del *Anónimo*.

LAS VIAS ROMANAS DE ANDALUCIA EN EL ANONIMO DE RAVENA

La relación más larga en el contenido del *Anónimo* es la de la costa; también se enumeran bien los ríos, pero las indicaciones administrativas de las provincias son un aspecto confuso, ya que se menciona en el mismo nivel a la Bética y a Sevilla; esto puede manifestar también el papel predominante que se le otorgaba a Sevilla en el propio mapa, ya que en las relaciones aparece dos veces como lugar de destino y tres como punto de arranque de diferentes vías, mientras que Córdoba sólo es punto de paso en una y de arranque en otra.

La toma de datos directa del mapa se hace aún más clara en la mención frecuente del

Estrecho como referencia para varios sectores de la descripción; se le llama Estrecho de Ceuta (Fretum Septem) y Estrecho Ceutí-gaditano (Fretum Septemgaditanum) indistintamente, pero no se emplea como referencia para ninguna medición. Sólo en la segunda relación de ciudades del litoral mediterráneo que incluye el *Anónimo*, se menciona la distancia de mil diez millas entre la estación francesa de los Alpes marítimos y Almuñécar, confirmando que en el Mapa modelo estaban marcadas las distancias, aunque él no las haya copiado.

Otra característica del modo de descripción del *Anónimo* es que omite habitualmente la última población de cada camino, como si tomara la relación de ciudades desde un punto y la siguiera hasta llegar a otro cruce de caminos, pero sin entrar en él; por esta razón, debe suplirse la última ciudad de casi todas las listas, que se deduce del sentido del camino.

La primera ruta de la parte española del itinerario del *Anónimo* que corresponde a Andalucía es la vía de la costa. Aparece en una relación de todas las poblaciones del litoral desde el Pirineo catalán hasta el Pirineo vasco, con una breve interrupción en el Estrecho para indicar el giro de la costa en este punto. En un capítulo posterior vuelve a relacionarse la costa, pero sólo hasta el límite del Estrecho, que se coloca en ambos casos en Belone (Bolonia, al oeste de Tarifa). Ambas series de ciudades son idénticas salvo algunas variaciones de la ortografía, que pueden haberse producido en las transcripciones medievales del documento.

La primera población andaluza mencionada es Baria (Villaricos, Almería), a continuación de Cartagena, lo que responde al viejo camino costero que no menciona el *Itinerario de Antonino* por tomar la ruta directa entre Cartagena y Guadix; le siguen las ciudades conocidas del litoral con pocas variaciones, en su mayor parte ortográficas, respecto a los nombres transmitidos por Estrabón, Plinio y Tolomeo. Al llegar a la desembocadura del Guadalquivir menciona el Puerto Gaditano y Asta, que pertenecen ya a la Vía Augusta en su recorrido hacia Sevilla, pero que estarían representadas al borde del estuario antiguo, y se considerarían poblaciones litorales. Desde allí

pasa a Serpa en el Guadiana, por lo que debemos pensar que ni siquiera en los mapas romanos más tardíos se representaba ningún camino cercano a la costa comprendida entre el Guadalquivir y el Guadiana.

Después de recorrer gran parte del norte de la Península, el itinerario del *Anónimo* vuelve a entrar en Andalucía con la mención de tres ciudades del itinerario de los Vasos de Vicarello, que corresponden a la entrada del llamado Camino de Aníbal. Se citan en una vía que parte de Complutum (Alcalá de Henares) hacia el sur, y que se unía a ésta en la llanura de Albacete; como es frecuente, el *Anónimo* ignora el punto final de Castulo, que le hubiera obligado a seguir desde allí otra ruta. Es importante constatar que la vieja vía de época cartaginesa seguía apareciendo en los mapas romanos tardíos.

Siguen en el itinerario del *Anónimo* las vías que tienen como punto de partida Mérida, enumeradas de oeste a este. La primera corresponde a Lusitania y es la vía de Mérida a Eborac; la segunda es la vía de Mérida a Sevilla, pero la última ciudad que se menciona es Italica; la tercera es la vía de Mérida a Ecija que se continúa por la Vía Augusta hasta Sevilla, pero mencionando a Carmona como última población; la cuarta corresponde a la vía de Mérida a Córdoba, que también sigue después por un sector de la Vía Augusta, en dirección al este, hasta Castulo.

El conjunto de las tres rutas que unían a Mérida con las capitales de los conventos jurídicos de la Bética se mantenía por tanto en una situación semejante a la que recoge el *Itinerario de Antonino*. En la vía Mérida-Sevilla aparece Ilipa entre Curica e Italica, como si la lectura del mapa no le hubiera permitido al *Anónimo* diferenciar que son dos puntos distintos de llegada al Guadalquivir; quizás en el propio mapa se había suprimido la nueva ruta creada por Adriano desde Italica, o ésta se había abandonado ya por el deterioro del puente de El Ronquillo.

Un dato muy significativo es la desmembración de la Vía Augusta, de la que se incluyen dos fragmentos en estas vías; en el Mapa utilizado por el *Anónimo* se había perdido la

unidad de este trazado como camino principal de la región, y hasta se ignoraba la unión de Córdoba y Ecija. Tampoco Córdoba tiene un papel destacado, aunque se la menciona como punto de arranque de la vía que iba hacia Málaga, cuyas poblaciones son las mismas que cita el *Itinerario* hasta Anticaria, eludiendo el trayecto final a Málaga.

El otro grupo de caminos andaluces descrito en el *Anónimo* toma como centro a Sevilla; dado que ya se había mencionado la ruta que llegaba desde Mérida por el norte y la que procedía desde Ecija por el oeste, se continúa con la siguiente vía, en el sentido de las agujas del reloj, que es la de Antequera y Málaga. Esta vía es similar a la del *Itinerario de Antonino*, aunque incluye dos poblaciones que no conocemos por otras fuentes, Cirsone y Urgapa, y se prolonga más allá de Antequera hasta Rataspén, que debe ser Aratispi, una de las ciudades romanas cercanas a la vía oriental de Antequera a Málaga; en este caso, también se ignora a Málaga como punto de destino.

La siguiente vía que parte de Sevilla coincide parcialmente con la Vía Augusta hasta Ugia, luego recorre tres poblaciones desconocidas en otros textos, Cappa, Saudone y Burdogga, y finalmente menciona a Saguntia (Gigonz) y Assidone (Medina Sidonia). El punto de destino de la vía podría ser Baesippo en la desembocadura del Barbate, con lo que se estaría reflejando la pérdida de importancia de Cádiz frente a Medina-Sidonia, que será luego la sede del obispado visigodo de la región y cuya mejor salida al mar es por el estuario del Barbate. Este trazado se aproxima también a la disposición del camino medieval desde Sevilla al Estrecho, que deja Cádiz a bastante distancia. Tampoco en este sector la Vía Augusta había conseguido mantenerse con la importancia de los siglos anteriores, quizás por la falta de cuidados y el abandono de los puentes. Hay que pensar que en los cien primeros años del Imperio, ocho emperadores habían tenido que realizar obras costosas en la vía; Vespasiano y Domiciano reconstruyeron puentes de menos de un siglo de antigüedad y si en los dos siglos siguientes no se hubiera mantenido este volumen de obras, habría sido necesario adaptar caminos largos que evitaran el paso de los puentes arruinados.

La tercera vía que parte de Sevilla en el *Anónimo de Rávena* es un camino dirigido hacia el oeste, semejante a la vía que en el *Itinerario de Antonino* arranca de la desembocadura del Guadiana, pero que aquí se ofrece con una continuidad más lógica; la primera población que menciona es Tema, de la que no tenemos otras referencias antiguas; luego vienen Tejada, Niebla y Huelva, como en el *Itinerario*, y a continuación Urion. El río Odiel se llamaba en la antigüedad Urius, y el *Itinerario de Antonino* indica la mansión Ad Rubras entre Huelva y el Guadiana; parece que Urion y Ad Rubras pueden ser topónimos formados sobre el nombre romano del Odiel, y que el *Anónimo de Rávena* da el recorrido completo de la vía que ascendía por este río hacia el norte, donde se unía con la que penetraba desde Aroche hacia Portugal.

Los puntos dudosos en estos recorridos se deben a la aparición de poblaciones hasta entonces desconocidas en los itinerarios y que sólo por comparaciones un poco forzadas con otros nombres de población se pueden intentar identificar. En estos casos, la observación del Mapa de Peutinger, en el que los caminos se

superponen en muy poco espacio, permite suponer que también puede haber confusiones entre caminos paralelos y lecturas apresuradas; ya que lo identificado proporciona una visión relativamente lógica, parece mejor prescindir de los puntos inseguros que pueden haberse interpolado por razones tan diversas.

En la estructura del Mapa empleado por el *Anónimo de Rávena*, que debe reflejar la situación de las comunicaciones de Andalucía a fines del Imperio Romano, se observa la conservación completa del sistema de rutas de Sierra Morena, desde Jaén hasta Huelva, y la confluencia de las vías principales en Sevilla. Ecija no tiene ya tanta importancia; Córdoba, Antequera y Málaga son centros secundarios y la parte oriental de Andalucía no se menciona salvo en la zona costera. Aunque ni el *Anónimo de Rávena* ni el Mapa en que se basó puedan considerarse fuentes históricas de gran precisión, el esquema general puede proporcionar una idea válida de las transformaciones en la estructura del territorio, por el decaimiento del puerto de Cartagena como centro de exportaciones mineras andaluzas y la concentración en Sevilla de los órganos administrativos de la región.

II

DESCRIPCION DE LA VIAS



El propósito de este libro es ofrecer una visión precisa y clara de nuestros conocimientos sobre la red de comunicaciones establecida y utilizada por los romanos en la región andaluza. La descripción de las vías se realizará con una atención especial a los indicios arqueológicos, que se pueden emplear como testimonio seguro de su existencia, y a las condiciones naturales de viabilidad del territorio, que permiten establecer la relación entre la época romana y la actual. Son estos dos elementos, evidencia arqueológica y realidad geográfica, los que permiten atribuir a las vías una valoración como patrimonio histórico de la región y una vivencia como imagen pasada de una cuestión que sigue siendo trascendente en la actualidad.

En este sentido, la descripción de las vías romanas de Andalucía no pretenderá resolver cuestiones tan debatidas como la de los trazados de las vías que se recogen en el *Itinerario de Antonino*, o la localización de algunas de sus mansiones; tampoco se intentará ofrecer una interpretación histórica completa de la estructura territorial y administrativa de la región, ni se ofrecerá un catálogo de restos arqueológicos ordenados en amplias series tipológicas. El propósito será, ante todo, presentar las vías romanas de Andalucía como un elemento más del rico patrimonio de la región, con el sentido de una realidad concreta y precisa, que se conserva viva en los paisajes y las ciudades que recorren.

Hablar de las vías romanas de Andalucía puede ser, de esta forma, hablar de los problemas de comunicaciones que siguen existiendo hoy en la región, y que son consecuencia de las condiciones naturales de la topografía; incluso

al recorrer estas vías y observar su relación con las actuales, puede intentarse comprender si puede ser de utilidad para nosotros saber cómo se planteó resolver en época romana algunos problemas que hoy siguen existiendo, y qué parte de la experiencia que ellos acumularon y cuyos efectos conocemos resulta aplicable en nuestros días.

La guía principal de la descripción de las vías será la de los testimonios arqueológicos. En una región en la que los restos romanos son abundantísimos, los que corresponden estrictamente a vías son realmente modestos: apenas una docena de puentes, un centenar de piedras miliarias conocidas, pero muchas hoy desaparecidas o carentes de inscripciones, y algunos lugares en los que se ha indicado la posible datación romana de un empedrado o un camino en arrecife, sin que se haya podido llegar en ningún caso a la atribución irrefutable.

Pero la relativa escasez de monumentos viarios se complementa con la riqueza de las fuentes literarias y de los testimonios arqueológicos de otro tipo, que llenan Andalucía de nombres de antiguas poblaciones y de restos de edificios. En una región en la que la mirada hacia cualquier panorámica descubre pronto la posición de varias ciudades romanas importantes, no se hace difícil comprender cómo se realizaban las comunicaciones entre ellas. Además, la disposición clara y continuada de las grandes unidades geográficas no permite ahora, ni lo permitiría entonces, optar por otras alternativas de ejes de circulación que las marcadas por la costa, la depresión del Guadalquivir, y sus posibles enlaces entre sí y con el valle del Guadiana.

En nuestra descripción de las vías romanas de Andalucía, no se va a buscar tanto la restitución precisa del trazado, como la interpretación de la forma en la que la existencia de una vía romana ha servido para conformar y ordenar históricamente un territorio; salvo en los casos en los que un resto arqueológico es prueba evidente del paso de la vía, resulta poco eficaz la discusión sobre la aproximación en unos cientos de metros del camino antiguo al moderno, o la atribución a época romana de uno entre dos empedrados cercanos; a veces ambos son romanos y en otras ocasiones no lo son ninguno de los dos, y es que en seiscientos años de romanización en Andalucía, se hicieron muchas obras viarias y se modificaron suficientes trazados.

Quizás, lo que más interesa es saber cuál fue la evolución del comportamiento de la administración romana ante el territorio, y en qué forma este comportamiento revela una relación de explotación o de autonomía. Al

observar los testimonios del uso y de la evolución de cada vía, se puede intentar deducir algo sobre este fenómeno.

Otra característica de la región andaluza, que los antiguos romanos conocieron bien y que siempre se destaca en sus descripciones, es la de ser un *finis terrae*, un extremo del mundo conocido, puerta del Océano y punto final o de comienzo para cualquier ruta. El símbolo de las Columnas de Hércules y la mención del mar gaditano se colocan siempre como indicio del término de cualquier itinerario, y éste puede ser también el extremo por el que se inicie la descripción de las vías romanas de Andalucía. Todos los caminos llevan a Roma, según el adagio popular que se cumple exactamente en la red de vías romanas de Andalucía; es, por tanto, la dirección oeste-este la que mejor se adapta a recoger los recorridos naturales y los históricos, y también es el sentido de sur a norte el que explica mejor la sucesión de relaciones entre las grandes vías naturales.

CAPITULO I

LA VIA DE LA COSTA

Durante toda la antigüedad, Cádiz se describía como el extremo occidental del mundo; el océano Atlántico, al que genéricamente se llamaba mar exterior para indicar su diferencia con el mar interior, que era el Mediterráneo, recibía también el nombre de mar gaditano. Hasta muy avanzada la presencia romana en Andalucía no consiguieron los nuevos gobernantes arrebatarse a los gaditanos el secreto del conocimiento de las rutas oceánicas que llevaban a las islas del estaño o permitían circunnavegar África, algo que cuando lo intentaron los cartagineses Himilcón y Hannón en siglos anteriores, sólo había proporcionado un nuevo caudal de leyendas sobre los tenebrosos peligros del mar exterior. El prestigio de Cádiz como potencia naval y su abolengo urbano de primera ciudad del Occidente, se debían ante todo a su condición insular, algo tan conocido por los geógrafos del pasado, que todos unánimemente la incluyen con las restantes islas hispanas, como las Baleares, y no en las relaciones de las ciudades del litoral; Plinio, Estrabón y Tolomeo, trataron sobre Cádiz en capítulos independientes, subrayando su carácter de isla, o más exactamente de archipiélago próximo a la costa, ya que en Cádiz se diferenciaban al menos tres islas, con nombres e historias bien caracterizados.

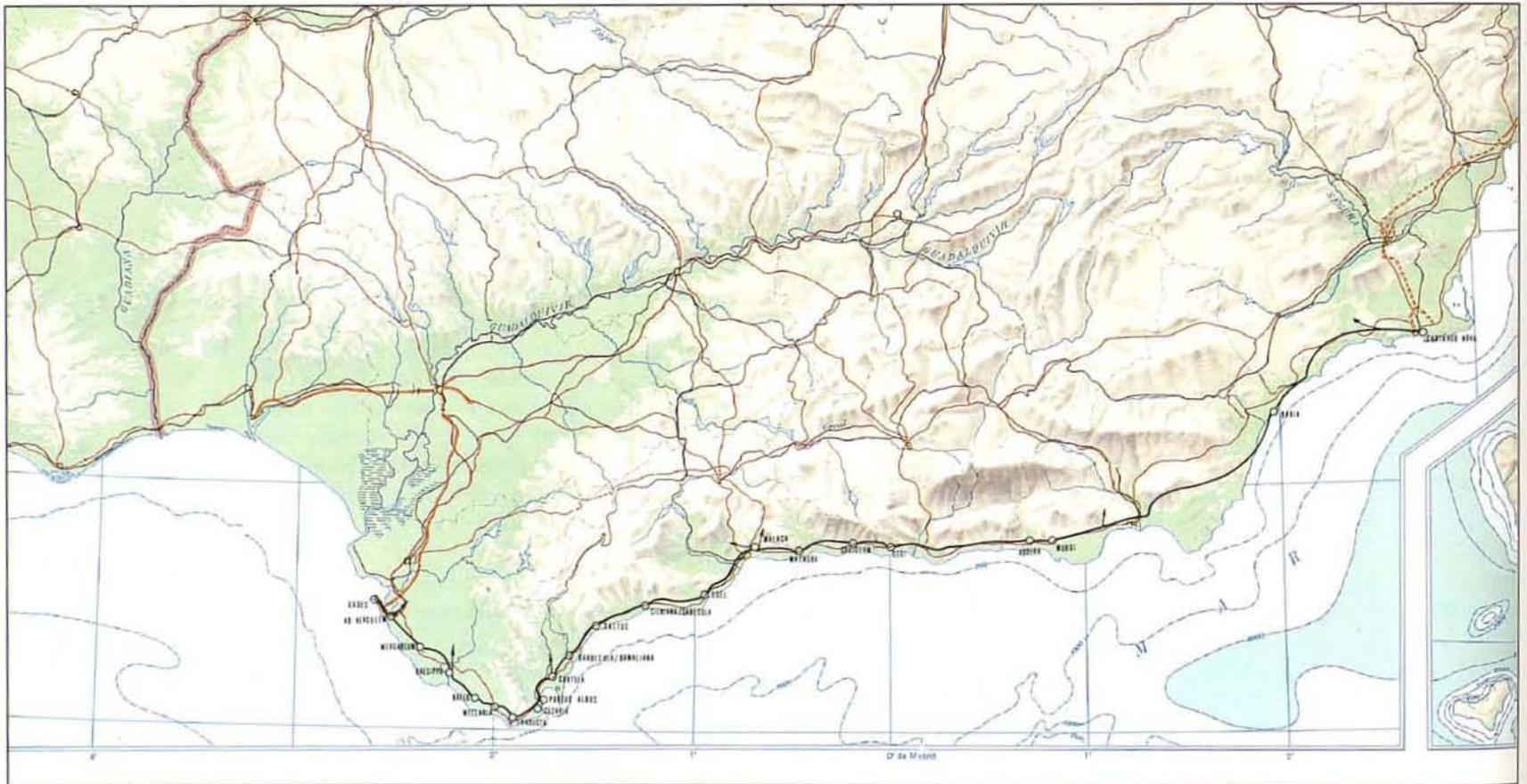
Las relaciones de Cádiz con la región andaluza debieron ser pues esencialmente marítimas, y no tendrían sus ciudadanos una gran preocupación de enlazarse por vías terrestres, hasta que sus dos preclaros patronos, los Balbos, se propusieron hacer de ella un reflejo en Occidente de la gran urbe sobre la que gobernaban sus amigos César y Augusto. La obra edificatoria de los Balbos, en la que se

incluyó la institución de un nuevo puerto en la orilla opuesta de la bahía, debió propiciar el enlace terrestre de Cádiz y el desarrollo dentro de las islas de auténticas vías al estilo romano. El eje fundamental sería la vía que ponía en comunicación a la nueva ciudad de Balbo con el templo de Hércules, y en cuyo inicio pudo estar situado un miliario monumental con la relación de estaciones y distancias de la vía entre Cádiz y Roma, que se copiaba en pequeños vasos de plata para guía de viajeros y exvoto a los dioses que propiciaban un feliz recorrido; ése sería el modelo de los Vasos de Vicarello, ya comentados en la primera parte.

La vía entre la ciudad y el templo debía ser un camino muy transitado desde la fundación fenicia de ambos, pero su curso entre las dunas y arenales que aún hoy forman el paisaje más común de la costa gaditana debió ser modificado repetidamente y quizás nunca tuvo un firme estable hasta la época de los Balbos. Sin pretender avocar una apreciación excesiva por la obra que estos personajes pudieron hacer en su patria chica, y sin olvidar que no hay ningún dato preciso sobre que a ellos se deba la construcción de la vía, los indicios arqueológicos hacen pensar que esto es lo más probable.

Las poblaciones fenicia y romana de Cádiz han sido devastadas por la erosión marina; de la primera sólo se encuentran los vestigios, arrastrados al fondo del mar, del templo de Astarté; la segunda, ha conservado en buen estado el teatro, sobre el que se asentaría la villa medieval, pero, en general, de ambas ciudades sólo se conocen bien los cementerios, extendidos por todo lo que subsiste de las islas y salteados con fábricas de salazón y alfarerías.

Ciudades, mansiones y principales desvíos de la vía de la costa andaluza entre Cádiz y Cartagena.



La abundancia de enterramientos permite recomponer en líneas generales el aspecto que tuvieron estas necrópolis: primero se hicieron incineraciones en fosas superficiales, luego grupos aislados de cámaras subterráneas, cubiertas posiblemente por dunas artificiales y sin conexión entre sí, y finalmente, fosas superficiales de inhumación, alineadas y ordenadas en grupos cada vez más extensos, pero que no guardan tampoco una relación de orden general; todo esto en el amplio milenio que transcurrió desde la fundación fenicia hasta los inicios de la era cristiana.

Las tumbas de época romana, desde los tiempos de Augusto, responden a una organización bien distinta; la orientación habitual hacia occidente se sustituye por una disposición de las fosas en perpendicular al eje principal de la isla, que sigue siendo hoy el que se marca por la avenida principal y la carretera nacional; los enterramientos ocupan entonces zonas muy definidas, en parcelas ortogonales que se alternan con otras destinadas a fines agrícolas o industriales. La organización en retícula de las áreas exteriores a la ciudad mantiene la misma orientación que los restos del acueducto y la vía, que se han podido observar en la playa de Cortadura, lo que permite restituir el punto de arranque de la vía en la zona inmediata a la Cárcel Real, y pone de manifiesto que el trazado de la vía y la ordenación de la necrópolis se hicieron en el mismo momento. El otro extremo de la vía, cercano al templo de Hércules, viene a corresponder con el paso del Caño de Sancti-Petri a la altura de la Almadraba moderna, donde estaría la mansión Ad Herculem de la vía costera.

Aunque casi todo lo que debió ser el trazado de esta vía ha sido asolado por los temporales, que destruyen poco a poco el litoral oceánico de la isla de Cádiz, los indicios conservados son evidentes en la playa del Chato, entre Cortadura y Torregorda, donde hay un largo muro de fábrica romana que debía soportar el acueducto de sillares perforados; en algunos tramos se observa también el muro de soporte del otro lado de la vía y el firme entre ambos, que se prolonga hasta el interior de las instalaciones militares de Torregorda, donde se calaba hasta el siglo XVII una de las almadrabas más famosas de nuestras costas, y en la que

parece que debe situarse el monumento funerario turriforme, coronado por una estatua de bronce sobredorado, que los musulmanes llamaron "ídolo" de Cádiz. Las noticias sobre este sepulcro indican que la vía de Cádiz al templo de Hércules era un largo camino funerario, con monumentos dispersos, alguna de cuyas esculturas, confundida por los cristianos con San Pedro, dio origen al nombre de Sancti-Petri, conservado por los musulmanes y atribuido aún en nuestros días al islote meridional que subsiste del emplazamiento del templo de Hércules.

La prolongación en línea recta de los restos de la vía conservados en la playa del Chato, no enfilan, sin embargo, la cadena de arrecifes que corren desde el islote de Sancti-Petri hacia el noroeste y que se han considerado a veces restos de una calzada; en realidad este arrecife es una formación natural de la erosión marina, que mantiene la misma línea de todas las afloraciones de arenisca sedimentaria del litoral. La vía, destruida por el oleaje, debe volver a conservarse en tierra firme bajo las dunas de la punta del Retamar, y cruzaba el caño de Sancti-Petri frente a la Almadraba, de modo que es en esta península arenosa donde aún pueden encontrarse vestigios relacionables con el antiguo Templo de Hércules, ya que su parte fundamental ha sido arrasada por las olas. En la orilla continental del caño, estaría el punto de embarque que el *Itinerario* denomina Ad Herculem, una mansión de cierta entidad en la que muchos peregrinos deberían esperar horas o días para atravesar el caño sin riesgos de corrientes y remolinos. En cualquier caso, el proceso de erosión del litoral y los escollos subsistentes indican que la topografía antigua de la zona formaba aquí una larga curva en la desembocadura del caño, que dejaba el paso supuesto de la vía casi dos kilómetros al interior, lo que equivale a una mayor protección contra las corrientes y a un paso menos peligroso que el actual.

Será necesario volver a tratar sobre esta parte de la vía costera al hablar de la Vía Augusta, puesto que ambas parecen tener aquí un recorrido común y con importantes cambios en época imperial, pero tanto por la antigüedad de su origen, como por el orden geográfico

que nos hemos propuesto en la descripción, conviene seguir primero con el tratamiento del camino que bordeaba el litoral y que se denomina habitualmente Vía Heraclea.

En la costa atlántica desde Cádiz hasta el Estrecho, la vía tenía un recorrido claro de unión de las poblaciones más importantes, pero sus vestigios no son evidentes. En el *Itinerario de Antonino* se reflejan en sentido este-oeste, al igual que en el *Anónimo de Rávena*, los nombres de las poblaciones que vienen a coincidir con los que proporcionan las fuentes geográficas (Estrabón, Plinio, Mela y Tolomeo); sin embargo, Plinio y Tolomeo hacen la descripción en sentido contrario. En todas estas fuentes debe tenerse en cuenta que en ellas tiene prioridad la descripción de las ciudades costeras, con independencia de que la vía pasara por ellas precisamente, lo que puede explicar las pequeñas diferencias.

La costa gaditana no tiene tras ella una formación montañosa tan amplia como la que existe en la zona mediterránea, lo que hace posible que los caminos litorales puedan alejarse relativamente de la costa en algunos tramos, al igual que hoy lo hace la carretera nacional 340. Los inconvenientes de atravesar por arenales, desembocaduras amplias y acantilados se superarían entonces con una ruta semejante a la actual, sin que se olvide en ningún caso que las poblaciones principales se conectarían a la vía por ramales secundarios.

Desde el templo de Hércules de Sancti-Petri, la primera población citada por los itinerarios es Mergablum, situada a doce millas, lo que corresponde, en línea recta, al cruce del río Salado de Conil, por la carretera actual. No se han observado aquí vestigios de la vía antigua, pero puede seguirse una línea continua de caminos desde la zona de la Barrosa, que coincide con la orientación de una extensa parcelación ortogonal en Campano y alcanza a la carretera actual en la Casa de Postas de Conil, desde donde se mantiene en la misma dirección hasta el citado río. Se ha sostenido la posible identificación de Mergablum con Conil, por la semejanza de las distancias, pero no hay restos arqueológicos que avalen esta propuesta; el yacimiento importante de la zona es el cerro de Patria, algo más al oeste, y el punto

indicado por el *Itinerario de Antonino* debe ser el de un posible puente en el río Salado, inmediato al Cerro de la Plata, que conserva el topónimo habitual con el que se ha mantenido en España el recuerdo de muchas vías romanas, a través del árabe "al-balat".

La diferencia entre los itinerarios de caminos y las descripciones geográficas de la costa está precisamente en la mención de la población de Mergablum por los itinerarios, mientras que los geógrafos se refieren siempre al templo de Juno, situado en el promontorio de Trafalgar, como el accidente costero más cercano al templo de Hércules. Puede deducirse que, tal y como ocurre con la carretera actual, el trazado de la vía era por el interior y que Mergablum no es una población costera.

De la zona de Conil procede el único miliario conocido de esta parte de la vía, pero desgraciadamente, su hallazgo en el siglo XVIII sólo nos ha dejado la indicación imprecisa de que se encontró en Conil y de que correspondía al emperador Trajano; sin embargo, la cita del miliario sirve, en cualquier caso, para tener en cuenta que en cierto momento se realizó una medición y señalización de una vía costera, que no tiene que coincidir necesariamente con la misma que parece describir el *Itinerario de Antonino*.

Desde el cruce del río Salado de Conil hasta Vejer de la Frontera, el terreno obliga a pensar que siempre el camino importante de la zona ha venido a coincidir con el que sigue la carretera actual, pero al llegar al río Barbate, se abren dos posibilidades: seguir hacia Barbate como la carretera actual, por la orilla del río, o atravesarlo en la zona de la Barca. No se han encontrado señales antiguas en ninguno de los dos casos, pero no puede dudarse de que ambas comunicaciones han existido siempre. La indicación del *Itinerario de Antonino* de la mansión de Baesippo a dieciséis millas de Mergablum, coincide con la distancia a Barbate y es coherente con la mención de Baesippo por todos los geógrafos que describen la costa, así como con los importantes restos arqueológicos que ha suministrado esta población, pero esta identificación se contradice con el importante obstáculo de tener que atravesar la vía el río Barbate por su amplísima desembocadura, en

la que además es evidente por los resultados de los dragados modernos, que existía una boca lo suficientemente ancha como para que el puerto primitivo se encontrara detrás de la barra y protegido del oleaje.

Los datos que pueden considerarse seguros en este tramo de la vía costera son la aproximación a Barbate y a la costa, donde se encontraba Baesippo, la inexistencia de un posible camino que llegue a Barbate desde el oeste y que lo uniera con Trafalgar a través de los acantilados de los Caños de Meca, y la unión de la desembocadura del Barbate con la antigua Baelo Claudia a través de la playa de Zahara de los Atunes y la Sierra de la Plata, donde de nuevo aparece el topónimo característico de las vías romanas peninsulares.

Sin olvidar el uso seguro que tuvieron en época romana los trazados que corresponden a las carreteras de Vejer a Barbate y de Vejer a Facinas, es necesario pensar que la ruta indicada por el *Itinerario de Antonino* es la que resulta de seguir la orilla oriental del Barbate a partir del cruce de la Barca de Vejer, para alcanzar la costa por el mismo camino que sigue hoy la carretera de Zahara de los Atunes a la Nacional 340. La distancia de dieciséis millas viene a cumplirse en el cerro de Mojón Alto, frente a Barbate, y desde aquí se miden con exactitud las siguientes doce millas hasta Baelo Claudia, que estaría también unida con la ruta interior a través del Puerto de Facinas.

El sistema de comunicaciones terrestres de época romana en el campo de Gibraltar debe recomponerse sin olvidar algunas premisas fundamentales. En primer lugar, siempre se mantendría la prioridad de las comunicaciones marítimas, ya que de actividades como la pesca y el comercio procedían los medios económicos de todas las ciudades; en las playas muy llanas o en pequeños estuarios desde el Barbate hasta el Guadiaro, los establecimientos romanos son tan abundantes que no puede dudarse de que sus principales enlaces se hacían por mar, aunque no faltasen caminos costeros, ni vías de penetración hacia el interior. De otro lado, sólo el relato del *Itinerario de Antonino* puede atribuirse con cierta seguridad a una vía terrestre costera, en la que, sin necesidad de especificarlo, podrían

incluirse también trayectos marítimos; en el *Anónimo de Rávena*, la descripción de la costa puede ser meramente geográfica o estar basada en un itinerario marítimo desconocido. Finalmente, esa vía costera del *Itinerario de Antonino* debe considerarse siempre como una situación, en un momento concreto, de un camino litoral, que aparte de incurrir en errores, fue, sin duda, bien distinto en épocas anteriores y posteriores.

Por todo ello, vamos a establecer las referencias seguras a comunicaciones que sabemos que se utilizaron en época romana, sin atribuirle a ninguna de ellas el nombre específico de camino de la costa o vía heráclea, ni siquiera en los tramos en los que parezca coincidir con la vía recogida por el *Itinerario de Antonino*, ya que ésta no es la única, ni quizás la más importante de las rutas posibles.

Entre las referencias geográficas que sirven para identificar las ciudades y conocer su importancia, puede deducirse que los puertos comerciales eran Baesippo, Baelo, Tigentera y Portus Albus; Carteia se reconoce más por su prestigio histórico y como arsenal militar con unos famosos astilleros; Mellaria, Cetaria y Barbesula son enclaves con dedicación preferente a la pesca o la salazón, y Calpe es, ante todo, un lugar sagrado. Como indicios de la existencia de caminos romanos puede considerarse el topónimo Plata, aplicado a la sierra entre Baesippo y Baelo y a la torre que defiende este cabo rocoso, el puente del río de la Vega, al oeste de Tarifa, con tajamares y un arco de sillería, y el trazado que las fotografías aéreas indican que hay un camino paralelo a la carretera nacional 340, pero mucho más recto, entre el Puerto del Bujeo y Algeciras.

La enumeración de las ciudades antiguas de la costa española del Estrecho y sus relaciones de comunicación terrestre sería la siguiente:

Puerto de Baesippo: en la desembocadura del Barbate, enlazado por la orilla izquierda del río con la vía procedente de Mergablum y por la costa con Baelo Claudia, a través de Zahara de los Atunes y de Torreplata; gracias al buen acceso que proporciona esta vía, durante toda

27

Restos de la vía romana en la playa de Torregorda (Cádiz).

28

Vista aérea de la zona al sur de Torregorda (Cádiz), donde la vía de la costa ha sido invadida por el mar.

29

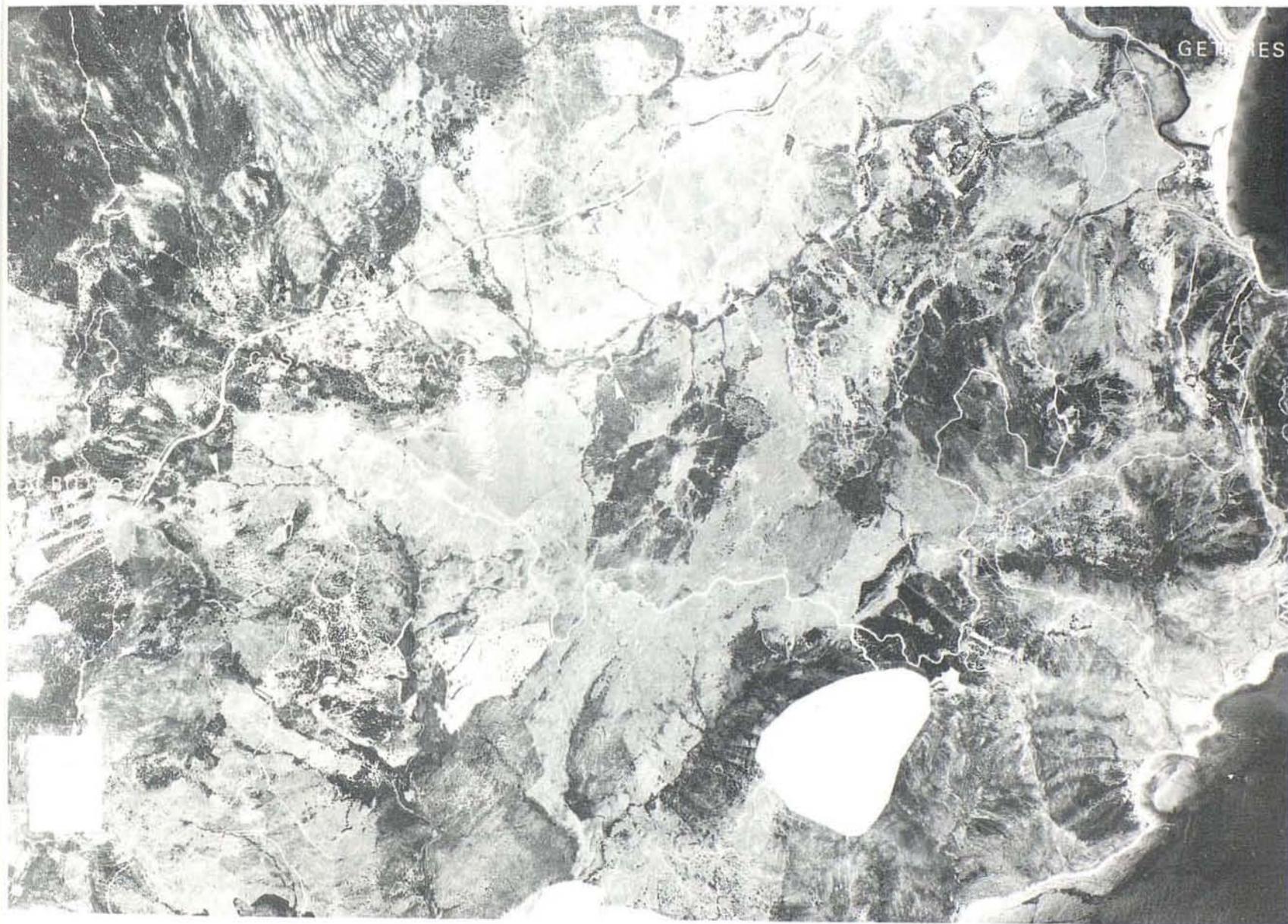
La desembocadura del Caño de Sancti-Petri, paso de la vía de la costa por el templo de Hércules gaditano.



30

Recorrido de la vía de la costa entre Tarifa y Algeciras; en parte se ha mantenido en las carreteras modernas y parece observarse la traza de una desviación hacia Getares (Cetaria?).

▲
N



ESCALA 1:25.000

la Edad Media y la Moderna estuvo aquí la almadraba más importante de la Casa de Medina-Sidonia, perfectamente comunicada con Sevilla.

Baelo Claudia: ciudad con importantes fábricas de salazón y el puerto más aconsejado para viajar a Tingis (Tánger) en la orilla africana. El Itinerario marítimo indica que se encontraba a doscientos veinte estadios de Tánger. Se comunicaba con Baesippo a través del cabo de Torreplata dejando a un lado la Punta Camarinal; hacia el este estaba enlazada con Mellaria a través del camino que atraviesa el yacimiento de los Algarbes, por el que se evita el paso de los arenales de Puntapalomas. En el caso de Baelo, ciudad bien identificada y separada de sus inmediatas Baesippo y Mellaria por la distancia precisa que indica el *Itinerario de Antonino*, se puede observar cuál puede ser la realidad del aspecto físico de muchas vías romanas y de lo poco que puede quedar de ellas. Baelo se viene excavando por arqueólogos franceses desde después de la Primera Guerra Mundial, y se conocen bien las puertas extremas de su calle principal o decumanus, desde donde debían iniciarse las vías; a pesar de que la calle está perfectamente pavimentada y no hay grandes señales de saqueo, el enlosado se interrumpe fuera de la ciudad, y ni siquiera un bordillo conserva la traza de las vías, que nunca pasaron de ser un camino terrizo. Aquí, además, el material de los pavimentos estaba bien a la mano, ya que las canteras de "piedra de Tarifa" rodean toda la zona, y sin embargo, no se prolongó ni siquiera un metro el enlosado de la calle en la parte correspondiente a la vía. Como suele ser problema común hasta nuestros días, en estos hechos se marcaban las diferencias de objetivos entre la administración local y la estatal.

Mellaria: población de la que Estrabón menciona sus fábricas de salazones, que no pueden ser otras que las reconocidas en la desembocadura del río del Valle; la ciudad se suele colocar en las pendientes inmediatas de la Sierra de Enmedio, sin que se haya precisado mejor su posición. A este estuario o ensenada de Valdevaqueros llega la vía de Baelo por los Algarbes y también la que debió preceder a la carretera nacional 340, que parece manifestarse en variantes rectas ya abandonadas del trazado ac-

tual. Debe considerarse que al norte de Mellaria, alrededor del poblado de Facinas, se formaba un importante cruce de caminos que permitía alcanzar la Bahía de Algeciras, sin pasar por Tarifa, cruzando el Puerto de Ojén, lo que fue el itinerario más empleado desde época musulmana.

Tingentera: preferimos utilizar esta denominación para la ciudad en la que nació Pomponio Mela, ya que es la que este mismo geógrafo emplea; parece ser la misma que otros llaman Iulia Iozza y Iulia Traducta, creada por el traslado de habitantes de la Tingis africana; Tingentera vendría a significar Tingis altera. Se localiza con certeza en la actual Tarifa, con abundantes restos romanos, por la indicación precisa de sus coordenadas en la *Geografía* de Tolomeo. No aparece en el *Itinerario de Antonino*, pero tampoco se da un número suficiente de millas como para cubrir el espacio entre Mellaria y Portus Albus (Algeciras), de forma que puede suponerse la pérdida de una línea del texto en las transmisiones del *Itinerario*. En el camino costero entre Mellaria y Tarifa, que viene a coincidir con la carretera nacional 340, hay un puente abandonado en el río de la Vega, cuya edificación es romana, a base de sillería; los dos arcos laterales, reconstruidos en ladrillo, son de la misma técnica que los puentes edificados por Alfonso XI para la toma de Algeciras en el camino de Medina-Sidonia, lo que confirma la fecha más antigua de la zona realizada con sillares. El camino antiguo se acercaba más a la playa que la carretera actual, para desembocar en el istmo que une a la Isla de las Palomas con Tarifa. A partir de aquí, la vía tenía que abandonar la costa, como la carretera actual, pero lo hacía con un trazado más recto que ha sido abandonado en muchos tramos y se reconoce bien en las fotografías aéreas, a partir del Puerto del Bujeo.

Cetaria: ciudad mencionada sólo por el *Anónimo de Rávena*, entre Traducta y Mellaria, que no ha sido identificada. Se piensa que podría corresponder a las fábricas de salazón de la ensenada de Getares, que conservarían su recuerdo toponímico, pero esto obliga a considerar la existencia de un error en el orden de enumeración del *Anónimo*.

Portus Albus: debe ser el nombre antiguo de la zona portuaria de Algeciras, unida a Tingentera.

31

Puente del Arroyo de la Vega, al oeste de Tarifa.

32

Puerta occidental de la ciudad de Baelo Claudia (Bolonia, Tarifa).

33

El emplazamiento de la ciudad de Barbesula domina el paso del río Guadiaro por la vía costera.

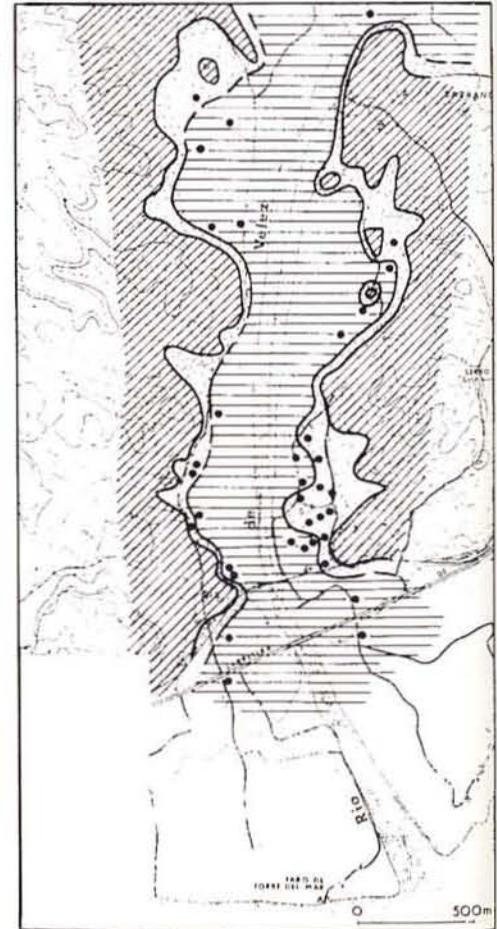


34

Vista aérea de la Isla de las Palomas de Tarifa, extremo meridional de Andalucía, dónde se conservan restos fenicios y romanos.

35

Interpretación de la geografía antigua de la desembocadura del río Vélez realizada por el Instituto Arqueológico Alemán de Madrid: se observan las dificultades de paso por el litoral de las vías romanas.



tera por la vía ya indicada y con Carteia por un camino similar a la carretera actual, en la que se registran vestigios de puentes antiguos, hoy desaparecidos.

Carteia: la ciudad más importante de la Bahía de Algeciras en la Edad Antigua. La vía de la costa, procedente de Portus Albus, atravesaría el Guadarranque a la altura del Cerro del Prado, donde estuvo la Carteia tartésica; allí se unía con la vía que atravesaba la sierra procedente de Córdoba, y en este mismo cruce debía encontrarse el arranque de la vía que llegaba hasta la propia Carteia y hasta Calpe (Gibraltar), cuyo empalme se indica en el *Itinerario* dando los nombres de las poblaciones en acusativo. Desde este cruce hasta Barbesula (Guadiaro), la vía romana podía seguir el mismo trazado de la carretera nacional 340, pero no se conocen vestigios de ningún tipo; sin embargo, existe un camino antiguo y más directo que pasa al norte de San Roque, por el Cortijo de Albalate, el mismo topónimo musulmán de las vías romanas del que proceden los nombres de lugar con "plata", y que atraviesa el Puerto de las Palomas al oeste de la Sierra del Arca, desde donde continuaba su traza recta hasta Barbesula. Parece que éste es el recorrido más probable de la vía, cuya longitud coincide con las indicaciones del *Itinerario*.

Calpe: nombre del monte de Gibraltar; aunque en él nunca llegó a existir una verdadera ciudad, sí había lugares sagrados y cuevas muy visitadas, hasta los que llegaba la prolongación del ramal de la vía que pasaba por Carteia; esta vía salía de Carteia hacia el este, donde se encontraba una necrópolis muy extensa, bordeaba la costa hasta Puente Mayorga, donde siempre habrá existido un paso firme como el que hoy le da su nombre, y proseguía hasta el Peñón. Debe recordarse que en algunos casos, como en el texto de Polibio sobre la medición de la vía costera, se indican las columnas de Hércules como punto final de la vía, lo que refuerza la importancia de este ramal, que podría considerarse también la prolongación de la vía procedente de Barbesula. En el texto del *Itinerario*, se considera como una vía continuada la procedente de Barbesula y la que se dirige a Portus Albus, pero tanto por su disposición geográfica como por su posible evolución histórica, parece que en un primer momento se

consideraba a Carteia y Calpe como fin de la vía hercúlea y que más adelante se estableció su trazado hasta Cádiz.

El Peñón de Gibraltar puede ser considerado en sentido estricto como el extremo oriental del Estrecho que lleva su nombre, pero en la actual realidad geográfica y administrativa, al igual que en la antigüedad, puede decirse que el área del Estrecho tiene su límite en la desembocadura del río Guadiaro, desde donde cambia decisivamente el paisaje y la estructura del territorio. Aún en nuestros días, ambas orillas de la desembocadura del Guadiaro pertenecen a la provincia de Cádiz, y el valle de este río es el que recibe todas las vertientes de la Serranía de Ronda, desde la propia capital de esta región, que se corresponde en sus límites naturales con lo que se llamaba en la antigüedad comarca céltica.

Además de la vía que comunicaba Carteia y Córdoba a través del borde occidental de la Serranía, desde la zona de la desembocadura del Guadarranque y de la del Guadiaro con el Hozgarganta partían otras vías hacia el norte, aprovechando las rutas naturales de los valles fluviales. Las ciudades más cercanas a la costa como Oba (Jimena de la Frontera, Cádiz), Vesci (hacia Gaucín, Málaga) y Lacippo (Alechipe, junto a Casares, Málaga), pertenecía a los pueblos libio-fenicios, resultantes de las antiguas emigraciones de colonos orientales y norteafricanos a la costa; las poblaciones del interior de la Serranía como Lacilbula (Cortijo de Clavijo, cerca de Grazalema, Cádiz), Ocuri (Salto de la Mora, junto a Ubrique, Cádiz), Saepo (Dehehesas de la Fantasía, en el límite de los términos de Ubrique, Cádiz, y Cortes de la Frontera, Málaga), Acinipo (Ronda la Vieja, Málaga) y Arunda (Ronda, Málaga), pertenecían al área céltica y eran fruto de un traslado masivo de gentes del interior de la Península. Todos ellos dependían del sistema de comunicaciones con el Estrecho.

El trazado de la vía de la costa en la zona mediterránea puede restituirse tanto por las fuentes itinerarias como por las geográficas, ya que ambas se refieren a una misma línea de ciudades, y las coincidencias o diferencias entre los distintos textos no pueden interpretarse como trazados alternativos, sino como di-

rentes relaciones de épocas y procedencias distintas. Para la descripción emplearemos el mismo sistema de ubicación de poblaciones y análisis de los trayectos entre ellas, en el orden de oeste a este, desde Gibraltar hasta el límite de la provincia de Almería.

Barbesula (Barbariana): la última población bética del litoral mediterráneo, situada en la orilla derecha del río Guadiaro, que tenía su mismo nombre. Su "arx" o emplazamiento principal debía estar en el cerro inmediato a la Venta del Cañuelo, al norte de la localidad de Guadiaro, de donde proceden las inscripciones que contienen el nombre antiguo de la ciudad; también corresponderían a ella otros diversos enclaves en ambas orillas del río, desde San Enrique hasta la desembocadura en el Mediterráneo, cuya extensión y desarrollo fueron condicionados por los cambios en el estuario. Si existió aquí algún puente, debió estar cercano al vado actual entre Guadiaro y San Enrique. Plinio, Mela y Tolomeo la llaman Barbesula, tal y como aparece en las inscripciones, pero el *Itinerario de Antonino* emplea el nombre de Barbariana y el *Anónimo de Rávena* el de Balmaliana; esta diferencia se considera producto de un error en la transcripción de los itinerarios por asimilación con el nombre de la mansión siguiente, que es Cilniana, lo que resulta muy probable; en este caso, el error se habría producido en un mapa o texto itinerario antiguo, empleado tanto por el *Itinerario de Antonino* como por el *Anónimo de Rávena*. La vía volvía a aproximarse a la línea costera, a partir de San Enrique, quizás por el camino que bordea por el norte la Punta y Sierra de Chullera, para alcanzar el litoral en la zona de Manilva, desde donde estaría obligada a coincidir casi totalmente con la carretera nacional 340, a lo largo del estrecho corredor que existe entre las sierras y las playas malagueñas.

Saltum: lugar de paso de la vía costera que sólo es mencionado en el *Anónimo de Rávena*. La forma en acusativo indica que debía ser un punto de enlace con otra vía y el significado del término, que puede ser tanto bosque montañoso como paso o desfiladero, nos lleva a relacionarlo con el probable empalme que debía existir en la zona del río de Manilva con la vía que accedería a Casares, junto a la que se encuentra la antigua Lacippo. Desde aquí hasta

la desembocadura del Guadalhorce junto a Málaga no existían comunicaciones con el interior.

Salduba (Sabesola): población no localizada de la costa malagueña que pudo estar hacia la actual Estepona, de acuerdo con su situación en las enumeraciones de Plinio y Mela. No aparece en el *Itinerario de Antonino*, pero sí en el *Anónimo de Rávena* como Sabesola y Bardsola, que parecen alteraciones del nombre producidas por la cercanía a topónimos con desinencias similares. El recorrido de la vía, inmediato a la costa y coincidente en gran parte con la carretera nacional 340, se observa en las fotos aéreas desde la Torre de la Sal de Manilva, siempre en forma de trazados más rectos que los actuales, que han sido abandonados para atravesar nuevas localidades o evitar desniveles muy pronunciados. Las grandes alteraciones topográficas que se han experimentado en las últimas décadas en la Costa del Sol, a consecuencia del desarrollo turístico, hacen imposible la identificación de algunos indicios de la vía que fueron señalados en el siglo XVIII y que ahora se han borrado totalmente.

Cilniana: esta localidad, mencionada por el *Itinerario de Antonino* entre Barbesula (Guadiaro) y Suel (Fuengirola), a veinticuatro millas de ambas, debió encontrarse hacia la desembocadura del río Guadalmina, junto a San Pedro de Alcántara. Hay allí una extensa zona arqueológica, llamada Las Bóvedas, que corresponde a una termas romanas, y un poco más al este se encuentra la Basílica cristiana de Vega del Mar. Ya que el topónimo no aparece en las fuentes geográficas, puede pensarse que no fue nunca una población con categoría municipal, sino un enclave de interés para el trazado de la vía por su equidistancia de Barbesula y Suel, a unos treinta y cinco kilómetros de ambas, donde sería muy conveniente una mansión o punto de descanso. En sus alrededores no se han localizado restos precisos de la vía, pero la topografía no permite que se apartara mucho de la carretera nacional 340, y las millas marcadas por el *Itinerario* corresponden a un trazado muy directo, sin posibles rodeos o circunvalaciones en las desembocaduras de los ríos. Hay ciertos indicios de caminos antiguos rectos, inmediatos a la costa, apreciables en fotos aéreas y planos, que

apuntan hacia un recorrido muy cercano a la orilla del mar, que podría incluso haber sido interrumpido por la erosión marina, obligando a trasladar la vía algo más al interior.

Suel: se localiza con precisión en la zona del Castillo de Fuengirola, con suficientes pruebas epigráficas y arqueológicas. Su posición coincide con las distancias marcadas por el *Itinerario de Antonino*, a veintiuna millas de Málaga. La vía romana de la costa no ha dejado ningún resto apreciable desde San Pedro de Alcántara, lo que lleva a pensar en una ruta costera sin obras de fábrica importantes para el paso de los ríos, que se haría por vados o en barcas. El llamado Puente Romano, que da nombre hoy a una urbanización próxima a Marbella, es una obra medieval o más reciente. En cualquier caso, lo estrecho del litoral entre las playas y las sierras y la abundancia de yacimientos romanos, hacen pensar en una vía sujeta a variantes circunstanciales y modificaciones frecuentes por los deterioros de los temporales y aluviones, que nunca llegó a tener un afirmado uniforme y continuo.

Malaca: la actual Málaga, en la salida natural de las vías que descienden de la comarca de Antequera y con un emplazamiento portuario tan adecuado que fue ocupado desde las primeras colonizaciones orientales y mantuvo un papel preponderante durante gran parte de la época romana. La llegada a la ciudad de la vía procedente de Suel (Fuengirola) se hacía por el borde de la marina hasta Torremolinos, por un camino junto al que abundan los yacimientos romanos, pero pasada esta última población sería necesario que se adentrara algo para evitar la amplia desembocadura del Guadalhorce, que sería transitable por un vado a la altura de Chumiana. En la orilla oriental del río, donde todo está sujeto a tantas transformaciones, estarían los puntos de enlace con las vías que descendían por los cursos del Guadalhorce y del Campanillas, las dos variantes de la comunicación con Antequera que aún se mantienen. Las tres vías unidas entraban a la ciudad por el antiguo puente de Santo Domingo, en el Guadalmedina, que ha sido el acceso tradicional en épocas históricas y del que se conservan descripciones y referencias a su primera fábrica romana de cuatro arcos, que desapareció en la riada del Guadalmedina de 1661. Dentro de Málaga se han encontrado dos

miliarios de Caracalla y uno de Valeriano y Galieno, pero es imposible precisar si corresponderían a la vía costera o a las procedentes de Antequera. La elevación de los restos de la Málaga romana en la zona de la Alcazaba y la riqueza de hallazgos en la zona inmediata al puerto, hacen pensar en un recorrido recto desde el puente de Santo Domingo hasta la salida por La Caleta, a través de la extensa necrópolis de la ladera de Gibralfaro. Desde Málaga hasta la desembocadura del río Vélez no hay otro paso para la vía que el que recorre la carretera actual, salvo que se interpreten como romanas algunas variantes que evitan desembocaduras de arroyos o costas escarpadas; en ningún caso se consigue identificar un resto de camino o de puente que pueda llamarse con precisión romano y la falta de seguridad sobre la topografía exacta de la costa en la antigüedad impide emitir juicios seguros, que no modificarían, por otra parte, nuestra visión general de la forma en la que discurrían las comunicaciones en la época romana.

Maenoba: el nombre de esta población se ha transmitido con diversas variantes en Plinio, Mela, Tolomeo, el *Itinerario de Antonino* y el *Anónimo de Rávena*. La distancia que se indica en el *Itinerario* es de doce millas a Málaga, lo que viene a suponer unos dieciocho kilómetros y correspondería con la zona de Chilches; sin embargo, no hay aquí ningún yacimiento con el que se pueda identificar, y tampoco encaja bien esta localización con la referencia de Plinio a un río de la ciudad de Maenuba, que parece referirse al más importante de la zona, esto es, al Vélez, distante de Málaga unos veintiocho kilómetros. En la desembocadura del río Vélez hay yacimientos arqueológicos, más importantes en época fenicia que en la romana, pero tampoco se puede afirmar que allí estuviera Maenoba y que exista una equívoca en las cifras del *Itinerario*.

Mainake: el nombre de esta población aparece en la *Ora Marítima* de Avieno y en la *Geografía* de Estrabón; éste último le dedica un párrafo realmente singular y enigmático, que ha sido objeto de múltiples interpretaciones, y que se viene a poner en relación con la posible localización de Maenoba y con los importantes yacimientos arqueológicos de la desembocadura del río Vélez. Dice Estrabón que esta

Mainake había sido una colonia de los griegos focenses y que sus ruinas permitían observar aún su diferencia con el urbanismo fenicio de Málaga; la coloca más distante que Málaga del Estrecho, con lo que se viene a referir al mismo paraje entre Málaga y Almuñécar en el que debe buscarse a Maenoba. Se ha intentado forzar la identidad de estas dos poblaciones, cuando no existe ningún testimonio preciso que lo avale, sino, más bien, una certeza de que sus épocas de vida fueron bien distintas, y que no debieron coincidir ni en el tiempo ni en la posición geográfica, a pesar de la semejanza de los nombres. En cualquier caso, hay que mantener la localización imprecisa de Maenoba cerca de Chilches o de la Torre de Banagalbón, por donde pasaba la vía costera y a la distancia indicada en el *Itinerario de Antonino*. En la desembocadura del río Vélez se ha excavado un gran número de yacimientos que parecen responder a una colonización fenicia antigua, y que, por tanto, tampoco podrían relacionarse con la Mainake de los focenses que nombra Estrabón. El paso de la vía costera por la desembocadura del río Vélez tuvo que ganar una zona más elevada en el cauce del río, para que éste fuera suficientemente estrecho y vadeable, pero volvería pronto a tocar la orilla; quizás el cruce se hacía en época romana frente al yacimiento de Toscanos, y se bordeaba Torre del Mar por el norte para tocar de nuevo la costa en la Caleta de Vélez. A partir de aquí la vía seguiría pegada a la costa hasta el río de Torrox.

Caviclum: este lugar se cita exclusivamente en el *Itinerario de Antonino*, a treinta y cuatro millas de Maenoba y dieciseis de Sexi (Almuñécar). La superposición de estas distancias sobre la carretera actual indica que debe haber un error en alguna de las cifras, puesto que la medida real es de unos quince kilómetros menos; la explicación más sencilla es tomar como correcta una variante de los manuscritos del *Itinerario* que señala sólo veinticuatro millas entre Maenoba y Caviclum. En este caso, Caviclum sería un enclave muy cercano a Nerja, quizás un cruce con el ramal de enlace a Frigiliana; el significado literal del término podría ser un diminutivo de *cavum*, con el sentido de cueva, que sugiere una relación con la conocida cavidad de Nerja. Sin embargo, la mayoría de los investigadores prefiere situar esta mansión en el Faro de Torrox, con restos

romanos de cierta entidad, lo que obliga a pensar que todo el *Itinerario* estaría confundido en el trayecto Málaga-Almuñécar, pero preferimos hacer las correcciones más pequeñas en las fuentes, ya que es el único sistema de que conserven una cierta validez. Precisamente el trazado de la vía en la zona del Faro de Torrox debía apartarse algo de la costa, ya que la margen derecha de la desembocadura del río del mismo nombre, frente a la que se encuentra el yacimiento romano, es resultado de aportaciones de aluvión recientes; un poco antes de este río, tras el paso del arroyo del Manzano, se observa en las fotografías aéreas un antiguo camino rectilíneo que se aleja de la orilla, cruza el río de Torrox dos kilómetros arriba de su desembocadura y vuelve a tocar la playa antes de la Torre de Calaceite. Aquí parece haber un indicio claro de que la vía romana era más directa y corta que la carretera actual en algunos sectores, a pesar de los obstáculos naturales. Otra desviación similar se observa al norte de Nerja, en la que incluso se han indicado posibles restos romanos de pavimentaciones y puentes ya desaparecidos. La continuación de la vía por la costa entre Nerja y Almuñécar es, de nuevo, un sendero estrecho y con pocas posibilidades de diferencias con la carretera actual, que sigue las trazas abiertas y acondicionadas durante siglos para sortear los numerosos obstáculos naturales de un litoral muy accidentado.

Sexi: no hay duda sobre la identidad con Almuñécar en la costa granadina del Mediterráneo; era una de las colonias fenicias más antiguas del litoral, de lo que existen abundantes pruebas arqueológicas, y en época romana recibió el calificativo de Firmun Iulium, alusivo quizás a la concesión del título municipal por César o al establecimiento aquí de veteranos de sus legiones. El paso de la vía costera desde Nerja hasta Salobreña podía diferenciarse poco del trazado de la carretera actual; en Almuñécar, donde abundan los monumentos romanos, incluidos los puentes monumentales de su acueducto, no hay vestigios de obras viarias, de modo que puede suponerse una vía muy próxima a la costa, que pasaría a las factorías de salazón, entre la ciudad y el Peñón de San Cristóbal, superando las desembocaduras del río Seco y del río Verde por vados. El *Itinerario de Antonino* menciona la población con el

El paso de la vía de la costa por los yacimientos arqueológicos de la zona de San Pedro de Alcántara (Málaga).



ESCALA 1:25.000

término Saxetanum, que debe ser una abreviación de "ad municipium Saxetanum", forma en acusativo del gentilicio de la ciudad; estas referencias en acusativo parecen indicar siempre un paso alejado de la población desde el que se toma un ramal de enlace, por lo que debe tenerse en cuenta una posible variante de la vía por el norte de la población para evitar la desembocadura del río Verde, que, en cualquier caso, podría haber coexistido con el trazado litoral y tampoco ha dejado huellas apreciables.

Cesarea: nombre de población mencionado por el *Anónimo de Rávena* entre Málaga y Adra, que puede ser referencia al calificativo cesariano de Sexi.

Selambina: localidad mencionada por Tolomeo en la costa entre Sexi y Abdara; Plinio la llama Sel. Suele identificarse con Salobreña, por una posible relación etimológica. La posición de Salobreña en la desembocadura del Guadalfeo justifica también la existencia aquí de una población antigua que fuera mencionada por las fuentes; la vía costera debió pasar por Salobreña, pero no se conocen vestigios. Desde Salobreña y Motril hacia el este, el recorrido de la vía debía ser tan dificultoso como lo es hoy, por la proximidad de la sierra al litoral, que forma acantilados abruptos y no puede evitarse con rodeos por el interior. Debido a ello, el trayecto indicado por el *Itinerario* entre Sexi y la mansión siguiente es muy largo, de treinta y ocho millas, equivalentes a unos cincuenta y seis kilómetros, con los que se alcanza la desembocadura del río de Adra.

Abdera: corresponde a la actual Adra y era una de las antiguas colonias fenicias del litoral. Es citada por todos los textos geográficos y por el *Anónimo de Rávena*, pero no por el *Itinerario de Antonino*, lo que plantea la duda de si se habrá perdido su referencia en la relación de la vía de la costa, o si ésta se omitió por la cercanía de la siguiente población; parece más probable que la omisión de Abdera se haya producido por un error en la transmisión del *Itinerario de Antonino*, puesto que la distancia que se indica desde Almuñécar coincide bien con Adra, de modo que es necesario intercalar aquí una nueva línea con el nombre de Abdera y la indicación de las doce millas que separan a esta ciudad de Murgi.

Murgi: población de la que existen dudas sobre su localización en Dalías o en El Ejido, ya que en ambos lugares se han encontrado inscripciones con su nombre. En cualquier caso, la referencia del *Itinerario de Antonino* y el resto de las citas geográficas permiten identificar esta ciudad con un enclave interior en el Campo de Dalías, dentro del recorrido de la vía, que sería una línea recta semejante a la carretera actual de Adra a Almería. Estrabón y Mela no citan a la población en la descripción de la costa y Tolomeo lo hace después de la enumeración del litoral, con el resto de las ciudades interiores; Plinio indica expresamente que allí se encontraba el límite entre la Bética y la Tarraconense, lo que puede ser una referencia genérica al Campo de Dalías. La importancia administrativa de esta localización es la causa de que en la descripción del *Itinerario de Antonino* se produzca aquí un abandono de la ruta costera; en realidad, la vía mencionada por el *Itinerario* es un camino desde Castulo hasta Málaga con dos partes bien diferenciadas: la primera, de Castulo a Murgi, corresponde a la provincia Tarraconense y es una ruta antigua de enlace entre el nacimiento del Guadalquivir y el Golfo de Almería, que estudiaremos en el capítulo correspondiente; la segunda, de Murgi a Málaga, corresponde al trazado de la vía litoral en la Bética y es la que venimos describiendo en sentido contrario desde Cádiz.

La parte correspondiente a la vía costera en la provincia de Almería no ofrece vestigios de ningún tipo, ni miliarios que señalen su recorrido; su ausencia del *Itinerario de Antonino* hace necesario limitar su estudio a la recopilación de datos sobre caminos costeros o cercanos al mar, pero prescindiendo de enumeraciones precisas de localidades y distancias.

La mansión anterior a Murgi en la vía del *Itinerario de Antonino* es Turaniana, sobre cuya localización precisa no hay pruebas; si se admite que la vía procedente de Castulo descendía por el río Andarax, de cuyas posibilidades se hablará más adelante, Turaniana pudo estar en el tramo de la vía costera que recorre el Campo de Dalías cerca de Roquetas de Mar o en la propia Almería, pero también es posible que estuviera en algunos de los pasos de la Sierra de Gádor. La indicación precisa por parte de Tolomeo del emplazamiento de un Portus

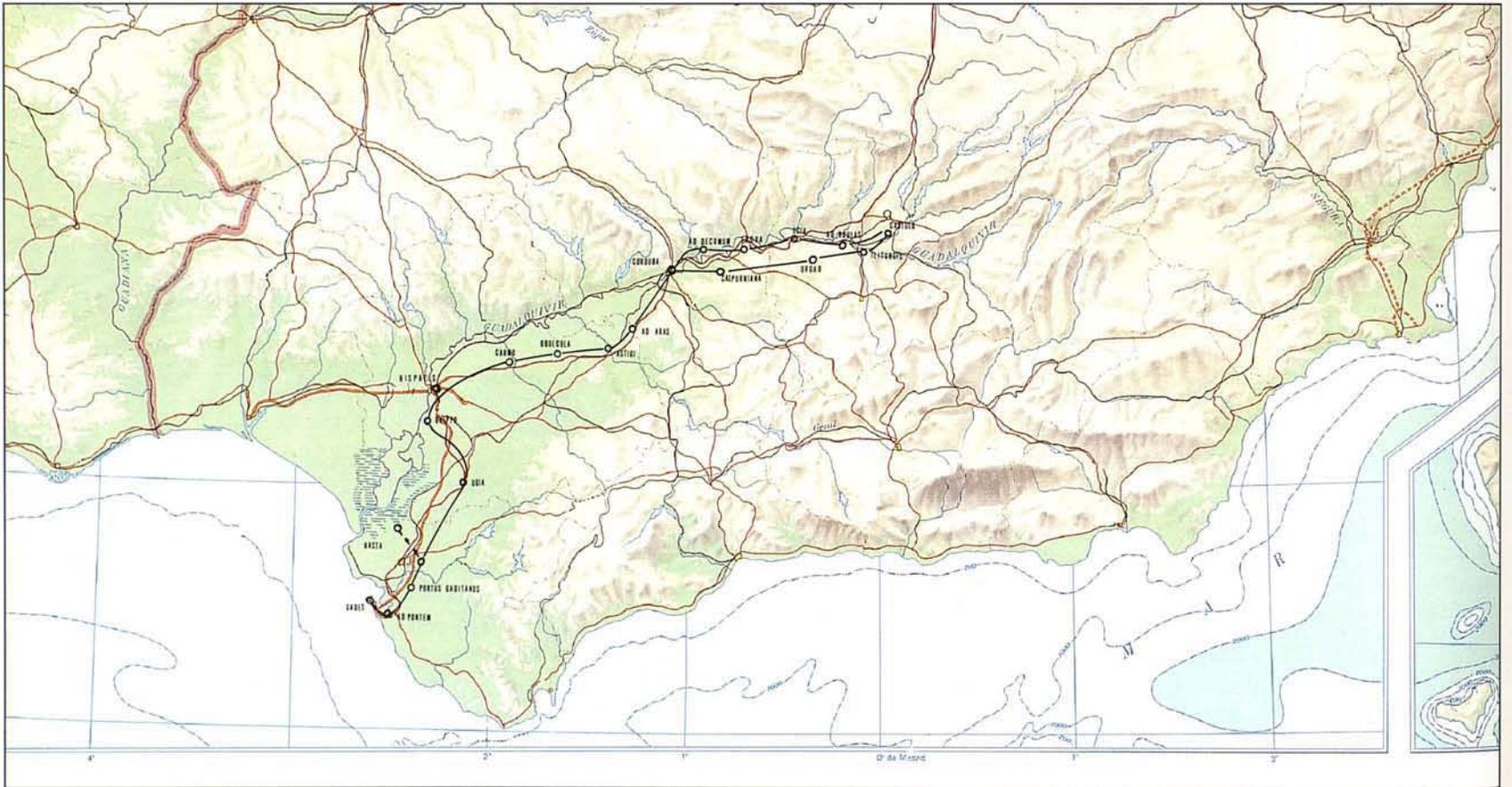
Magnus en el fondo del golfo de Almería, plantea la dificultad de encontrar su correspondencia con un yacimiento arqueológico digno de este nombre, ya que ni en Almería ni en sus proximidades se han detectado restos importantes; podría incluso pensarse que el término de “gran puerto” es en Tolomeo un calificativo de las condiciones naturales de la desembocadura del Andarax, en la que se encontraría un elevado número de embarcaderos y factorías, que no llegaban a formar una entidad municipal. Por toda esta zona litoral, que se extiende por el fondo del Golfo de Almería entre Roquetas de Mar y Torre García, seguiría su recorrido la antigua vía costera, para penetrar después en el Campo de Níjar y evitar la circunvalación del Cabo de Gata, al que Tolomeo designa como Charidemi Promunturium.

La mención de Baria por el *Anónimo de Rávena*, como única población costera entre Cartagena y Adra, es la referencia que permite suponer la pervivencia durante toda la antigüedad de la vía litoral, a pesar de los cambios establecidos a comienzos del Imperio para potenciar la relación comercial entre Castulo y Cartagena. Efectivamente, en el *Itinerario de Antonino* la vía que descendía por la costa desde los Pirineos se volvía en Cartagena hacia Lorca y abandonaba el litoral por la vía jalonada por los miliarios de Augusto, pero siempre debió mantenerse el antiguo recorrido por las poblaciones coloniales de la costa, que enlazaba a Cartagena con Baria (Villaricos), en la desembocadura del Almanzora, y continuaba por Sierra Cabrera y el Campo de Níjar hasta Almería. En los relatos geográficos y en la descripción itineraria del *Anónimo de Rávena*, que no están tan influen-

ciados por la documentación administrativa oficial como el *Itinerario de Antonino*, se constata la perduración de la vía inmediata a la costa, que debe ser la misma mencionada por Polibio, pero que nunca llegó a contar con obras monumentales, pavimentaciones o miliarios de los que nos hayan llegado noticias.

La vía de la costa andaluza en época romana se define, por tanto, como una ruta de gran sentido histórico y geográfico, pero cuyo trazado y aspecto físico eran muy variables en cada tramo, lo que viene a ser el mismo caso con el que nos encontramos en la actualidad. Aunque para todos los geógrafos e historiadores antiguos la imagen de la costa estaba ligada a la simbólica apertura por Hércules de un camino terrestre desde Oriente hasta el Océano, y la importancia de la navegación y de la actividad marinera en la zona había producido el crecimiento de una gran número de ciudades que estaban comunicadas entre sí por tierra, esta ruta costera o vía heráclea fue en la realidad un camino sujeto a múltiples cambios, que se describe en cada época con estaciones diferentes y en el que no se efectuó nunca una obra general, aparte de la medición que menciona Polibio en el siglo II antes de Cristo, y que debió ser una operación de mera señalización del trazado ya existente. En la descripción que hoy puede hacerse de su recorrido, no hay indicios de una regularización general del trazado ni de la ejecución de puentes por una iniciativa estatal o provincial; la vía no debió estar nunca sujeta a un control administrativo, fiscal o militar unificado y su evolución fue distinta en cada sector, de acuerdo con iniciativas de carácter local.

Ciudades y mansiones de la Vía Augusta, con las dos alternativas entre Córdoba y Castulo.



CAPITULO II

LA VIA AUGUSTA

El gran eje geográfico de la región andaluza es el valle del Guadalquivir. El curso del río desde las sierras orientales de Jaén hasta la desembocadura en el Océano es el vínculo de unión entre todas sus tierras y también el valle divisorio de las dos grandes estructuras orográficas, Sierra Morena y la Penibética, a las que pertenecen sus provincias. El recorrido del Guadalquivir es, por tanto, una gran vía natural de sentido este-oeste, paralela a la costa y soporte de la ruta interior de la región, en contraposición a la vía de la costa. Desde las más antiguas noticias históricas sobre la región hasta nuestros días, se documenta la importancia de un camino paralelo al río, que se acerca o aleja de él en distintos puntos, y que aprovecha, generalmente, las amplias zonas de vegas y campiñas al sur de su curso para poner en comunicación a los principales centros habitados de la región.

Dentro de la estructura territorial establecida por los romanos en la Bética, se otorgó una importancia especial a esta vía con la que se unían las capitales de los cuatro conventos jurídicos, esto es: Córdoba, Ecija, Sevilla y Cádiz. El inicio de la vía estaba en el propio río Guadalquivir, en un arco monumental, que señalaba el comienzo de la región cerca de Castulo; tanto este arco como algunos puentes y la propia vía recibieron el calificativo de "augustos", en clara referencia al emperador bajo cuyo mandato se había realizado su trazado. Ya hemos indicado, en el análisis de la evolución histórica de las vías romanas de Andalucía, la existencia de vías anteriores de trazado similar, como la de los Vasos de Vicarello, pero el nombre de Vía Augusta es el que mejor

representa al camino principal de la región y el que utilizaremos como término genérico para describirlo desde la época anterior a la de recibir este nombre, hasta las últimas noticias sobre sus reparaciones, para tratar en capítulo aparte otras vías romanas de disposición similar.

La Vía Augusta es, ante todo, la que posee dentro de Andalucía una documentación epigráfica más completa, puesto que se le pueden atribuir más de cuarenta miliarios y algunas inscripciones de puentes, que son además las más extensas y completas en cuanto a referencias a obras viarias. Durante casi un siglo, desde el año 2 a.C. hasta el 97 de la Era, las inscripciones conservan los calificativos augústeos y reflejan un buen número de reparaciones o construcciones de puentes; luego se omite la referencia al Jano Augusto y el nombre de la vía cae en desuso, al tiempo que se modificaría muchas veces su trazado, si se tiene en cuenta el número de reparaciones que reflejan los miliarios del siglo I. Estos datos son esenciales a la hora de analizar los posibles recorridos, puesto que las diferencias entre las fuentes itinerarias tienen su primera explicación en las variaciones que hubieron de efectuarse en el transcurso de los siglos.

No es conveniente, por tanto, buscar una coincidencia exacta entre los miliarios y cada una de las fuentes itinerarias, sino, más bien, considerar que estos testimonios son precisamente el reflejo de la evolución histórica del camino, que, dentro del mismo sentido general de circulación, tuvo que alterarse para servir a nuevas necesidades o para superar los obstáculos naturales que se hacían intransita-

Sillares reutilizados en el puente de La Barrosa, que pudieron pertenecer al primitivo puente romano.

Mapa del siglo XVI con el litoral de Huelva a Cádiz; la desembocadura del Guadalete era aún un brazo de mar que en época romana tendría mucha mayor amplitud.



bles por el deterioro de las obras públicas. Esta aclaración previa deberá ser tenida en cuenta en toda la descripción de la vía, puesto que, aunque empleemos genéricamente el nombre de Vía Augusta, no pretendemos asegurar que todos los vestigios detectados correspondan a la vía que recibió este nombre durante el siglo I de la Era, sino al camino principal de la región, paralelo al Guadalquivir, que servía de enlace a sus cuatro ciudades más importantes.

La descripción de esta vía sólo aparece en un relato continuo en los Vasos de Vicarello; en el *Itinerario de Antonino* corresponde a cuatro enumeraciones que no son correlativas y en el *Anónimo de Rávena* a otras cuatro con distintas direcciones y procedencias. Salvo dos de los tramos recogidos en el *Anónimo de Rávena*, todos los restantes relacionan las poblaciones por las que pasaba la vía en el orden inverso al que se cuentan las distancias en los miliarios, lo que significa que esta señalización no mantuvo su validez mucho tiempo. El punto de inicio de la vía en el Jano Augusto del Betis no se menciona en ninguno de los textos, lo que indica su posible desaparición durante el siglo II y las consiguientes alteraciones del trazado.

Por su importancia histórica y por su abundante documentación epigráfica, la Vía Augusta ha sido la más estudiada de las vías andaluzas, sin que esto signifique que se ha conseguido esclarecer con toda precisión su recorrido. Aunque muchos tramos vienen a ser coincidentes con caminos posteriores y se perpetúan incluso bajo la carretera nacional IV de nuestros días, en todos los sectores los indicios arqueológicos demuestran que ha tenido grandes cambios. Durante la Edad Media debió seguir siendo empleada y cosiguientemente reparada, de forma que parte de los trayectos en que se conserva el término "arrecife" para el camino principal de Andalucía pueden ser tanto de la vía romana como de su heredera medieval; en otros casos, sabemos que se trata de un arrecife nuevo realizado en la Edad Moderna, para reconstruir este eje fundamental de comunicaciones. Aún el *Diccionario Geográfico* de Pascual Madoz, hace poco más de cien años, llamaba arrecife a cualquier camino de firme elevado sobre el terreno, incluso los que se proyectaban hacer

entonces, lo que impide forzar la identidad de las vías romanas con todos los arrecifes de Andalucía.

Otro hecho importante que debe tenerse en cuenta al estudiar la vía es el de los grandes cambios sufridos por el curso del Guadalquivir y algunos de sus afluentes, así como el cegamiento progresivo de los caños en la desembocadura del Guadalquivir, en la del Guadalete y en la Bahía de Cádiz; resulta improbable que la vía trazada hace dos mil años ocupara terrenos que no se han hecho firmes hasta hace pocos siglos, y a la hora de buscar posibles puentes y cruces de ríos hay que intentar restituir los cauces antiguos para encontrar los indicios de la vía.

Realizaremos la descripción de la Vía Augusta desde Cádiz hasta Castulo, tomando el mismo origen que la vía de la costa, que es el indicado por todos los itinerarios, y abordaremos el estudio de cada monumento o de cada problema del trazado en el orden en el que éstos aparezcan en la descripción.

La primera cuestión dudosa es precisamente la del recorrido de la vía entre Cádiz y tierra firme. En el caso de la vía costera está claro que el paso de la isla de Cádiz a la costa cercana se realizaba en las proximidades del templo de Hércules, precisamente en el punto en el que según todos los geógrafos la costa quedaba más próxima; Estrabón le atribuye al canal de separación una anchura de un estadio, esto es, unos ciento ochenta metros, y Plinio algo menos de setecientos pies, lo que viene a suponer unos doscientos metros, que es poco menos de la anchura que hoy tiene el caño de Sancti-Petri delante de la Almadraba. Sin embargo, nunca se dice que aquí existiera un puente, ni que la isla de Cádiz en la antigüedad tuviera otro enlace con la costa. Sólo en el *Itinerario de Antonino* se menciona una mansión llamada Ad Pontem a doce millas de Cádiz, que es el primer punto de parada de la vía que se dirige a Sevilla, pero que no se cita en los Vasos de Vicarello.

La interpretación tradicional de esta mansión es la de que en época posterior a la realización de los Vasos de Vicarello se había construido un puente en el Caño de Sancti-

Petri, a la altura de San Fernando, que sería el precedente del Puente de Zuazo; la vía anterior, dos millas más corta, habría utilizado un paso por barcas en la zona de La Carraca. Sin embargo, ningún texto posterior menciona un puente en la vía que llegaba a Cádiz; lo que sabemos del Puente de Zuazo anterior a su reconstrucción medieval es que las pilas poseían una anchura de menos de cuatro metros, lo que coincide bien con la anchura del soporte del acueducto romano procedente del Tempul, del que hay numerosos vestigios, pero es claramente insuficiente para una vía romana. De otra parte, las dificultades de un trazado de la vía por la zona en la que hoy discurre la carretera nacional IV entre San Fernando y El Puerto de Santa María, debían ser muy grandes en la antigüedad.

La distribución de las alfarerías romanas y los embarcaderos correspondientes, en el arco de la Bahía que va desde Chiclana hasta El Puerto de Santa María, refleja la primitiva línea costera en la que el Guadalete creaba una desembocadura muy amplia, desde Puerto Real hasta El Puerto de Santa María, y que estaba mucho más alejada de las islas gaditanas que el terreno actual de esteros y salinas. Para el funcionamiento de toda esta industria era imprescindible que la costa fuera navegable en todo su perímetro, y la existencia de una vía en arrecife sobre el borde actual de la Bahía hubiera hecho imposible cualquier tipo de navegación hacia el interior. Se ha pensado que el nombre islámico de El Puerto de Santa María (Alcanatir) era una referencia a la existencia de puentes romanos, y a más de uno, ya que el término aparece en plural, pero parece más lógico atribuir a este topónimo el significado de "los canales" o "los caños", que es también posible y más aproximado a la estructura de su paisaje inmediato. A fines de la Edad Media, el cegamiento del Guadalete a la altura de la Cartuja impedía a Jerez contar con un puerto marítimo adecuado, por lo que esta ciudad intentó anexionarse el enclave de lo que finalmente sería Puerto Real, pero el mantenimiento de una navegación de cierto calado hasta las inmediaciones de Jerez se ha podido documentar en el hallazgo de un embarcadero, frontero a la Cartuja, con cerámicas del siglo XVI dentro de una nave de cierto porte, que hoy se encuentra retirado a más de un kilómetro del cauce del río.

Los planos de la Bahía de Cádiz en el siglo XVI reflejan un estado de cegamiento parcial de la desembocadura del Guadalete, en el que el río de San Pedro es aún un caño independiente y no se había llegado a consolidar la barra arenosa de Valdelagrana sobre la que discurre la carretera actual. Hasta el siglo XVIII no fue posible consolidar un camino terrestre entre El Puerto de Santa María y Puerto Real, y esto se hizo mediante la construcción de dos puentes nuevos en el Guadalete y en el río de San Pedro, al igual que se formó un nuevo trazado del camino que unía a Cádiz con San Fernando; de todo ello existe una descripción detallada en el *Viaje de España* de Antonio Ponz, que elogia este nuevo camino o arrecife como la solución a un aislamiento secular entre las poblaciones de la Bahía. Hasta esa fecha, la unión terrestre entre Cádiz y Sevilla se hacía por Chiclana, y desde allí por la Cañada Real que iba al Puente de la Cartuja, y a Jerez, camino empleado por Antonio Ponz en su primera visita y que es el único que se documenta en los planos de la región hasta fines del siglo XVIII.

Ante esta realidad de la evolución geográfica de la Bahía, que se refuerza cada día por la localización de nuevos alfares en terrenos muy alejados de la costa y del curso actual del Guadalete, sólo puede pensarse que el único camino terrestre desde las proximidades de Cádiz hacia el norte que podía estar consolidado en época romana sería una ruta similar a las diversas cañadas que enlazan a Chiclana con los vados del Guadalete. Desde luego, en todo este terreno, que hoy corresponde en su mayor parte al término de Puerto Real y que separa a la Bahía del curso del Guadalete, es donde se encuentran las mayores concentraciones de alfarerías romanas y los numerosos embarcaderos a los que parece lógico atribuir el nombre de Puerto Gaditano. La organización de esta zona habría sido efectuada por Balbo, tal y como indica Estrabón, y la vía pasaría por sus inmediaciones, ya que en los Vasos de Vicarello se emplea la forma Ad Portum para designar el punto en el que se producía un acercamiento o empalme de caminos con esta zona portuaria.

Nos parece, por tanto, lo más probable, que sólo existiera un punto de travesía del Caño de Sancti-Petri en la antigüedad, el mismo que empleaba la vía de la costa y que nunca

Vista aérea del paso del Guadalete por la Vía Augusta; en la parte superior derecha está el Cortijo de Salto al Cielo y en el borde izquierdo los alfares romanos de Rancho Perea.



41

La Vía Augusta en el límite de las provincias de Sevilla y Cádiz, al norte de Gibalbín.

42

Vista aérea del poblado de La Plata, cerca de Gibalbín, con la traza de la Vía Augusta.



poseyó un puente, sino un sistema de barcas como los que han perdurado hasta épocas recientes en diversos cruces del Caño. El puente de la Vía Augusta, mencionado sólo en el *Itinerario de Antonino*, pudo estar situado en el Caño Carbonero, que es el primer curso de agua que debe salvarse a la salida de Sancti-Petri hacia Chiclana. En la actualidad existe allí un puente de tablero plano que se apoya sobre dos pilas rectangulares hechas de sillería y muy reconstruidas en su parte superior; en el desvío inmediato de la carretera de La Barrosa, hay una fuentecilla labrada a base de superponer sillares y dovelas que parecen proceder de la construcción primitiva del puente. La carretera desde Sancti-Petri a Chiclana es un camino sobreelevado entre huertas, en cuyas márgenes empiezan a anotarse las primeras alfarerías y embarcaderos romanos, entre los que sobresale el emplazamiento de la Huerta Alta de Chiclana, lugar en el que se concentra el hallazgo de un elevadísimo número de inscripciones funerarias, que deben corresponder a las necrópolis situadas a lo largo de la vía.

Desde Chiclana hacia el norte existen tres grandes cañadas que llegan al Guadalete. La más occidental es la que bordea la Bahía por el Marquesado, Barrio de Jarana, Pinar de Villanueva, Olivar de Valencianos, Cortijo de Frías y otros numerosos lugares bien conocidos en la literatura arqueológica por la existencia de grandes canteras de barro, hornos de fabricación de ánforas y embarcaderos; todos ellos forman un área industrial muy extensa alrededor de Puerto Real, que es a la que mejor corresponde la denominación de Puerto Gaditano; el contacto con el Guadalete se produce frente al puente de la Cartuja de Jerez y es la comunicación empleada regularmente durante la Edad Moderna. Algo más al este existe otra cañada, de traza recta y elevada, que discurre también entre canteras de barro para las alfarerías antiguas y evita el paso de las lagunas hasta alcanzar la orilla frontera a San Isidro del Guadalete y las alfarerías del Rancho Perea. Por último, la cañada ganadera más importante de la zona es la que discurría por el Cerro del Berrueco y el Castillo del Berroquejo hasta el vado de Torrejera.

Tanto por la abundancia de yacimientos romanos a lo largo de estos caminos como por su clara viabilidad en las condiciones paleo-

geográficas de la Bahía de Cádiz, cualquiera de ellos puede ser el heredero de la Vía Augusta, aunque en nuestra opinión el que reúne mayor número de posibilidades es el que cruza el Guadalete frente al poblado de colonización de San Isidro, ya que junto a éste se encuentran las primeras alfarerías romanas en el curso del río que parecen servir a un tráfico marítimo directo, y en este punto se produce un último estrechamiento del cauce entre orillas elevadas con menos de cien metros de anchura, que sería mucho más fácil de transitar que el paso de la Cartuja, con más de dos kilómetros de separación entre sus orillas; la cañada de Torrejera parece ser una variante de época medieval relacionada con el apogeo de Medina-Sidonia.

Este es, en consecuencia, el trazado más probable que pudo tener la Vía Augusta, si empleamos esta denominación estrictamente para la vía trazada desde el Jano del Betis, junto a Castulo, hasta el Océano, tal y como se indica en los miliarios del siglo I, y si pensamos que se trataba de una ruta exclusivamente terrestre. El resto de las fuentes itinerarias y los textos geográficos se refieren a una estructura de comunicaciones sensiblemente distinta.

El valor científico y la amplitud de las indicaciones de Estrabón sobre la estructura antigua de la zona de la Bahía de Cádiz nos parece el documento de mayor utilidad a la hora de interpretar la forma en la que se comunicaban Cádiz, su puerto y la ciudad de Asta. Estas tres localidades son las primeras en la enumeración de los Vasos de Vicarello y se repiten en el mismo orden en el *Itinerario de Antonino* y en el *Anónimo de Rávena*; este último texto cita "Gaditana, Portum, Asta" como los tres últimos enclaves de la costa andaluza antes de pasar a territorio portugués.

El Puerto Gaditano debe reducirse a la zona ya indicada de los alfares y embarcaderos de Puerto Real, mientras que Asta es el nombre antiguo de la población cuyo territorio puede equipararse al actual término de Jerez de la Frontera, ya que eran súbditos suyos los habitantes de la Torre Lascutana, próxima a Alcalá de los Gazules y otras ciudades como Regina. Laepia Regia y Turrirecina, del distrito gaditano, tienen nombres formados sobre el mismo

apelativo de Regia que distinguía la supremacía de Asta sobre sus ciudades vecinas. La ciudad de Asta en Estrabón y Plinio es la que ha mantenido su nombre en el despoblado de las Mesas de Asta, al noroeste de Jerez, pero a su territorio debían pertenecer otras poblaciones importantes como la gran ciudad del Cerro de Gibalbín, que domina topográficamente la región, y que pudo ser el enclave tartésico originario, que cedería importancia en época romana al puerto comercial situado entre los esteros.

Estrabón explica que en esta región se conocían bien las posibilidades de uso de los esteros como vías navegables y que por ellos se habían desarrollado ciudades como Asta, a la que llegaban las embarcaciones aprovechando el flujo de las mareas. El estuario de Asta y de Nabrisa (Lebrija), se encontraba, según su relato, después de Cádiz y el Puerto de Menestheo, y antes de la isla formada por los dos brazos de la desembocadura del Guadalquivir, en la que se encontraba el oráculo de Menestheo y la torre de Cepión (Chipiona); añade, además, que en Asta se reunían con frecuencia los gaditanos por ser considerada en cierto modo la capitalidad de la zona de los esteros y estar alejada del Puerto Gaditano poco más de cien estadios. El antiguo estero de Asta y Lebrija debe ser el que hoy llamamos de Tabajete, pero su comunicación inmediata con la zona gaditana no podría hacerse a través de la desembocadura del Guadalquivir, con un rodeo de más de setenta y cinco kilómetros, sino de forma directa con la desembocadura del Guadalete en la Bahía, y por una ruta fluvial, favorecida por las mareas.

Esta interpretación del texto de Estrabón es la única aceptable, a pesar de que la evolución posterior de los esteros haya cegado la antigua comunicación, y son muchos los investigadores que han propuesto posibles pasos de canales que unirían las desembocaduras del Guadalquivir y el Guadalete, a través de Asta, aunque en ningún caso se ha obtenido una solución plenamente aceptable. El paso más favorable entre Asta y el Guadalete sería un canal que llegaría a la zona del aeropuerto de la Parra; según los datos de Estrabón, podría tratarse de un canal artificial, y se conocen proyectos aún en el siglo XVI para volver a convertirlo en ruta de navegación.

Si se considera a la ciudad de Asta, de acuerdo con las indicaciones de Estrabón, como un enclave fluvial comunicado por canales con Cádiz, resulta innecesario buscar un trazado de vías terrestres que realice la misma función. Es posible que los itinerarios reflejen en sus mediciones parte de estos trazados navegables de los canales de los esteros, o que en la vía terrestre se marquen las distancias hasta las márgenes de los caños en las que se iniciaba el recorrido fluvial, pero parece comprobado que la zona de Mesas de Asta quedaba en la antigüedad dentro de un territorio surcado por vías navegables sin enlaces terrestres.

En el texto del *Anónimo de Rávena*, la diferenciación entre las dos formas de comunicación parece muy clara. Asta se menciona como última población del recorrido costero, mientras que el resto de las poblaciones relacionadas con la Vía Augusta forman una vía, exclusivamente terrestre, desde Ugia (Torres Alocaz) hasta Medina-Sidonia, que llegaría también a Cádiz. Creemos que las referencias al arrecife antiguo, sobre el que se desarrolla hoy la carretera nacional IV, entre Torres de Alocaz y El Puerto de Santa María, deben ser consideradas como obras medievales o posteriores, puesto que en los casos mejor indicados el arrecife llega a Jerez, donde no existió población romana, y que no puede identificarse con Asta. Entre Jerez y El Puerto de Santa María, el arrecife recorría la margen norte del Guadalete por El Portal, lo que sólo se corresponde con la estructura medieval del territorio. Los restos de una posible vía romana que se señalan en las cercanías de Mesas de Asta en el mapa de Coello de 1868 no coinciden tampoco con las interpretaciones posibles de una vía entre Asta y El Puerto de Santa María, ya que se dirigen hacia El Portal de Jerez. Los restos de un relleno de material romano en la marisma inmediata a Asta, denominados tradicionalmente "el muelle", han suministrado cerámicas de la segunda mitad del siglo I de la Era, es decir, que no pueden corresponder a la construcción de una vía en época de Augusto, ni a su predecesora de los Vasos de Vicarello, por lo que nos parece oportuno darles el mismo sentido de embarcadero que conserva su topónimo actual.

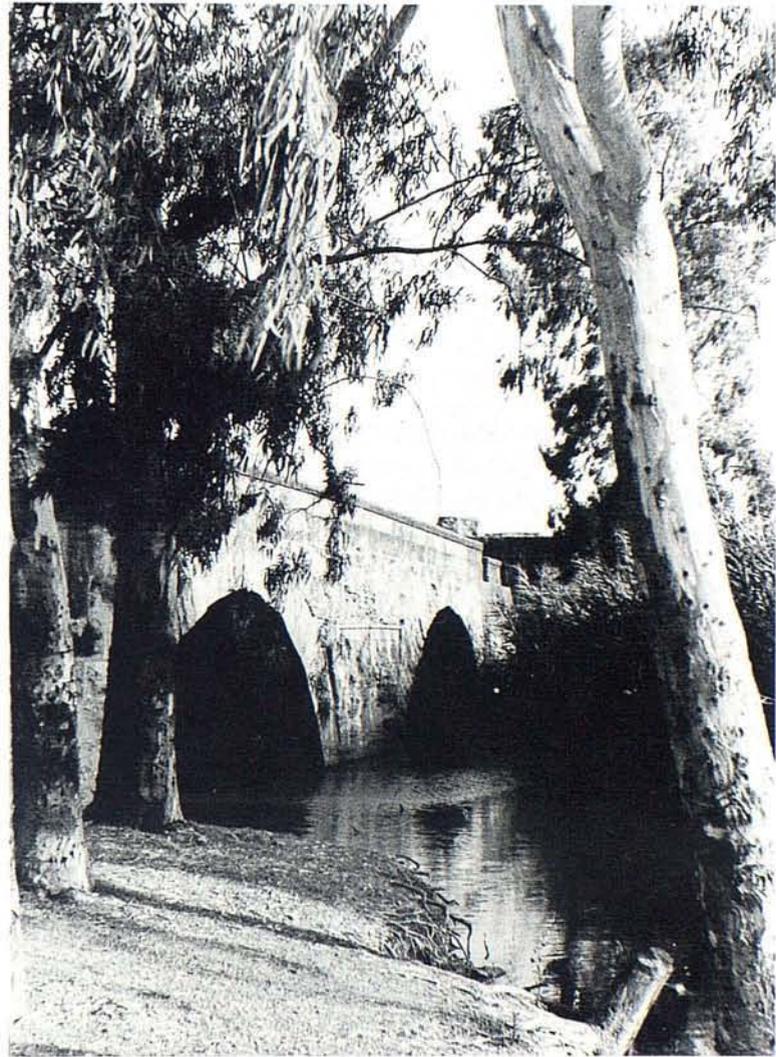
Un último dato a tener en cuenta respecto al posible trayecto de la Vía Augusta por los alrededores de Mesas de Asta es la existencia de

43

El puente de Las Alcantarillas en su estado actual.

44

Pilar central en el que se encuentra la inscripción del puente de Las Alcantarillas.



un miliario de Nerón, encontrado en 1744 en el arrecife entre Jerez y El Puerto, cuyo paradero actual se desconoce. En este miliario se reflejaba la cifra de 222 millas, lo que superpuesto sobre las distancias conocidas de otros miliarios indica una posición original intermedia entre Asta y Ugia, unos veintiocho kilómetros al norte de donde se halló; por tanto, no es un dato útil para identificar el paso de la vía, sino, más bien, un claro testimonio de que ésta había sido expoliada desde mucho antes para formar nuevos caminos, trasladándose sus materiales a considerables distancias. En cualquier caso, la aparición de algún miliario en su posición original será el argumento definitivo para conocer el recorrido de este sector de la Vía Augusta.

El enlace terrestre entre las vías procedentes de la Bahía de Cádiz y la que podemos denominar con toda seguridad Vía Augusta, por la inscripción conservada en el puente de las Alcantarillas, debe buscarse en una ruta directa desde el Guadalete. Si las referencias del *Itinerario de Antonino* y de los Vasos de Vicarello corresponden a una vía terrestre entre el Puerto Gaditano y el lugar de paso del Guadalete, desde el que se accedía también a la ciudad de Asta, deben buscarse sus huellas en los caminos que atraviesan entre la Sierra de Gibalbín y la de Gamaza, para llegar a Torres Alocaz. La siguiente mansión citada por todos los itinerarios es Ugia y el trazado de la vía es evidente desde la Torre de los Herberos (Orippo) hasta las Torres de Alocaz; en este punto la carretera actual se desvía hacia el suroeste, pero las fotos aéreas y la observación del territorio permiten reconocer un camino elevado, que mantiene la misma dirección tomada por la vía en el Puente de las Alcantarillas y que se une a la cañada inmediata a la Sierra de Gibalbín.

Este camino directo entre Torres Alocaz y el Guadalete tiene tanta entidad topográfica que ha seguido manteniéndose como límite entre las provincias de Sevilla y Cádiz en un trayecto de más de seis kilómetros; al este de Gibalbín, un arroyo y el caserío y el valle inmediatos llevan el nombre de "la Plata", tan frecuente en las denominaciones islámicas de las vías romanas peninsulares; luego, el mismo camino pasa por el gran despoblado de las Mesas de Santiago y sigue hacia el sur, en un

trazado claramente rectilíneo en las fotografías aéreas, que pasa por el Cortijo de Vicos y alcanza el Guadalete por el poblado de San Isidro, junto al cual se conserva también el significativo topónimo de Alcántara, que puede recordar la existencia de un puente romano.

El emplazamiento de Ugia en Torres de Alocaz, ya dentro de la provincia de Sevilla, nos sitúa ya en una zona en la que los restos de la Vía Augusta son claramente reconocibles, especialmente en las fotografías aéreas que muestran un trazo blanco continuo bajo las tierras de colonización. Este trazo tiene su punto central en el puente de las Alcantarillas, un monumento indudablemente romano y perteneciente a la vía, pero ésta no coincide en absoluto con la carretera actual, sino que es paralela a su recorrido, unos trescientos metros al este. Precisamente aquí se comprueba la sensible diferencia entre la vía romana y el arrecife medieval y moderno, ya que la vía está totalmente en desuso y sólo se aprecia como una traza abandonada bajo el terreno, mientras que el arrecife se corresponde con la carretera actual y atraviesa el pueblo de Los Palacios, por donde nunca pasó la vía romana, a pesar de las indicaciones de los mapas del siglo XVIII.

El puente de las Alcantarillas es una edificación de gran porte, que ha sobrevivido al abandono de la vía y que hoy resulta difícilmente reconocible por el crecimiento de la vegetación en todo el cauce del arroyo Salado, cegado por los aluviones y la falta de una salida rápida a su corriente. Se encuentra muy cerca del viaducto por el que se supera la vía del ferrocarril en la carretera nacional IV, en el extremo de la llamada "recta de Los Palacios". Durante la Edad Media y la Moderna era paso obligado para los viajeros entre Sevilla y Cádiz, de modo que aquí se hallaba establecida una pequeña edificación defensiva con fines fiscales, de la que aún se mantienen los muros. Hasta el siglo XVIII parece que contaba con dos de estas torres, una a cada lado del puente, pero hoy sólo se conserva la de la parte meridional y en ella los únicos vestigios romanos son sillares reutilizados dentro de una fábrica medieval de tapiales.

La estructura del puente se compone de dos arcos de casi seis metros de anchura cada uno, aparejados con sillares de treinta centíme-

tros de altura y labrados toscamente, con las aristas alisadas para enrasarlos en la obra y el interior de la cara sin rebajar, con lo que se obtiene el aspecto de almohadillado rústico, que es más bien un resultado práctico de la labra que un propósito estético. Ambos arcos descansan sobre una pila central rectangular, sin tajamares, que según las fotografías antiguas poseía un aliviadero rectangular en el centro, actualmente cegado. En las dos caras de la pila central se observa el rebaje de una cartela rectangular en la que estaba colocada la inscripción dedicatoria del puente, una de ellas totalmente perdida y la otra parcialmente borrada, pero en la que aún se lee AVGVSTVS PONTEM en la primera línea, quizás DEDICAVIT en la segunda, y IO COS en el extremo de la tercera, lo que viene a significar que Augusto construyó este puente, en el año del consulado de los dos senadores cuyos nombres se han perdido. La sencillez del texto, con la simple mención de Augusto sin otros calificativos, encaja bien con una obra de primera mano, hecha a comienzos del Imperio.

Aunque la fisonomía del puente de las Alcantarillas corresponde bien a su traza primitiva, son numerosos los indicios de reparaciones parciales que afectan sobre todo a una cara de un arco y a toda la parte superior sobre la que se ha levantado un nuevo tablero con ligeras pendientes y un parapeto recto.

El recorrido de la Vía Augusta entre el puente de las Alcantarillas y la ciudad de Orippe (Torre de los Herberos) se puede seguir con toda claridad en las fotografías aéreas, paralelo a la carretera nacional IV, hasta cerca de Los Palacios. La vía discurría al este de la población y atravesaba en dirección oeste el paso actual de la autopista Sevilla-Cádiz y el de la carretera nacional, al norte de Los Palacios. Empieza a volver a conservarse como camino transitado en las cercanías del poblado de Adriano, desde el que continúa en línea recta hasta la Torre de los Herberos, y en todo este trayecto sí es apreciable su fisonomía de arrecife, o camino elevado, que coincide con el arrecife empleado hasta el siglo XVIII.

Entre Torre de los Herberos y Torres Alocaz, es decir, entre Orippe y Ugia, se cumple con exactitud la distancia de veinticu-

tro millas, o sea, treinta y cinco kilómetros y medio, que atribuyen a este trayecto tanto los Vasos de Vicarello como el *Itinerario de Antonino*. La ciudad de Orippe ocupaba los terrenos del llamado Cortijo de Tije, situado en la margen de la Madre Vieja o curso antiguo del Guadalquivir, con su enclave principal en el montículo que se corona por la torre medieval de los Herberos, y una zona extensa de industrias y necrópolis a su alrededor que bordean la Vía Augusta. La localidad de Orippe no debió alcanzar importancia hasta época romana, restándose a Caura (Coria del Río), de la que se había alejado el meandro del Guadalquivir; el trazado de la Vía Augusta por esta población supondría un estímulo mayor a su desarrollo, puesto que se convertía en el punto mejor situado del curso del río en relación con las vías terrestres, más cercano a la desembocadura que Sevilla, y con una región muy fértil en su entorno a la que servía de mercado y centro de exportación. En la actualidad, tanto el río como la vía se han apartado considerablemente de la zona, despoblada desde la Edad Media.

El acercamiento de la Vía Augusta a Orippe hace que en esta ciudad se produzca una clara inflexión de su trazado; la vía procedente de Ugia llegaba aquí desde el sudeste y salía luego hacia el noreste, formando ambos ramales casi un ángulo recto. La dirección del segundo ramal no conduce exactamente hasta Sevilla, como podría desprenderse de la lectura de los itinerarios, sino que apunta directamente hacia la localidad de Torreblanca, desde la que parte con la misma orientación la Vía Augusta en su recorrido hacia Carmona. La identificación habitual de la Vía Augusta con los arrecifes medievales atestiguados en planos modernos, ha hecho tradicional la interpretación de que la vía procedente de Orippe se unía a la carretera nacional IV en Bellavista, y desde aquí seguía su mismo recorrido hasta Sevilla, o incluso un camino más cercano al río, conocido por Cañada de la Fuente de Don Pelayo. Sin embargo, no hay vestigios documentados de los puentes que sería necesario disponer para cruzar el Guadaira y el Tagarete en este recorrido, y el paso de este último río, tan difícil en épocas de crecidas, debería duplicarse con un nuevo puente para dar salida a la vía hacia Carmona por el oeste.

El paso de la Via Augusta junto a la población de Los Palacios, entre Ugia (Torres Alocaz) y Orippe (Torre de los Herberos).



ESCALA 1:30.000

46

El agger de la Vía Augusta junto al paso del río Guadaira en los terrenos de la Universidad Laboral de Sevilla,

47

Los restos de la Vía Augusta entre Torreblanca y la Venta del Pino, al este de Sevilla.



La documentación más antigua sobre los posibles pasos del río Guadaira, y muy especialmente el relato de la conquista de la ciudad en el siglo XIII por el rey Fernando III el Santo, indican que el puente primitivo sobre este río se encontraba en los terrenos inmediatos a la actual Universidad Laboral. Se le llama hasta el siglo XVII, en que fue arrastrado por una avenida, "la Puente Horadada", y fue tomado como referencia para el Repartimiento medieval, de modo que en él vienen a unirse los términos municipales de Sevilla, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaira. Desde Oripipo, la dirección de la Vía Augusta apunta hacia Bellavista, pero sigue más allá de esta población por la carretera que atraviesa la zona de Villanueva del Pítamo, y que es también línea divisoria entre los términos de Sevilla y Dos Hermanas.

Al norte de la Universidad Laboral, y conservando la misma dirección, alcanza el río Guadaira en el punto en el que se encontraba la Puente Horadada; allí, los cultivos modernos no han conseguido borrar totalmente el trazado de la vía, de forma que junto a la margen del río, se conserva un trayecto de unos cincuenta metros de longitud del lomo elevado de tierra sobre el que discurría la Vía Augusta. Con el mismo trazado rectilíneo en la otra orilla se llega hasta Torreblanca, en la que se sigue de nuevo el camino en arrecife, o quizás, con mayor precisión latina, en "agger", que conduce hasta Carmona. La conexión desde la Puente Horadada con Sevilla se hacía por un camino en dirección noroeste, hoy absorbido por el crecimiento de la ciudad que pasa por la Barriada de la Plata y por la zona de la Buhaira para entrar en Sevilla por la Puerta de la Carne. El topónimo plata es una nueva repetición del indicativo musulmán de las vías romanas, en la Buhaira hay restos patentes de establecimientos romanos y en el Barrio de San Bernardo, junto a la Puerta de la Carne, se registran los hallazgos más importantes y numerosos de las necrópolis romanas de Sevilla.

La identificación de este trazado directo y principal de la Vía Augusta por las inmediaciones de Sevilla no es obstáculo para admitir que estuvieran también en uso en época romana un ramal desde Bellavista hasta la Puerta de Jerez y otro desde Torreblanca hasta la Puerta de Carmona. Ambas comunicaciones pudieron

coexistir, pero hay argumentos históricos para pensar que el camino más antiguo de entrada a Sevilla desde el este era precisamente el que procedía de la Puente Horadada del Guadaira.

Ya se ha indicado en la primera parte la importancia que tiene durante el periodo romano-republicano la vía que venía desde Obulco hasta Munda e Ilipa, que será mencionada en los itinerarios como parte de la vía entre Sevilla y Antequera. De acuerdo con el texto del *Itinerario de Antonino*, la primera población desde Sevilla en esta vía era Basilippo, identificada con el Cerro del Cincho, al oeste del Arahal, pero la distancia indicada de veintiuna millas no resulta suficiente para el recorrido real, a no ser que se cuenten desde el cruce del Guadaira por la Puente Horadada. Precisamente, en el *Itinerario de Antonino*, se unen los recorridos de Oripipo a Sevilla y desde aquí a Basilippo en una sola vía, que podría corresponder bien con las distancias marcadas sólo si se refiere la indicación de Sevilla a su conexión desde la Puente Horadada.

La interpretación de este recorrido lleva a pensar que el camino más antiguo de acceso a Sevilla es el procedente de Basilippo, y que la Vía Augusta se trazó buscando la distancia más corta entre Carmona y Oripipo, a través del mismo vado o puente del Guadaira que ya se encontraba en uso desde hacía siglos. Luego, la importancia de la Vía Augusta, que viene a sustituir a la meridional de Ilipa y Basilippo, haría que las mediciones de la vía antigua se hicieran a partir del cruce a Sevilla, en el que coinciden tanto los datos de los itinerarios como los restos más apreciables del camino con fisonomía romana.

La zona en la que se conserva la Vía Augusta con un aspecto más semejante al que debió tener en época romana es el trayecto desde Torreblanca hasta el kilómetro 525 de la carretera nacional IV, entre Sevilla y Carmona. Aquí la vía es un verdadero "agger", elevado a más de un metro sobre el terreno circundante y pavimentado aún en muchos tramos con un firme de piedra arenisca de tamaño mediano, aplanada por el paso de los vehículos. Este tramo de vía, con unos nueve kilómetros de longitud, puede ser la vía romana de Andalucía de mayor recorrido, conservada en uso y sin

grandes alteraciones durante los últimos dos mil años; influye en ello lo apropiado de la piedra empleada en su firme, a la que parece que su carácter sedimentario y arenoso le ha provocado una consolidación especial, y también el que hace ya muchos años que se abandonó como carretera general y esto le ha evitado desgastes y reparaciones como los producidos en otros sectores. La vía se pierde debajo de la carretera nacional, precisamente en el punto en el que se pasa del término municipal de Sevilla al de Carmona, lo que indica que aún en las vías de mayor importancia regional o nacional, sólo en contadas ocasiones los trazados y reparaciones obedecen históricamente a grandes proyectos públicos y que casi todas las obras de reforma se han venido produciendo por intereses locales que alteran la uniformidad de los grandes caminos.

Desde el kilómetro 525 hasta el 514 de la carretera nacional IV, la vía y la carretera coincidían perfectamente, lo que ha venido a alterarse en el presente año por el desdoblamiento de la carretera, que tiene ahora un trazado mucho más ancho, y con suaves curvas, de forma que el firme de la calzada queda a veces bajo un carril y otras bajo el de sentido contrario. En todo este sector, los olivares circundantes a la vía muestran una parcelación ortogonal con su misma orientación y con las medidas típicas de las centuriaciones romanas, de forma que la Vía Augusta sirve aquí de decumano máximo del reparto agrícola; el cardo máximo de esta centuriación vendría a coincidir con la línea primitiva de la carretera entre Mairena del Alcor y Brenes. La orientación de las centurias es algo distinta de la que se observa en la Vega de Carmona, por lo que puede pensarse que la Vega y los Alcores se distribuyen en parcelas en momentos distintos; es muy probable que la Vía Augusta se trazara posteriormente sobre el eje de las centuriaciones y esto explicaría las ligeras desviaciones de la vía en sus extremos.

A partir del kilómetro 514 la Vía Augusta seguía un trazado algo más recto que el de la carretera nacional IV, al norte de ésta, y alcanzaba la ciudad de Carmona por el camino llamado del Quemadero, que discurre entre la necrópolis romana y el anfiteatro de la antigua población. Este trayecto conduce hasta la Puer-

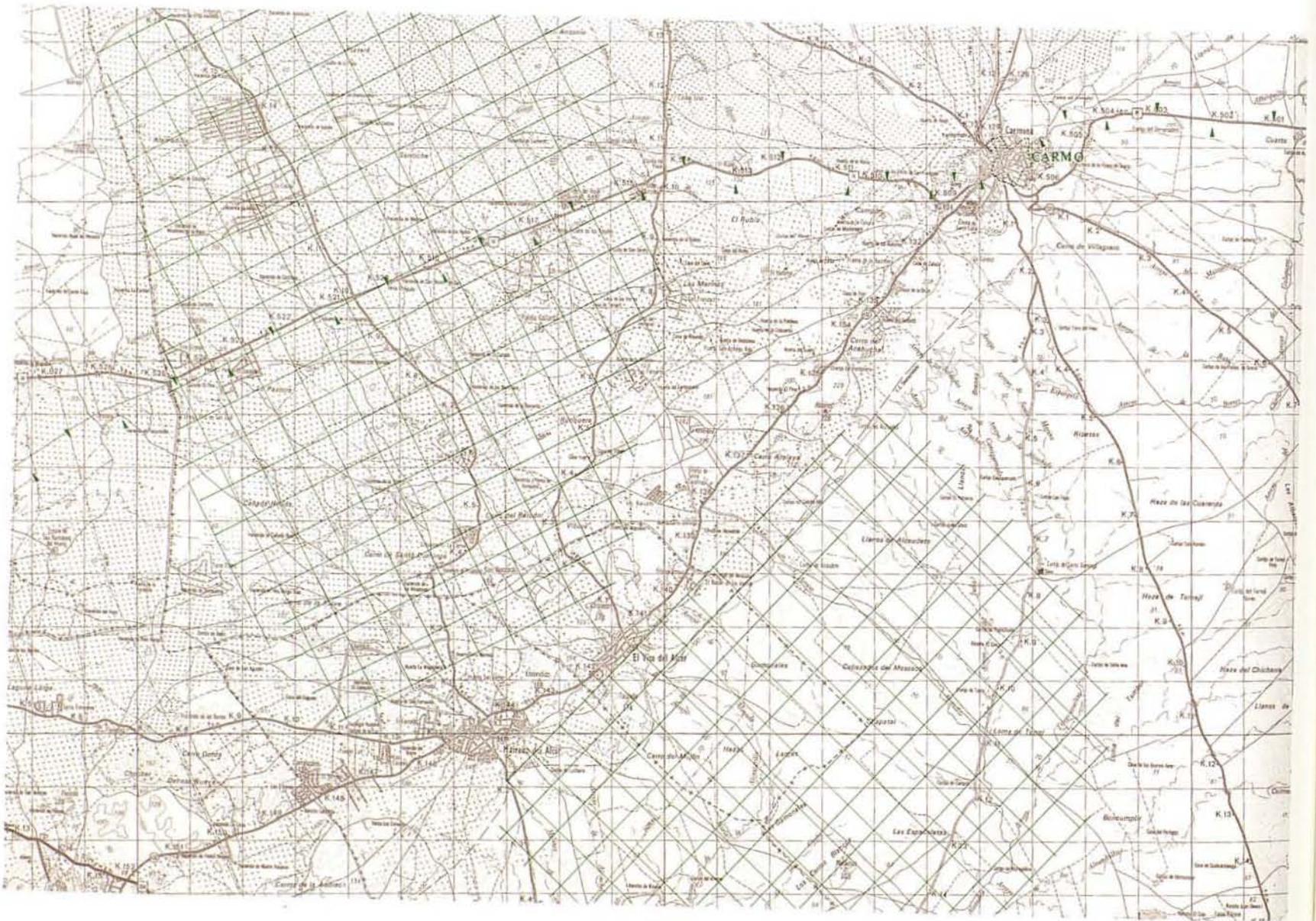
ta de Sevilla, el bastión de una fortaleza antigua mejor conservado de Andalucía. Esta puerta existía al menos desde época tartésica y fue dotada en el siglo III antes de Cristo de un gran torreón defensivo, ampliado durante la República romana y coronado por un templo en las décadas finales del siglo I antes de Cristo. La colocación de un templo sobre el bastión indica una transformación de las necesidades defensivas que debe situarse en los comienzos del Imperio, cuando se considera prioritario estimular la arquitectura monumental y representativa frente a las exigencias anteriores de carácter esencialmente militar. Este mismo criterio de desarrollar construcciones oficiales como expresión del nuevo orden político es el que llevó a establecer la Vía Augusta de la Bética, con su arco inicial en el Guadalquivir, de forma que coinciden en un mismo programa monumental el trazado de la vía y la transformación en monumento religioso de la antigua fortificación.

La Puerta de Sevilla en Carmona se compone de dos tramos de arcos dobles, separados por un patio, y se complementa con otra puerta menor al norte del bastión, lo que le da un carácter de punto esencial de control de las comunicaciones de la región, que tenían que atravesar necesariamente la ciudad. Al otro extremo de esta puerta se encuentra la de Córdoba, de estructura muy distinta, ya que posee un solo vano entre torres poligonales; también estas torres están dotadas de elementos arquitectónicos que realzan su monumentalidad, ya que poseen en cada esquina una organización de pilastras adosadas, que le darían un aspecto semejante al de un arco honorífico. En este sentido, la Puerta de Córdoba en Carmona recibía el mismo tratamiento que los arcos de paso de las vías romanas, y su estructura puede considerarse similar a la que tendría el Jano Augusto del Guadalquivir, en el inicio del trazado de la Vía Augusta por la Bética.

El descenso de la Vía Augusta desde la Puerta de Córdoba en Carmona hasta la Vega del Corbones tenía un desarrollo sinuoso, para conseguir salvar una pendiente de ciento veinte metros en una ladera de menos de seiscientos metros de ancho. La bajada antigua, rectificada en 1779, era excesivamente "agría",

La Vía Augusta al oeste de Carmona y los trazados de las parcelaciones agrícolas romanas en La Vega y en los Alcores.

▲
N



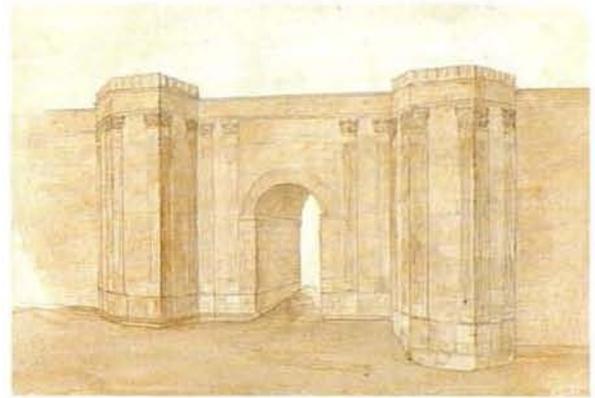
ESCALA 1/100.00

49

Aspecto en época romana de la puerta de Sevilla en Carmona (acuarela de F.Salado sobre la reconstrucción de A. Jiménez).

50

La puerta de Córdoba en Carmona, concebida como un arco triunfal en el paso de la Vía Augusta (Acuarela de F. Salado).



51

Miliario de la Vía Augusta porcedente de La Luisiana (Museo Arqueológico de Sevilla).

52

Miliario encontrado en Villanueva del Rey (Iglesia de Santa María de Ecija).

53

Inscripción de un puente de La Carlota (Museo Arqueológico de Sevilla).



según la expresión del proyecto de aquella fecha, pero no puede afirmarse que correspondiera con la misma de la Vía Augusta; el puente de ladrillo con cinco ojos que se conserva en su tramo final es de técnicas y materiales posteriores a la época romana, aunque pudo sustituir sobre sus mismas pilas a un puente romano anterior. Entre la falda de los alcores y el río Corbones, la carretera es una línea recta que podría corresponder a la vía romana; sin embargo, en el plano de Fernández Angulo de 1779, que se conserva en el Archivo Histórico del Ejército, titulado "Plano de los Caminos que hay desde la Ciudad de Sevilla a la de Ecija, uno de ellos Arrecife ó Camino Antiguo Romano, el mejor y mas facil á componer y en el q. se proyecta", este trazado se rotula "Camino nuevo q. se executa por la Ciudad de Carmona hasta el punto A ó puerta de Córdoba". Parece que el recorrido de la Vía Augusta desde la Puerta de Córdoba hasta el río Corbones no era reconocible ya en el siglo XVIII, ni siquiera como un arrecife antiguo semejante al que se observaba en otros lugares.

A partir del puente del río Corbones, en el que no hay ningún vestigio de antigüedad, los restos del arrecife antiguo, indicados en el plano que mencionamos en las líneas anteriores y en otros muchos documentos y mapas, han sido reconocidos con toda claridad. En parte fueron aprovechados para la construcción sobre su mismo firme de la carretera actual, pero en otros casos la carretera y el arrecife antiguo se mantuvieron como caminos paralelos desde Carmona a Ecija; habitualmente la carretera discurre algo más al sur, y la traza del arrecife como camino en uso y otras veces como línea marcada bajo los cultivos se observa bien en las fotografías aéreas de 1956; una parte del arrecife se ha mantenido hasta nuestros días con el nombre de Cañada de don Francisco. En cualquier caso, ni el firme de la pavimentación del arrecife que puede descubrirse aún en algunos sectores, ni algunas pequeñas obras de alcantarillas en arroyos menores, tienen aspecto de obra romana, lo que no puede extrañar, ya que esta parte de la vía se ha mantenido con un uso muy activo durante dos mil años.

Tanto sobre la carretera actual como sobre el arrecife antiguo se cumplen con precisión las distancias transmitidas en el

Itinerario de Antonino y en los Vasos de Vicarello. Entre Carmona y Ecija se encontraba la ciudad de Obulcula, cuyos restos se extienden al norte del Castillo de la Monclova; desde la puerta de Córdoba hasta el Castillo de la Monclova la carretera tiene un recorrido de treinta kilómetros y los itinerarios señalan veinte millas, o sea, 29,6 kms; desde la Monclova a Ecija hay veintidós kilómetros y los itinerarios señalan quince millas, es decir, 22,2 kms. La correspondencia entre los lugares y sus distancias medidos en la antigüedad tienen, por tanto, una gran exactitud, y esto da una cierta confianza en que es necesario buscar interpretaciones de los itinerarios que reflejen esta precisión.

Entre la Monclova y Ecija han aparecido dos miliarios con los que puede documentarse algo mejor la vida de la vía en sus momentos más tardíos. Uno de ellos fue donado al Museo Arqueológico de Sevilla, como procedente de La Luisiana, y es una columna de mármol reutilizada, de menos de treinta centímetros de diámetro, en la que se ha grabado una dedicación a Constantino I; este tipo de miliarios puramente honoríficos, en los que no aparecen referencias a distancias ni a obras viarias, es habitual en el siglo IV de la Era; su sentido es seguir manteniendo el recuerdo de los emperadores a lo largo de las vías, quizás como agradecimiento a la financiación de alguna obra pública, que puede ser la del propio camino, pero con el propósito fundamental de renovar la imagen de la columna miliaria al lado de la vía. Se suelen encontrar cerca de las poblaciones que las graban como testimonio de su devoción al emperador, por lo que esta columna miliaria de La Luisiana debió erigirse cerca del Castillo de la Monclova por los ciudadanos de Obulcula, o en Ecija, que aunque se encuentra más alejada, se distingue por haber ejecutado un buen número de estos monumentos en sus vías inmediatas.

Seis kilómetros antes de llegar a Ecija, en el trayecto de la Cañada de don Francisco que parte del poblado de Villanueva del Rey, se encontró en 1945 la parte superior de un miliario de Caracalla; en este caso es un fuste recto, labrado con esta finalidad y semejante a otros miliarios de los alrededores de Córdoba, por lo que puede relacionarse con la señaliza-

ción general de una parte de la vía, efectuada bajo el mandato de este emperador hacia el año 214.

La diferenciación entre el carácter conmemorativo y el honorífico que pueden tener los miliarios en los últimos siglos del Imperio está atestiguada en un miliario de Constancio I, que estuvo en la Iglesia de Santa Inés de Córdoba. La inscripción estaba hecha sobre una columna con los nombres y títulos del emperador en dativo y la expresión final RES-TIVIT, lo que podría traducirse abreviadamente, "al emperador Constancio... que la restituyó (la vía)", pero no era ésta su única inscripción, ya que en la otra cara de la columna había una dedicatoria, también en dativo, al emperador Aureliano por la ciudad de Astigi (Ecija). Esta columna miliaria honorífica debió estar colocada originalmente en las cercanías de Ecija, como homenaje a Aureliano realizado por los ciudadanos astigitanos hacia el año 270 en la Vía Augusta, y unos treinta y cinco años más tarde fue transportada hasta los alrededores de Córdoba, para conmemorar una reparación oficial de la vía. Del mismo emperador Aureliano se conoce otro miliario de la Vía Augusta, hallado recientemente y trasladado a la población de Almodóvar, en el que figuran el nombre del emperador y sus títulos en nominativo, como autor director de la reconstrucción del camino. En estas inscripciones se observa la coexistencia de iniciativas estatales y locales en la construcción de las vías públicas, que daban lugar a miliarios conmemorativos en las obras de iniciativa imperial y a miliarios honoríficos en las ejecutadas por cada localidad.

En la entrada occidental de Ecija, la Vía Augusta discurría en forma similar a lo que ocurre en Carmona, entre el anfiteatro y la necrópolis; su paso por la ciudad desde la puerta "Cerrada" hasta la puerta del Puente se considera coincidente con el decumano máximo de la Colonia Augusta Firma, creada en época de Augusto como cabecera de una de las cuatro circunscripciones judiciales de la Bética. Esta distinción administrativa debió potenciar el papel de la población como encrucijada de caminos; aquí se unía la vía que llevaba desde Córdoba hasta Carteia con las que discurrían paralelas al curso del Genil, que más adelante se desarrollarán en ambas direcciones hasta

Málaga y Mérida como vías de primera importancia. La Vía Augusta parece transformar la estructura precedente de las comunicaciones, precisamente por la creación de la capitalidad de Ecija.

De acuerdo con las descripciones de los acontecimientos bélicos de la época final de la República, que han sido reseñados en la primera parte, existió una vía anterior y más directa que la Vía Augusta, que comunicaba Córdoba y Sevilla. Este camino atravesaba el Genil al norte de Ecija, por el despoblado de la Isla del Castillo, donde se encontraba la ciudad de Segovia, y recorría la planicie entre el Genil y el Corbones pasando por Cañada del Rosal y La Campana, para alcanzar Carmona en el mismo lugar donde tuvo el puente sobre el Corbones la Vía Augusta. El paso del Genil en Ecija, hasta antes de la época imperial, correspondía sólo a la vía de Córdoba a Carteia, que seguía en dirección suroeste y se estudiará en un capítulo posterior. El trayecto de la Vía Augusta entre el Corbones y el Genil corresponde a un camino que había sido secundario durante la República y que se trazó definitivamente a partir de la institución de la colonia augustea en Astigi, reduciendo así la importancia de la vía de Córdoba a Carteia, que deja desde entonces de ser mencionada y no figura siquiera en los textos itinerarios, a pesar de estar ya señalizada con miliarios en el siglo I antes de Cristo.

Posiblemente, desde el establecimiento de la Vía Augusta, si no existió algún precedente, contó Ecija con un puente estable sobre el Genil que es en gran parte su razón de ser como ciudad a pesar del extremado calor que sufren sus vecinos en el verano. Este puente se mantenía aún en los comienzos del siglo X, cuando lo mandó destruir Abderramán III para incomunicar los territorios controlados por los partidarios de Omar-ibn-Hafsun. La reconstrucción efectuada por Almanzor puede que se sirviera de las mismas pilas de apoyo, que en los grabados del siglo XVI tienen tajamares muy aguzados, pero las grandes obras efectuadas en toda la vía en tiempos de Carlos III supusieron una transformación total de su fisonomía, que sólo recuerda a la de los puentes romanos por la sucesión regular de arcos de medio punto y la disposición plana del tablero en toda su longitud, aparentemente parecida a la de puen-

Mapa de la intersección de las vías romanas en Ecija.



ESCALA 1/100.00

tes romanos de ciudades como Mérida o Salamanca, que responden a las mismas características topográficas.

Pasado el puente sobre el Genil, la Vía Augusta adopta una dirección muy marcada hacia el noreste, camino de Córdoba. Todo este trayecto corresponde ya a la antigua vía de Córdoba a Carteia que recibiría obras de mejora en tiempos de Augusto. Desde Ecija hasta el límite de las provincias de Sevilla y Córdoba, la vía discurre en línea recta, perfectamente apreciable en las fotografías aéreas, y siempre a cierta distancia al oeste de la carretera nacional IV, que se superpone al arrecife medieval. En el mismo punto del límite provincial, establecido por el arroyo del Garabato, se unen la vía y la carretera y allí debió encontrarse una mansión llamada "Ad Aras" en los Vasos de Vicallo y en el *Itinerario de Antonino*, cuyo nombre parece aludir a unos altares indicativos del paso de la jurisdicción astigitana a la cordobesa, con lo que puede afirmarse que aquí se sigue conservando el mismo límite de términos establecido por la organización de Augusto hace dos mil años.

La distancia entre Ecija y el cruce del arroyo del Garabato es de poco más de diecisiete kilómetros, lo que coincide con la longitud de doce millas que dan los itinerarios. Por la carretera actual se cuentan, sin embargo, casi diecinueve kilómetros, lo que demuestra que el arrecife sobre el que se ha trazado la carretera moderna no responde tampoco aquí al paso exacto de la vía romana, sino a una nueva traza del camino, posiblemente islámica, que aprovechó parte de la vía Augusta dentro de un recorrido muy similar.

Dentro de la provincia de Córdoba, la vía romana, el arrecife medieval y la carretera moderna vuelven a coincidir con muy pocas alteraciones, y la mayor parte de éstas son las de ampliaciones del firme y rectificaciones de pendientes efectuadas en las últimas décadas. También aquí la documentación epigráfica es realmente copiosa frente a la escasez de todo el resto del recorrido. Córdoba fue durante gran parte del Imperio la capital de la provincia y en ella residían sus primeras autoridades, así como la mayor parte de los organismos de tipo administrativo, jurídico y fiscal; por todo ello,

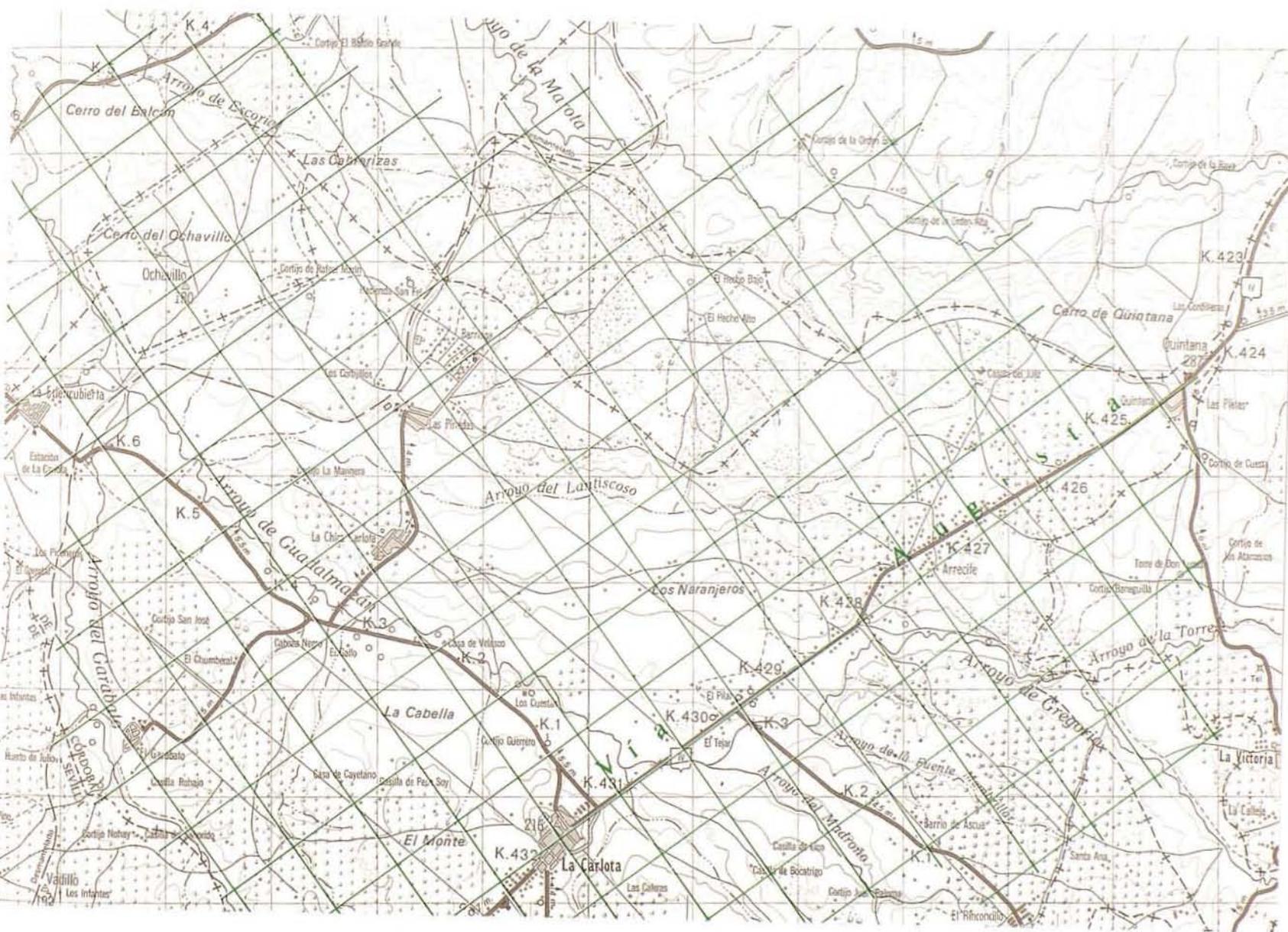
los caminos cercanos a Córdoba serían objeto de mayores cuidados, pero también las necesidades de la propaganda oficial obligarían a mantener y renovar los miliarios con las titulaciones de los emperadores bajo cuyo gobierno se habían financiado las reparaciones de la vía.

Esta actividad de publicidad epigráfica, ejecutada sobre gruesos fustes de caliza grisenta, de la que se sentirían responsables los gobernadores provinciales, ha proporcionado hasta el momento el hallazgo de seis miliarios en los alrededores de la Cuesta del Espino, Casa de Postas de Mongonegro y Cortijo de Villarealejo, a unos quince kilómetros de Córdoba, en los que se indican las millas LXXVII, LXXVIII y LXXXI contadas desde el Arco de Jano; de la misma zona debía proceder un miliario trasladado a Córdoba que ostenta la cifra LXXXII.

El más reciente de estos miliarios corresponde al reinado de Aureliano y se ha mencionado anteriormente; los restantes son dos de Augusto, dos de Tiberio y uno de Nerva. Este último, del que sólo conocemos una lectura antigua, incluía en su última línea la abreviatura *CORD.*, que quizás se refiera a la realización de obras desde la ciudad de Córdoba hasta este punto. Uno de los miliarios de Tiberio ostentaba la cifra LXXVII; el otro, de hallazgo más moderno y mejor documentado, da los títulos del emperador en el año 35/36 de la Era, y señala la milla LXXVIII en la vía "desde el Jano Augusto que está en el Betis y en dirección al Océano". Con el mismo texto hay otro miliario hallado en Córdoba que ostenta la cifra LXXXII, lo que señala que su posición originaria era aún más alejada de la capital cordobesa, y otro más, el de la milla LXVIII, que corresponde a la parte de la vía al este de Córdoba.

En cuanto a los dos de Augusto, el primero estaba inscrito en el mismo miliario del número LXXVII de Tiberio, pero con el número LXXXI en la dedicación encabezada por Augusto, según las referencias de los que lo copiaron en el siglo XVII; en este caso, se observa una sustitución y traslado de los miliarios en menos de cuarenta años. El segundo, que perteneció a la colección Villaceballos de Córdoba y hoy se conserva en el Museo de Málaga, contiene el nombre de Augusto con los títulos que osten-

La Vía Augusta y las centuriaciones romanas en los alrededores de La Carlota.



ESCALA 1:50.000

taba en el año 2 antes de Cristo y corresponde a la milla LXXVII. La denominación de la vía en los miliarios de Augusto es "desde el Betis y el Jano Augusto hasta el Océano".

Como complemento de las inscripciones miliarias de este sector de la Vía Augusta, puede considerarse una inscripción sobre un grueso dintel de mármol negro, que apareció en 1788 en el arroyo de Guadalmezán, junto a La Carlota, y que hoy se expone en el Museo Arqueológico de Sevilla. La pieza sirvió primitivamente de dintel, con una cartela alargada y pulida cuya inscripción se picó para colocar la nueva de Vespasiano, que se lee en posición vertical, es decir, que el dintel se colocó entonces clavado en el suelo, a modo de estela o miliario. La inscripción de Vespasiano corresponde al año 79 y conmemora la reparación de la "Vía Augusta desde el Jano hasta el Océano", así como la construcción de varios puentes y la restauración de otros viejos. Uno de estos puentes reparados debía estar en el arroyo de Guadalmezán y a él pertenecería el bloque de mármol negro en el que pudo estar la primera dedicación de la obra. Un dato de interés en la inscripción es la cita concreta del nombre de la vía, que toma el calificativo de Augusta, mientras que éste no se aplica ya al Jano situado en su punto inicial; además, la mención en plural de los puentes reconstruidos o hechos de nuevo señala que el deterioro de la vía en menos de un siglo había sido muy considerable.

Uno de estos puentes, objeto de múltiples reparaciones, es el que ya se llamaba "la Puente Vieja" en el siglo XVI, cuando el erudito Fernández Franco hizo una cumplida descripción y elogio de la vía construida por los romanos desde los Pirineos hasta el Océano. Ha servido durante dos mil años para dar paso a la vía sobre el río Guadajoz, unos ocho kilómetros al sur de Córdoba, y se le conocen muchas obras, que no han alterado totalmente su fisonomía, ni siquiera en la última de ellas, que ha forrado toda la construcción entre muros de hormigón. A pesar de todo, su distribución impar de arcos, para dejar que el central y mayor coincida con el eje del cauce, y la disminución progresiva de luces y alturas en los arcos laterales, pueden considerarse los elementos habituales de muchos puentes romanos que aquí se siguen manteniendo bajo el revestimiento moderno.

Junto a la Puente Vieja del Guadajoz, apareció un miliario de Trajano, con una inscripción similar al de otro de la propia Córdoba; en ellos no se indica ya el número de millas ni los puntos de origen y destino de las vías, sino que en su segundo año de principado (98 de la Era), se habían rehecho y restaurado a su estado primitivo las vías destruidas por el tiempo. La expresión parece generalizar las obras de renovación viaria a la red de caminos de la región, aunque, como era habitual, la constancia en miliarios pétreos se estableciera sólo en las proximidades de la capital de la Bética.

Otro texto semejante es el que ofrece un miliario de Domiciano, que puede considerarse el último entre los que corresponden al sector de la vía antes de su entrada en la ciudad de Córdoba, o quizás de la propia ciudad, ya que contiene el número LXVIII, que es el de las millas que podían mediar entre Córdoba y el Jano Augusto. Fue hallado hace diez años, aguas abajo del río Guadalquivir y en la misma orilla de Córdoba, junto con otros restos monumentales trasladados allí desde la ciudad en época musulmana. La inscripción conserva la parte final, con lo que se pueden recomponer otros tres miliarios conocidos de antiguo; en ellos se conmemoraba la restauración, desde el Arco en el que se inicia la Bética, de la Vía Augusta Militar, deteriorada por el tiempo. Frente a los miliarios de Augusto y sus primeros sucesores, que construyeron la vía y renovaron su señalización, las inscripciones de Vespasiano, Domiciano, Nerva y Trajano, señalan un volumen importante de obras en menos de veinte años, que puede considerarse el índice real de las alteraciones experimentadas por la vía en este período de tiempo. Estas alteraciones serían mucho más notables en vías de menor importancia, que no se habían ejecutado con un proyecto tan ambicioso, y las reparaciones serían menos frecuentes cuanto más lejos estuvieran de la capital de la provincia. Todo esto es más comprensible aún si se observa la rapidez del deterioro que sufren las carreteras actuales y lo costoso de sus reparaciones, de forma que no debe extrañar el que la mayoría de las vías romanas sufrieran sensibles transformaciones, e incluso fueran abandonadas durante la propia época imperial.

Los miliarios de Domiciano le añaden al nombre de la Vía Augusta el calificativo "militar", hasta ahora desconocido en este tipo de inscripciones. Tampoco los textos antiguos aclaran especialmente el sentido de esta denominación, ya que a veces indican que la construcción del camino se había hecho por el ejército o para su servicio, pero en otras parece distinguir a las vías por las que circulaba el correo oficial, y en otras significaba que su estructura física era la de un "agger", como el de los terraplenes de los campamentos militares. En cualquiera de estos casos, parece que su empleo en los miliarios de Domiciano sirve para reforzar el carácter prioritario de la Vía Augusta dentro de la región, tanto por su entidad física como por su papel administrativo.

La Vía Augusta llegaba a Córdoba por el sur, atravesando el Guadalquivir por el mismo puente que ha sido siempre símbolo de la ciudad. Su existencia durante las guerras civiles de fines de la República, que suscitó importantes combates, señala que la capitalidad de la región se estableció aquí por los mismos fines estratégicos que se volvieron a producir durante el califato, y que son los de dominar el punto mejor situado para atravesar el curso medio del Guadalquivir y resulta equidistante de la costa y de la Meseta. De esta importancia viene también el que haya sufrido grandes daños en distintas guerras, aparte de los ocasionados por la propia corriente del río.

Tal y como se ve en la actualidad, todos sus arcos y paramentos son fruto de reparaciones posteriores a la gran reconstrucción efectuada por Hixem I en el año 787 de la Era; sin embargo, toda la traza y muchos de sus materiales tienen el mismo aspecto y distribución que pudo tener la obra original; en general, parece que se han regruesado las pilas y los tajamares, se han cegado los posibles aliviaderos y se han restaurado los aparejos exteriores. El número de arcos, la posición de los apoyos y el perfil general deben haberse mantenido en todas las restauraciones. No es posible afirmar si esta fisonomía es la misma del puente anterior a Augusto, o si se le dio al tiempo de establecer la vía.

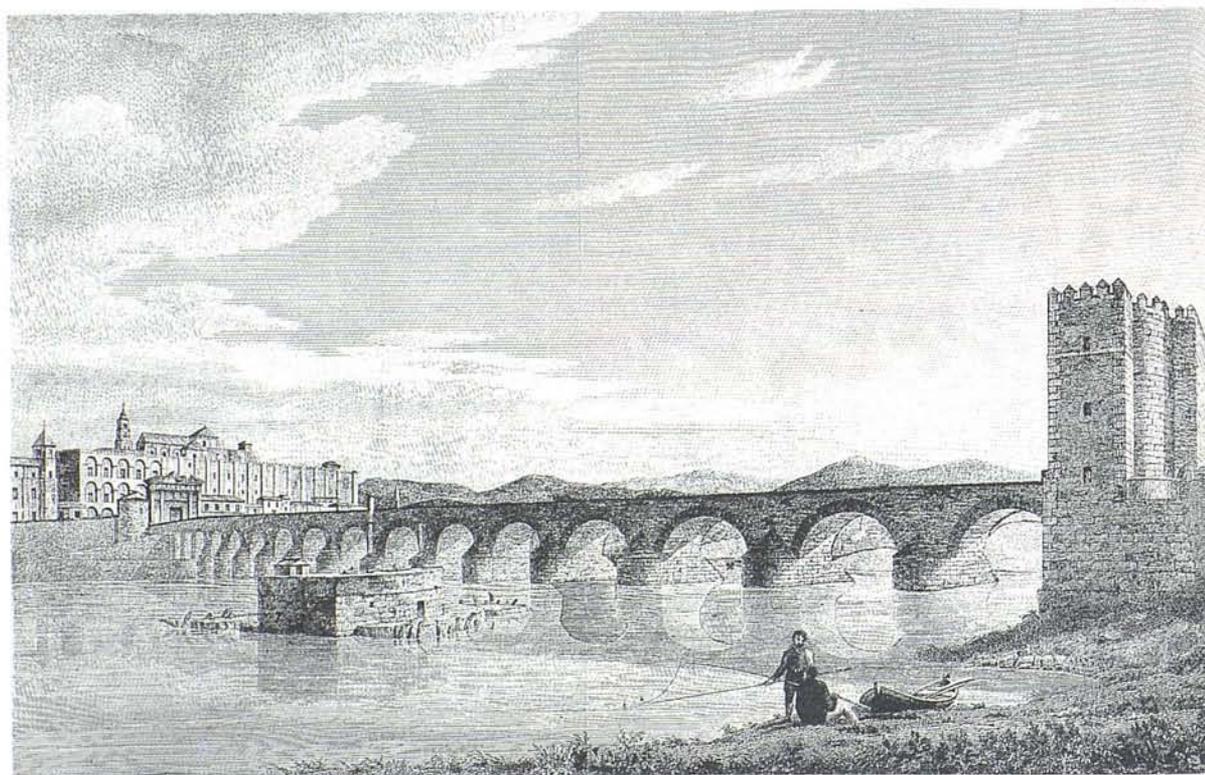
Las investigaciones de los últimos años en el interior de la ciudad han facilitado nuevos

datos sobre calles, situación de barrios y edificios públicos, con los que se podrá componer una visión actualizada de su urbanismo; por esta misma razón, sería aventurado exponer aquí cualquier teoría sobre la evolución de su trazado y la posible conexión con el desarrollo de la red de vías romanas, mientras que todos estos datos no sean publicados definitivamente.

Dentro del papel que debe atribuirse a Córdoba en la red de comunicaciones de la Bética, hay que considerar que aquí se encontraba un punto de especial importancia para la circulación por el río Guadalquivir. Estrabón facilita la conocida noticia de que la navegación desde Sevilla hasta Córdoba se hacía en balsas y en los barcos indígenas fabricados de un solo tronco ahuecado, con los que podía ascenderse por el río hasta Castulo; Plinio afirma expresamente que en Córdoba el río empezaba a ser navegable. También los datos arqueológicos marcan estas diferencias de navegabilidad, puesto que río arriba de Córdoba dejan de documentarse las conocidas alfarerías y embarcaderos que servían de origen a las exportaciones de aceite andaluz; las marcas y los rótulos de las ánforas que forman en Roma el Monte Testaccio reflejan los nombres de los fabricantes y productores, así como las marcas del control fiscal establecido en Sevilla, cuando los envases se pasaban a embarcaciones de mayor calado. En todo este importante trasiego comercial, Córdoba era el punto más alto del río al que se podía llegar con los medios comunes de navegación, y el lugar al que debía enviarse todo lo que se deseara exportar desde las comarcas orientales de Andalucía, por lo que allí se articulaba la conexión más activa de las rutas terrestres y las fluviales de toda la región.

Las vías terrestres que llegaban a Córdoba debían responder a dos tipos de comercio y de productos, tal y como define también Estrabón los caracteres de las comarcas cercanas al Guadalquivir; los de la orilla norte servirían a la producción minera de Sierra Morena y los del sur a la agricultura de la campiña. Por las mismas condiciones mencionadas de la navegación, que hacían del propio Guadalquivir la vía principal de la Bética, desde Córdoba hacia el oeste no existían rutas terrestres paralelas a las orillas del río y el territorio del convento

El puente del Guadalquivir, reconstruido en numerosas épocas sobre el trazado romano, ha sido siempre uno de los símbolos de la ciudad de Córdoba.



jurídico cordobés no se prolongaba casi en esta dirección.

Por el contrario, las vías procedentes del este sí tenían gran importancia y su reconstrucción es bastante compleja; se tratará en otros capítulos de los enlaces hacia el norte y hacia el sur, pero debe incluirse aquí el estudio de las rutas procedentes del Alto Guadalquivir, esencialmente paralelas al río y relacionadas con Castulo, una de las cuales recibió el apelativo de Vía Augusta. En este caso, puede decirse que la Vía Augusta corresponde entre Córdoba y Castulo a la consolidación del camino más corto entre ambas ciudades, obtenido mediante la edificación de puentes numerosos, que salvaban al Guadalquivir en dos puntos, y también a los principales afluentes en sus trayectos finales, es decir, donde se hacía necesario unas obras más costosas, que sólo se ejecutaron plenamente en época imperial y cuyo símbolo era el puente colocado en el nuevo límite de la provincia junto al arco denominado Jano Augusto.

Hasta época de César, la vía habitual entre Córdoba y Castulo era la que pasaba por Obulco (Porcuna). Su trazado se desarrollaba por la campiña, al sur del río, y empleaba para la entrada en Córdoba el mismo puente del Guadalquivir por el que sale la Vía Augusta hacia Ecija. Es un camino apreciablemente recto, sin señalización de miliarios ni puentes conocidos salvo en la parte más oriental; debió tener un papel secundario durante los dos primeros siglos del Imperio, pero recuperó su importancia en el siglo III de la Era, ya que el *Itinerario de Antonino* lo considera el camino principal entre Córdoba y Castulo; en ese momento, los indicios arqueológicos apuntan hacia un desarrollo especial de las instalaciones agrícolas de la zona, especialmente los silos en los que se guardaría el grano destinado a las exportaciones, que en Roma se hacían cada vez más necesarias por la inestabilidad del abastecimiento desde las provincias de Oriente.

Según el texto del *Itinerario*, la vía meridional entre Córdoba y Castulo pasaba primero por Calpurniana, situada posiblemente cerca de Bujalance, y después por Urgao (Vircaone en el *Itinerario*), que corresponde a Arjona. Desde allí seguía hasta Iliturgi, cuya localiza-

ción en el Cortijo de Maquiz, al este de Mengíbar, es también segura. Las distancias coinciden bien con el texto del *Itinerario*, salvo en el caso de Iliturgi, que está a unas diecisiete millas de Arjona y no a treinta y cuatro como indica el *Itinerario*; aunque no se han identificado resto específicos de la vía, hay una clara continuidad de carreteras actuales y cañadas importantes que forman una línea recta entre todas estas localizaciones, de modo que esta diferencia no puede deberse más que a un error en la transmisión del texto.

Entre Iliturgi y Castulo la distancia es de unas diez millas, no veinte como aparece en el *Itinerario*, y también esto puede ser considerado un error hasta que no se conozca algún resto seguro de la vía. Cerca de Iliturgi se encontró un miliario de Claudio que indica ocho millas desde Castulo, y otro posterior, de Vespasiano o Domiciano, sin indicación de distancias; estos miliarios son, con toda seguridad, indicaciones efectuadas desde Castulo para el recorrido dentro de la diócesis cartaginense hasta su entrada en la Bética, lo que justifica el que no tengan continuidad dentro de esta última provincia.

La vía meridional entre Córdoba y Castulo, según el *Itinerario de Antonino*, no menciona a Obulco (Porcuna), y es cierto que resulta innecesario atravesar esta población, puesto que se la bordea por el norte, pero la falta de referencias sólo puede ser debida a una pérdida de importancia de la ciudad en época tardía, ya que los restos más patentes de la vía y las referencias históricas sitúan aquí el punto fundamental de las comunicaciones de la zona.

Cerca de Porcuna se han señalado dos posibles miliarios, simples bloques cilíndricos de piedra sin inscripciones definidas, que podrían haber estado junto a la vía; al oeste de la misma población, sobre el arroyo Salado de Porcuna, se observa aún el esqueleto de hormigón romano de un puente de tres arcos, algo mayor el central y, por tanto, de perfil alomado. Los bloques casi irreconocibles permiten suponer que era algo mayor que el de Villa del Río, y que su revestimiento de sillería fue expoliado totalmente hace pocos siglos para formar el canal de abastecimiento a un cercano molino

57

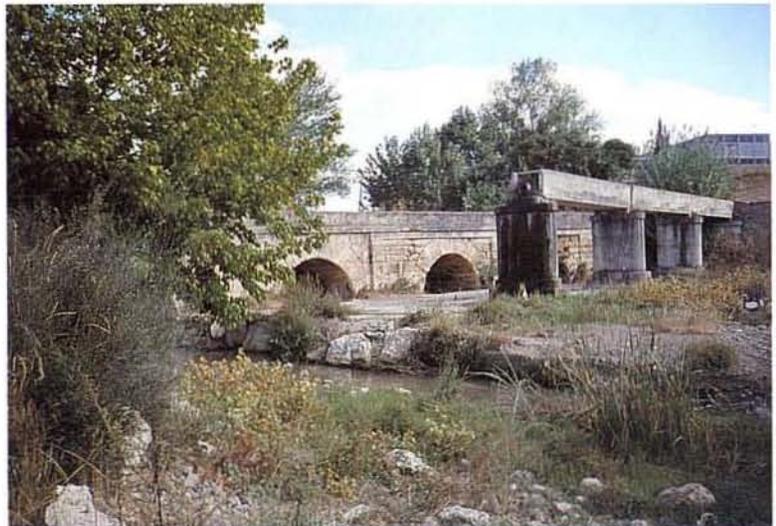
El templo romano de Córdoba que preside la entrada oriental de la Vía Augusta en la ciudad.

58

Estructura de los arcos del puente del arroyo de Rabanales.

59

El puente del arroyo de Rabanales en la actualidad.



aceitero. Cerca de este puente, el topónimo Albalate, aplicado al cerro que domina el paso de la vía, es otro testimonio de la frecuente pervivencia en Andalucía de la denominación musulmana de las vías romanas, tanto en esta forma, más cercana a la islámica original de "balat", como en su derivado castellanizado "plata"; al oeste de Bujalance, en el posible trayecto de esta misma vía, hay también un arroyo de la Plata.

La continuidad primitiva de esta ruta desde Castulo e Iliturgi hasta Porcuna, no era hacia Córdoba, sino hacia el valle medio del Genil, a través de los sistemas subbéticos. En este sentido, Obulco aparece como un punto fundamental en la red de comunicaciones de una serie de ciudades ibéricas que empleaban las torres de vigilancia para controlar el territorio, y a las que puede ser aplicado el conocido calificativo de "torres de Aníbal". El relato de Estrabón refleja un momento en la transformación de estas comunicaciones en el que aún se empleaba el trazado de la "vía antigua", como la llama el geógrafo griego, entre Castulo y Obulco; la continuación, sin embargo, se hacía por Córdoba hasta Cádiz, y la distancia de trescientos estadios que señala entre Obulco y Córdoba es semejante a las treinta millas que pueden contarse a lo largo de la vía descrita por el *Itinerario de Antonino*.

Hasta Porcuna llegaba también otra vía desde el Guadalquivir, con catorce millas de recorrido, según la referencia de Plinio. Por el orden de su relato, puede deducirse que la vía considerada por Plinio partía de los alrededores de Marmolejo (Ucia), y tendría por tanto dirección norte-sur; en la zona más cercana al río este camino podría coincidir con la vía Augusta, como se verá después; entre Porcuna y Lopera se puede apreciar el trazado probable del camino, paralelo a la orilla derecha del arroyo Salado de Porcuna, con paso por el Villar de Alcántara en el que puede mantenerse la memoria de la existencia de un puente romano, a través del topónimo musulmán.

Esta situación clave de Porcuna en las comunicaciones ibéricas y altoimperiales debió perderse en época tardía, puesto que el *Itinerario de Antonino* suprime su mención. La vía recogida aquí se había transformado en una

ruta por las grandes explotaciones cerealistas, eludiendo las ciudades antiguas que son sustituidas por lugares como Calpurniana, cuyo nombre se debe al de un importante propietario de los alrededores de Bujalance.

La sustitución de la vía entre Córdoba y Castulo por Porcuna, se realizó en la segunda mitad del siglo I antes de Cristo, mediante la construcción de puentes en un nuevo trazado muy próximo al Guadalquivir. Es la vía descrita por los Vasos de Vicarello, que recibió después el nombre de Vía Augusta; en ella se han encontrado numerosos miliarios que forman serie con los existentes entre Córdoba y Ecija y tiene también un buen número de puentes. Su longitud es superior a la de la vía antigua, esto es debido a que debe bordear grandes meandros, pero pone en comunicación ciudades importantes y permite enlazar los caminos que llegaban a las dos orillas, de forma que venía a dar uniformidad a otros posibles caminos anteriores.

La Vía Augusta salía de Córdoba por la llamada Puerta de Roma, junto a la que se estableció en el borde de la muralla un hermoso templo, con fachada hacia el exterior, que sería la primera imagen de la ciudad para el caminante que viniera desde Castulo. Este conocido monumento, en curso de restauración, se integraba así en el programa de obras públicas representativas al que también pertenecían el Jano Augusto del Betis, la Puerta de Córdoba en Carmona o la Puerta de Sevilla en esta misma ciudad, cuyo bastión se coronó en este momento con un templo. El programa monumental de la Vía Augusta es la más clara manifestación de los propósitos y los medios desarrollados por la propaganda imperial en la Bética.

La Vía Augusta, dotada de puentes y monumentos, resultó así una estructura de gran valor representativo, que recibió constantes atenciones hasta el siglo III, aunque después perdió su importancia por el costo elevadísimo del mantenimiento de estas obras y por el cambio de las estructuras económicas y administrativas de la región.

Desde Córdoba hacia el este, la Vía Augusta discurría durante unos quince kilómetros por la orilla derecha del Guadalquivir, hasta

la mansión Ad Decumum. El nombre de este lugar sólo aparece en los Vasos de Vicarello y debe indicar que el punto se encontraba a diez millas de Córdoba, la capital de la provincia y punto de origen natural de todas sus vías; sin embargo, los miliarios conocidos toman como referencia el Jano Augusto en el límite provincial, como se viene indicando en las páginas anteriores, de forma que durante la época imperial puede suponerse que en Decumum se encontraría el miliario con el número LVIII o LVIII, lo que dejaría el nombre vacío de significado. Es muy probable que las primeras obras de trazado de la nueva vía, anteriores a la construcción del Jano Augusto, emplearan a Córdoba como punto de referencia para las mediciones, y que esta circunstancia motivara el denominar así un punto de descanso en la vía, en el que se realizaba precisamente la travesía del Guadalquivir. Esto quedó reflejado en los Vasos de Vicarello, pero no se recoge en el *Itinerario de Antonino*, aparte de que el trayecto es demasiado corto para una jornada normal. El lugar pudo conservar este nombre algún tiempo, pero no hay ningún otro texto antiguo en el que aparezca, ni tampoco referencias epigráficas.

Por la dirección de la vía, la situación segura de varios puentes y las características geográficas de la zona, parece lo más probable que el punto designado Ad Decumum en los Vasos de Vicarello sea un lugar cercano al cruce del Guadalquivir en el cortijo de Campillo Bajo, en el extremo oriental del término municipal de Córdoba; allí está el despoblado de Los Torreones, en el que J. Bernier señala restos desde el siglo IV a.C. hasta la época musulmana, siempre dentro de un enclave fortificado encargado de custodiar el paso del río. Dada la dilatada historia del lugar, debe entenderse que la denominación Ad Decumum sólo se empleó para el lugar de descanso inmediato al paso del río, a partir del momento en el que se estaba trazando este recorrido de la margen derecha y hasta que se construyó el Jano Augusto. Más adelante, el nombre habitual sería el de la ciudad inmediata de los Torreones, quizás Onuba, población no localizada aún, pero que debía tener una posición cercana, de acuerdo con el relato de Plinio, y que ya era importante en los siglos de la República, cuando acuñó monedas similares a las de Carmona.

En el recorrido desde Córdoba hasta Decumum por la orilla norte del Guadalquivir se han podido señalar cinco puentes de la Vía Augusta. El primero, inmediato a la capital, es el del arroyo de los Pedroches, hecho de sillería, con tres arcos, mucho mayor de luz el central que los laterales, y de perfil alomado, según el prototipo que se analizará más adelante en el puente de Villa del Río; en este caso, sólo la disposición y los materiales reaprovechados indican el parentesco de ambas obras, pero la fábrica aparente es casi totalmente debida a sucesivas restauraciones, en las que se han mantenido parte de los sillares de las pilas centrales y algunas de las dovelas engastilladas del arco mayor.

Un poco más hacia el este, se encuentra el puente del arroyo de Rabanales, situado en la dehesa del mismo nombre, en la que hoy se levanta la Universidad Laboral; su conservación es bastante aceptable, a pesar de que ha soportado todo el tráfico de la carretera nacional de Andalucía hasta 1928, es decir, que ha alcanzado al menos mil setecientos años de servicio ininterrumpido; hoy está abandonado y casi cubierto de vegetación al borde de la carretera nacional IV, en el kilómetro 397.

El tipo de este puente es de tablero horizontal y desarrollo lineal de arcos iguales, en este caso cinco, con una luz regular de casi tres metros, es decir, diez pies romanos; corresponde a una zona en la que el cauce del arroyo, próximo a su confluencia con el Guadalquivir, se hace casi tan ancho como un verdadero río, y ese aspecto tendría en las crecidas; debido a ello, su fisonomía es similar a la de puentes de ríos anchos, como el del Guadiana en Mérida o el de Tormes en Salamanca, con el que también se relaciona por la forma de enmarcar los arcos entre unas pilastras planas que se continúan en el resalte sobre el que descansan los pretilos. La fisonomía general de la obra es la original, con pequeñas restauraciones en algunos arcos y en el interior de las bóvedas, remendadas con ladrillos; no parece contemporáneo de los restantes puentes conservados en la vía, sino más reciente, quizás de la época de las obras en las que se colocaron los miliarios del emperador Caracalla, a comienzos del siglo III de la Era.

Poco más al este del puente de Rabanales debió estar situado originalmente el miliario de Augusto que contiene la indicación de sesenta y cuatro millas desde el Betis y el Jano; hoy está en el patio de los naranjos de la Mezquita de Córdoba, en la que fue encontrado al realizar unas obras en el siglo XVI, de modo que debió ser transportado hasta allí por los musulmanes. El miliario es del año 2 antes de Cristo, por tanto de los primeros colocados en la vía nueva, y está hecho de la misma piedra caliza grisenta en la que se labraron otros muchos; las canteras se encuentran en la sierra cercana y en la ermita de Nuestra Señora de Linares, situada unos cuatro kilómetros al norte, estuvo mucho tiempo un miliario de Nerón, del mismo tipo de piedra, que pasó a la colección Villaceballos y luego al Museo de Málaga, en el que parece que faltan las indicaciones de los años de los cargos desempeñados por el emperador, como si se tratase de una obra inacabada, lo que indicaría que en esta zona estuvo el taller de producción de estos miliarios cordobeses.

Junto al miliario ya mencionado de Augusto se conserva otro del mismo número de millas debido a Tiberio, que debió estar también junto a él desde la antigüedad, en las inmediaciones del puente de Rabanales. Un poco al este, en la dehesa del mismo nombre, estuvo un miliario de Calígula, que indica la distancia de sesenta y dos millas desde el Jano Augusto y es el más oriental con cifra conservada, por lo que sirve para la determinación aproximada del lugar en el que se encontró el monumento de referencia y el límite de la provincia Bética. También de este paraje son al menos dos de los cinco miliarios de Caracalla conservados en Córdoba o conocidos por copias antiguas, pero en ellos no hay indicaciones de distancias, ni del punto de origen de la vía, por lo que sólo permiten suponer que bajo su mandato se restauraron las obras públicas de esta parte del camino.

La vía sigue su camino por la orilla norte y pasa junto a Alcolea; aquí existió un puente muy importante sobre el Guadalquivir durante la Edad Media y la Moderna, pero no parece que haya tenido precedentes romanos. En el cerro de Chancillarejo, al sur del Guadalquivir, a la altura de Alcolea, ha aparecido un miliario

de Claudio, que pudo corresponder a la Vía Augusta, aunque tampoco está muy distante de la vía sur entre Córdoba y Castulo, en la que hay miliarios del mismo emperador en su parte oriental.

Hay dos pequeños puentes, en los arroyos de Yegüeros y Buena Agua, que podrían calificarse de alcantarillas y que han sido totalmente enmascarados por las obras de reforma de la carretera del pantano del Guadalquivir, que sigue aquí el trazado de la vía. Eran obras sencillas de un solo arco de sillería, hoy forradas de hormigón, que indican nuevas obras públicas sustitutorias de vados sencillos, con los que se realizaba el carácter representativo de la vía.

A continuación de éstos existía otro puente sobre el Guadalquivir, que pervive con el nombre de Puente Mocho. Es de tablero horizontal y tiene diez arcos amplios, de entre quince y veinte pies de anchura, en los que subsisten muchos sillares de la obra romana, aunque repuestos y reparados en tantas ocasiones como las riadas han arrastrado parte de su estructura, hasta venir a otorgarle el nombre de puente "mocho" por la frecuencia con la que ha perdido los antepechos de su remate. El puente sería del tipo clásico, con aliviaderos en las pilas, de los que sólo uno es aún apreciable.

Pasado este puente, la vía alcanzaba las inmediaciones de Decumum y atravesaba el Guadalquivir; no se han señalado restos de un posible puente, pero es muy probable que existiera y haya sido borrado por las avenidas y cubiertos sus restos por los aluviones que han modificado allí un gran meandro. En el recorrido por la orilla meridional del Guadalquivir debió existir un primer puente sobre el arroyo Guadatin, en el punto kilométrico 380 de la carretera nacional IV, que ha pervivido en un airoso puente de tres vanos, sobremontado por la carretera actual. Desde allí vuelven a superponerse la carretera actual y la Vía Augusta, a través de El Carpio y Pedro Abad, hasta Montoro.

Esta parte del recorrido de la vía es muy próxima al río en lugares alterados por las variaciones de los meandros que deben haber producido graves daños; el crecimiento del

60

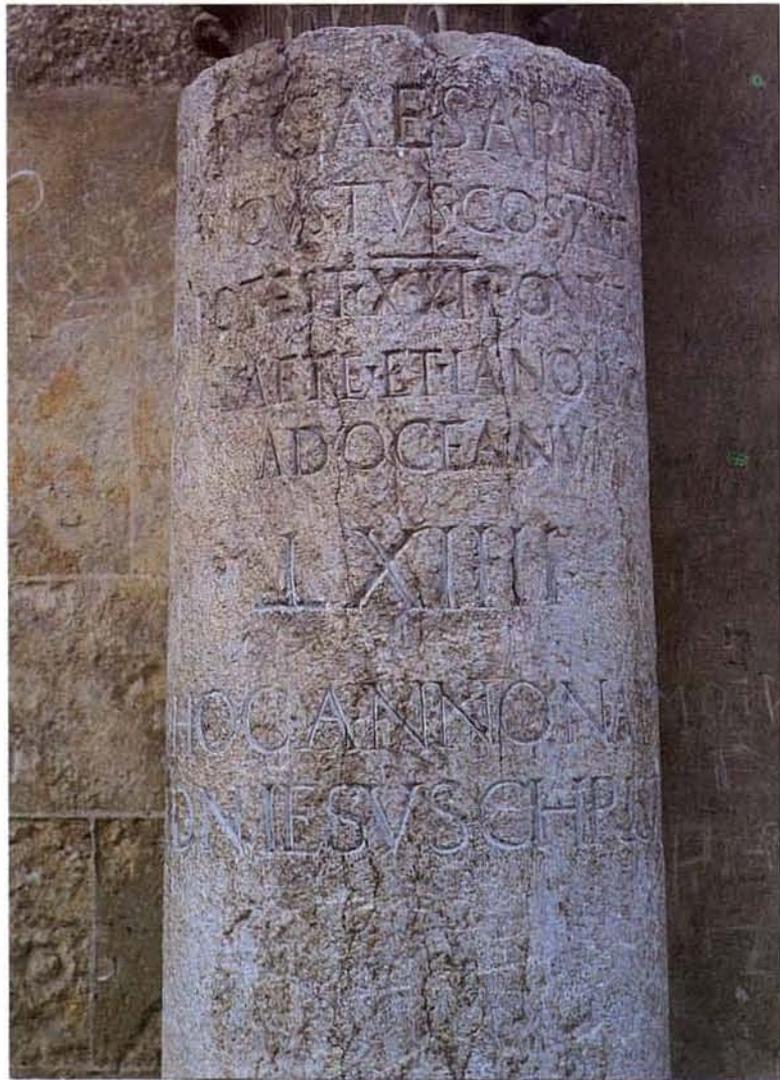
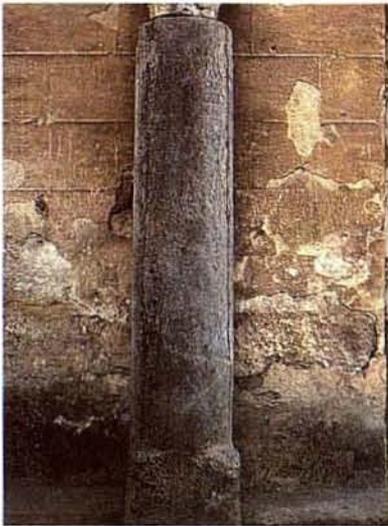
Miliario de Augusto conservado en la Mezquita de Córdoba.

61

Miliario de Caracalla procedente de la Dehesa de Rabanales (Mezquita de Córdoba).

62

Miliario de Calígula (Mezquita de Córdoba).



meandro existente entre El Carpio y Pedro Abad permite suponer que allí la vía ha desaparecido por completo, al igual que entre Pedro Abad y Montoro. De la dehesa de Alcorrucén, al noroeste de Pedro Abad, procede un miliario muy deteriorado de Nerón, cuya composición y títulos son diferentes de los otros tres conocidos del mismo emperador en la Vía Augusta; parece que las obras efectuadas por Nerón abarcan años distintos y sólo puede precisarse que en la zona de Cádiz éstas fueron anteriores a las de Córdoba.

La vía alcanzaba la ciudad de Montoro, donde se localiza con toda certeza a Epora, mencionada en los Vasos de Vicarello y en el *Itinerario de Antonino*, a la que Plinio añade el calificativo "foederatorum". Era, por tanto, una ciudad de tal importancia en el momento de la ocupación romana que consiguió establecer un tratado de federación con Roma, al igual que Cádiz y Málaga, y este prestigio debió mantenerlo durante toda la Antigüedad. En Montoro hay testimonios del culto a la familia imperial desde época de Augusto y puede que la importancia y la influencia de sus habitantes interviniera en la realización del trazado de la vía, que se alarga innecesariamente unos seis kilómetros para llegar hasta la ciudad; de hecho, hay caminos antiguos que recorren en línea recta la distancia entre El Carpio y Villa de Río, evitando el paso por Montoro. Una variante de la misma longitud, sustituye la ciudad de Epora por la mansión Ad Lucos, en los Vasos de Vicarello.

Otra posible razón de que la Vía Augusta se haga pasar por Montoro puede ser el acercamiento al paso del río Guadalquivir, que se controla en esta población y que serviría para canalizar toda la producción agrícola de una buena parte de la sierra cordobesa, y quizás también algo de la producción minera. En cualquier caso, la utilización de este recorrido largo se ha consolidado hasta nuestros días en la carretera nacional, aunque las características económicas y administrativas de la zona han cambiado mucho desde entonces.

Montoro mantuvo su papel destacado y su relativa autonomía federal hasta el Bajo Imperio, de forma que para simbolizar su capacidad de actuación municipal indepen-

diente aún colocaba miliarios en la zona de la vía cercana a la población, cuando ni en la misma Córdoba se puede documentar esta actividad. Se encontró allí el miliario más reciente de la Vía Augusta y uno de los más modernos de la región, dedicado a Constantino II y Constante, es decir, de hacia el año 324 de la Era.

La etapa siguiente de la Vía Augusta discurre entre Epora (Montoro) y Ucia (Marmolejo); tiene dieciocho millas de longitud tanto en los Vasos de Vicarello como en el *Itinerario de Antonino*, lo que viene a coincidir con bastante precisión con los poco más de veintiséis kilómetros que se miden entre las dos poblaciones actuales a través de la carretera nacional IV y la pequeña desviación hasta Marmolejo. En esta zona parece que se aprovecha parcialmente un camino anterior que llevaba desde el Guadalquivir hasta Porcuna (Obulco), lo que vuelve a confirmar que el trazado de esta vía entre Córdoba y Castulo se formó por la conexión de otras vías anteriores entre ciudades importantes y no por la disposición de un trazado nuevo para acortar distancias o evitar obstáculos topográficos.

El resto arqueológico más significativo de la vía en esta zona es el puente de Villa del Río. Se encuentra sobre el arroyo Salado de Porcuna, al este de la población mencionada, y fue utilizado por la carretera general de Andalucía hasta 1934, cuando se construyó otro puente algo más elevado al norte, que le relevó de un servicio ininterrumpido de casi veinte siglos. Su entidad topográfica le ha valido también para ser empleado como punto de división entre las provincias de Córdoba y Jaén; es probable que en la antigüedad se encontrara en el límite de los territorios de Epora y Ucia.

El puente de Villa del Río es una muestra muy cuidada de la adaptación de los conocimientos ingenieriles y constructivos romanos a una topografía menor que se respeta absolutamente; las leves diferencias de simetría entre las pilas y arcos laterales se deben a condicionamientos prácticos que eluden los principios estéticos de regularidad como los que se buscan en puentes del tipo del antecedente del Puente Mocho del Guadalquivir o del Puente

63

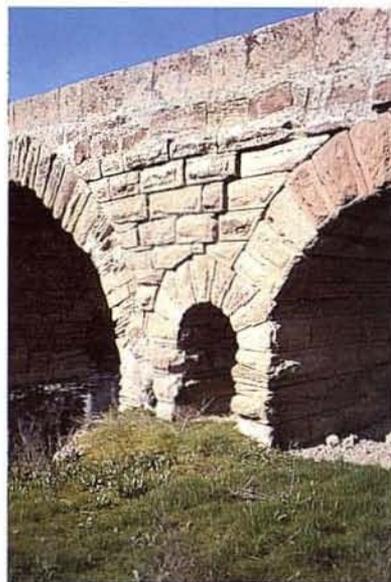
Fotografía antigua del puente de Villa del Río.

64

Vista actual del puente de Villa del Río.

65

Detalle de uno de los aliviaderos del puente de Villa del Río.



de las Alcantarillas de Utrera, en la misma vía. Por esta razón y por su apariencia estilística, se puede atribuir su construcción a época republicana, al momento de establecimiento de los primeros sectores de la vía que aparecen en los Vasos de Vicarello, pero antes de que la construcción del Jano Augusto impregnara a todo el camino de ese carácter representativo y propagandístico que refleja la mayoría de sus monumentos.

El puente de Villa del Río tiene un arco mayor central, de 9,30 metros de diámetro, que se apoya sobre pilas rectangulares con tajamares en ángulo contra la dirección de la corriente y planos por la cara opuesta; estas pilas están perforadas por arquillos de aliviadero descentrados sobre cuyas roscas se apoyan directamente los arranques de los arcos laterales; éstos son de distintas anchuras, 3 y 3,60 metros, y alturas proporcionales. En la margen derecha hay otro arco o aliviadero menor, cubierto por los aluviones, que no se corresponde con otro simétrico en la margen izquierda. Su perfil general es, por tanto, a dos vertientes, o en "lomo de asno", como suelen calificarse estos puentes, pero la pendiente oriental es menos acusada que la occidental para adaptarse a las distintas alturas de las orillas.

El carácter más singular de su fisonomía es el de la disposición de los aliviaderos de las pilas fuera de su eje, de forma que la rosca del arco central es totalmente independiente, mientras que los laterales arrancan de los riñones de los arquillos de los aliviaderos; con ello se obtiene el máximo de cauce libre para las aguas, sobre pilas estrechas, aunque de la consistencia conveniente para soportar la obra y resistir el empuje de las avenidas.

A esta disposición singular se añade como otro elemento de excelente calidad el cuidado en la disposición de la sillería, labrada en una arenisca rojiza de gran plasticidad, que permite alisar los bordes de cada piedra para su correcta colocación, conservando en el plano un almohadillado rústico; junto a ello, como precaución para evitar deslizamientos en el dovelaje, se recurre a un engatillado minucioso y al enjarje de las roscas con las hiladas de sillería de las enjutas, hasta obtener un ajuste muy preciso; cada sillar utilizado tiene así distinta

traza y dimensiones, lo que debió precisar la dirección de un cantero muy experto; es una labor singular y esmerada, ajena a cualquier tipo de producción seriada, que representa mejor que cualquier otra los propósitos y los criterios del arte romano republicano presente en la región andaluza.

La conservación de este puente es muy buena, con mayor desgaste de la sillería en la cara sur, que mira a la corriente, en la que se han producido algunas reparaciones sustituyendo dovelas por sillarejos y ladrillos. Su dilatado uso impide suponer que sea de época romana el pavimento superior o los pretilos, en los que se habrán tenido que realizar muchas renovaciones, pero todo el conjunto mantiene un aspecto de cierta uniformidad que se ha librado, por el momento, de restauraciones inconvenientes.

Desde el puente de Villa del Río la vía toma la dirección noreste para acercarse a Marmolejo; en lo que permiten apreciar las fotografías aéreas, la vía coincide generalmente con la carretera nacional IV, aunque es habitual que se observe su trazado más recto en algunas curvas de la carretera actual. Desde el poblado de San Julián, los posibles restos de la vía no pueden ni siquiera ser supuestos con una mínima fiabilidad; parece probable que se hayan perdido por las transformaciones del meandro que rodea la Loma de la Marquesa, en donde se uniría con la vía en dirección nortesur que llegaba hasta Porcuna.

Es necesario estudiar con detalle el emplazamiento exacto de Ucia y la interpretación correcta que hay que dar a la forma Uciense que aparece en los itinerarios; en tanto no exista una confirmación arqueológica, parece que la población antigua de este nombre pudo encontrarse hacia la zona del Balneario de Marmolejo, al borde del río y en un territorio con indicios claros del reparto agrícola romano, mientras que Uciense sería el apelativo de la mansión de la vía, que correspondería a la situación moderna de la población de Marmolejo, en la que se cumplen con precisión los datos que transmiten los itinerarios.

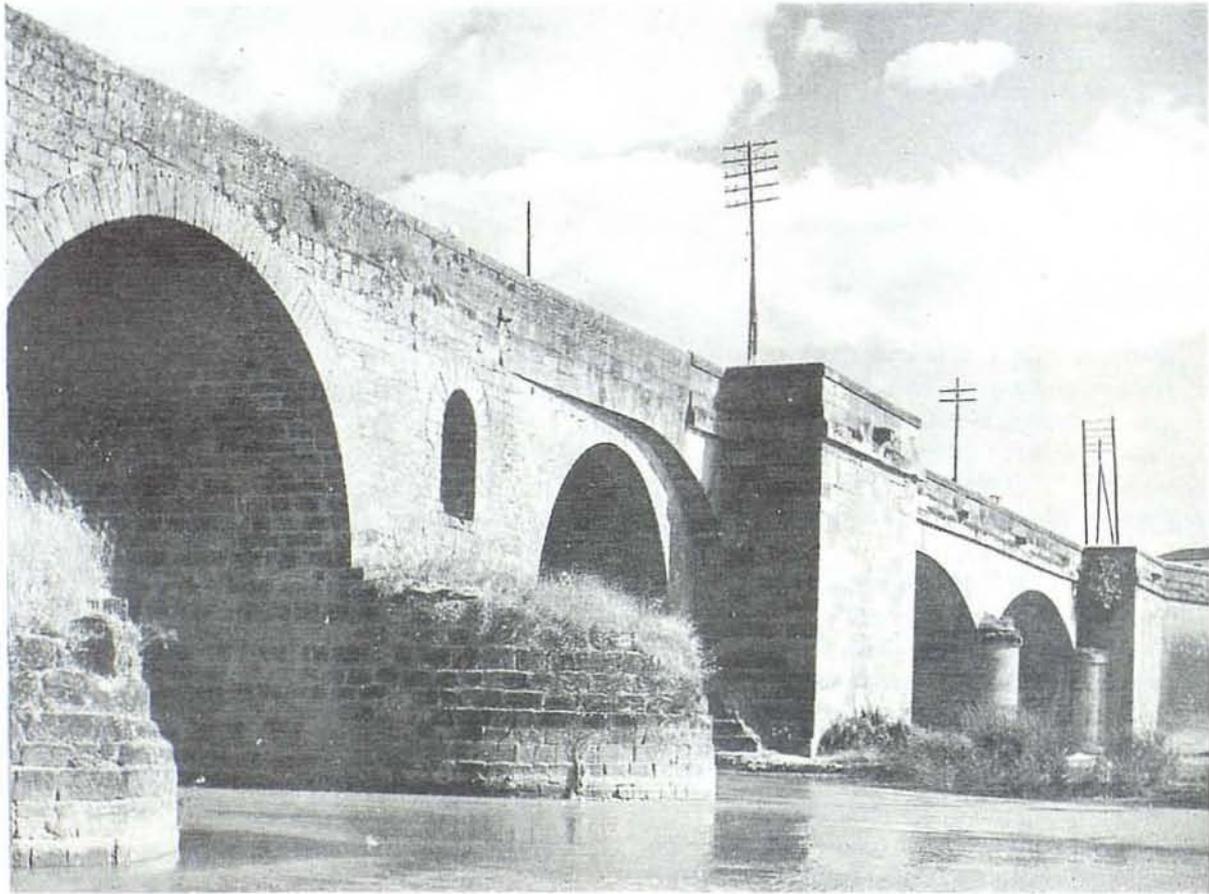
Los Vasos de Vicarello mencionan a continuación de Uciense una parada en el

66

Puente del arroyo de Guadañín.

67

El puente de Andújar debió servir como trazado alternativo a la Vía Augusta.



camino llamada Ad Noulas, cuyo nombre puede referirse a unas instalaciones "nuevas", agrícolas, industriales o de alojamiento para los viajeros. La mansión es ignorada en el *Itinerario de Antonino*, que sólo recoge el trayecto completo entre Uciense y Castulo, pero esto no puede interpretarse como la desaparición del lugar o un cambio en el recorrido de la vía, puesto que vuelve a citarse en el *Anónimo de Rávena*, en la forma Nobiam.

La interpretación de este sector de la Vía Augusta no admite más que un desarrollo recto desde Marmolejo hasta Castulo, muy cercano a la orilla izquierda del Guadalquivir, hasta el paso donde se estableció el límite provincial y el Jano Augusto. El lugar llamado Ad Noulas o Nobia ha de encontrarse al oeste de Villanueva de la Reina, pero falta un documento arqueológico que permita señalar su emplazamiento preciso. En este sector la vía estaba tan próxima al río que no sería extraño la desaparición de esta mansión por el crecimiento de un meandro, del mismo modo que han desaparecido muchos puntos del antiguo trazado del camino; el lugar más probable es la margen inmediata al cerro de Terreras Altas, cuatro kilómetros al oeste de Villanueva de la Reina. La posible pervivencia toponímica de Nobia en Villanueva es improbable, ya que el nombre es muy común y con perfecto sentido para una población de establecimiento reciente.

Hay que hacer referencia en este sector al puente de Andújar, al que se suele atribuir origen romano y que conserva materiales y algunos rasgos en su disposición que podían justificar esta atribución; en cualquier caso, su aspecto procede de una estructura medieval muchas veces reformada. Si la vía romana hubiera atravesado el Guadalquivir en Andújar, su primera mansión en esta orilla sería Isturgí, emplazada en Los Villares o Andújar el viejo, que no es mencionada en los itinerarios; en la propia Andújar no hay indicios de ocupación romana y este trazado dejaría sin sentido la existencia, generalmente admitida, de un puente en el Guadalquivir junto al Jano Augusto. Tanto en Los Villares como en otros puntos de la margen derecha del Guadalquivir, entre Andújar y el Puente Mocho del río Guadalquivir, se registraron muchos vestigios romanos, entre los que hay posibles caminos

de esa época y algún puente de buena apariencia, como el de Jándula, pero todo ello debe corresponder a los sistemas normales de comunicación entre las ciudades de esta orilla, sin que ello suponga que coincidan con el trazado de la Vía Augusta.

Conviene recordar que el análisis de este gran eje de las antiguas comunicaciones andaluzas se hace reuniendo datos que corresponden a su desarrollo durante más de seis siglos en un territorio en el que abundan las grandes poblaciones y en el que las guerras y las catástrofes naturales provocaron muchas alteraciones de las comunicaciones; para comprender la verdadera función histórica de esta ruta se debe establecer la relación entre el camino grabado en los Vasos de Vicarello, el que estuvo jalonado por los miliarios que se refieren al Jano Augusto y los que aparecen en el *Itinerario de Antonino* y en el *Anónimo de Rávena*, ya que ellos concentran la actividad oficial y reciben el tratamiento simbólico de vínculo entre la Urbe romana y el extremo oceánico de la Europa meridional. La Vía Augusta debe considerarse siempre como elemento fundamental de una red de comunicaciones que alcanza a todas las comarcas de Andalucía y que cumple la misma función que el Guadalquivir como ruta terrestre; entre las opciones de su trazado están una serie de vados en el Guadalquivir y caminos paralelos en la margen opuesta, que son indicativos del intenso desarrollo alcanzado por los territorios a los que ponía en comunicación la Vía Augusta.

La abundancia de poblaciones y caminos en las dos orillas del río, aguas arriba de Córdoba, hace que sean abundantes los vados y posibles puentes a los que se atribuye origen romano, pero a los efectos de nuestra descripción de la Vía Augusta es necesario limitarse a la ruta por la margen izquierda entre Marmolejo y la estación de Espelui, que se complementaba con un camino paralelo por la otra orilla al que se unía por el vado o puente de la Ermita de Santa Potenciana, llamado también de Lituergo, y por el vado de la Barca de Espelui; algunas de estas variantes pudieron estar en uso como sustitutorias de la Vía Augusta en los momentos en que se produjeran deterioros en los puentes de la ruta principal.

Desde Villanueva de la Reina hasta la estación de Espelui, se conserva un camino recto con el nombre de camino de los Romanos, que puede corresponder con la Vía Augusta; su dirección lleva hasta el Guadalquivir y señala su paso frente a la Venta del Arco, en la que muchos reconocen la pervivencia del recuerdo del Jano Augusto. En los miliarios de Tiberio se expresa "ab Iano Augusto qui est ad Baetem", y en los de Domiciano "ab arcu unde incipit Baetica"; una interpretación estricta llevaría a pensar que el arco se encontraba sobre el cauce del río, en el centro de un puente, al estilo del arco del puente de Alcántara sobre el Tajo; en este caso, tanto el arco como el puente deben haber sido destruidos por las avenidas del Guadalquivir.

Resta el tramo final de esta vía, entre el Guadalquivir y Castulo, que corresponde ya a la provincia Tarraconense y al convento jurídico de Cartagena; en sentido estricto, no cabe aplicarle el nombre de Vía Augusta, ya que éste se refería a la vía nueva de la provincia Bética, pero la aparición de esta misma denominación en Cataluña

para otro sector de la ruta marcada en los Vasos de Vicarello y la unidad del trazado Cádiz-Roma por Castulo, indican su clara continuidad.

En los Vasos de Vicarello hay dos variantes, una que pasa por Castulo y otra que no menciona a esta ciudad; posiblemente se trata de las dos rutas alternativas entre los vados del Guadalquivir, antes de la construcción del puente y del Jano Augusto, que ascenderían por ambos márgenes del Guadalimar y volverían a reunirse junto al vado de Giribaile para continuar hacia levante por el llamado "camino de Aníbal". En el capítulo dedicado a esta vía se describirán las dos alternativas; para concluir aquí la descripción de la Vía Augusta de la Bética, sólo es conveniente adelantar que la elección del lugar en que se situó el punto de partida de los miliarios y el límite de la provincia, se hizo a favor del vado directo hacia Castulo, lo que supuso la separación definitiva de las dos opciones existentes en los Vasos de Vicarello y de las dos vías entre Castulo y Córdoba, tal y como se describen en el *Itinerario de Antonino*.

CAPITULO III

LA VIA IBERICA

El análisis de la Vía Augusta nos ha permitido señalar en diversos puntos las modificaciones que se efectuaron a comienzos del Imperio sobre una línea de comunicaciones más antigua, que había cubierto hasta entonces una misión similar. La transformación más notable fue la producida por el establecimiento en Astigi (Ecija) de una colonia como cabecera de un departamento jurídico, en el que se integran las ciudades más importantes de la zona correspondiente hoy al sur de las provincias de Jaén, Córdoba y Sevilla, así como a toda la parte no costera de las provincias de Granada y Málaga. La capitalidad antigua de esta comarca la había desempeñado Munda, según la indicación expresa de Estrabón, contemporánea del cambio administrativo, y que confirma también Plinio. Aparte de las razones geográficas, el cambio se había producido como castigo a la resistencia de Munda ante las tropas de César, quien ordenó destruirla.

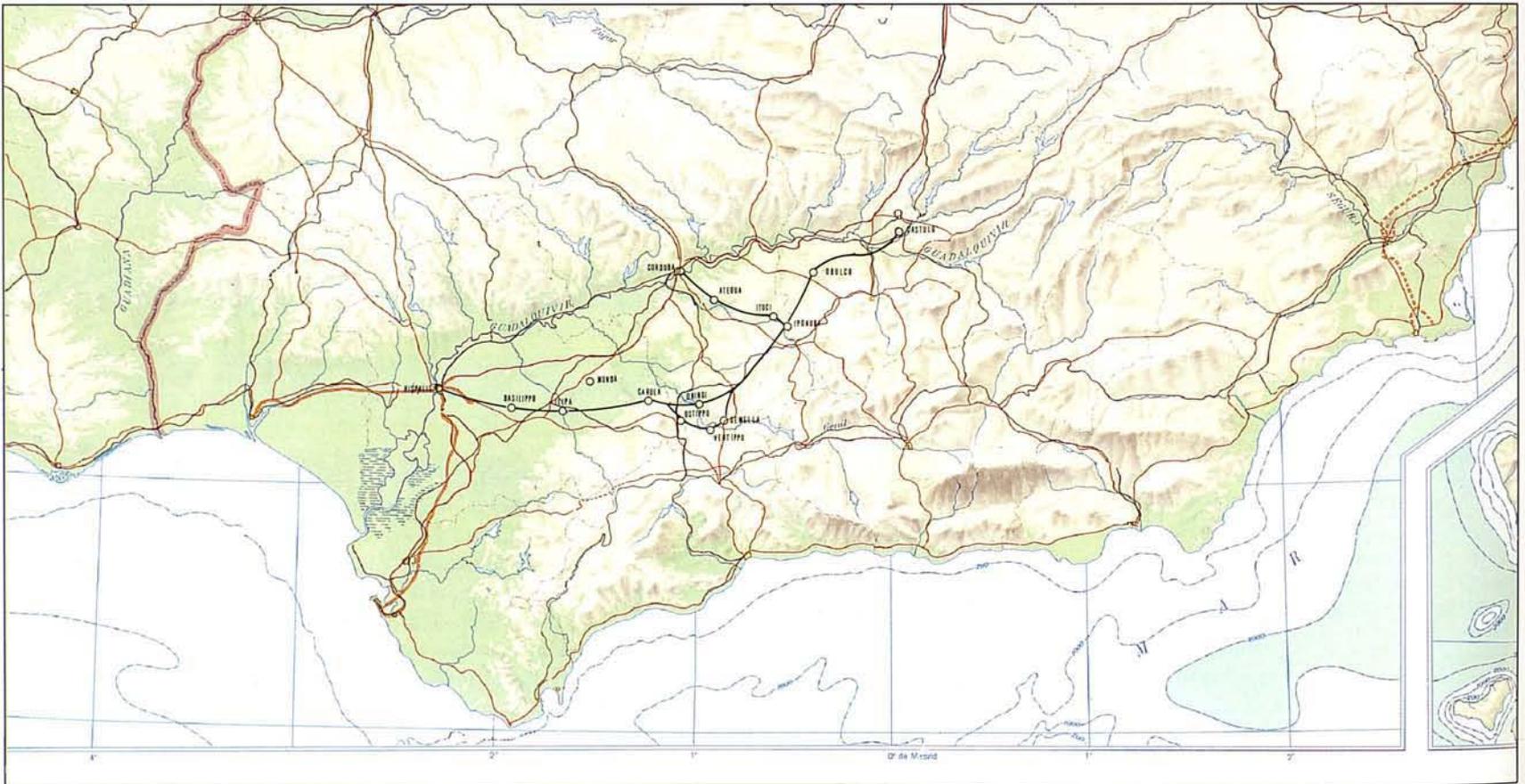
En la primera parte de este trabajo se han analizado los acontecimientos bélicos vividos por Munda y su relación con el sistema de comunicaciones romano. Puede concluirse que la Vía Augusta y la vía de Ecija a Málaga vinieron a sustituir la antigua intersección, que antes se producía en Munda, de la vía de Córdoba a Carteia con otra vía de sentido este-oeste, por la que habían discurrido habitualmente las tropas durante la época republicana. La parte oriental de esta vía, entre Castulo y el Genil, es la que podemos llamar de las Torres de Aníbal, puesto que en sus alrededores son muy abundantes los restos de este sistema de comunicaciones; la parte occidental, desde el Genil hasta los Alcores y

Sevilla, es la misma vía que se siguió manteniendo con ligeros cambios en época imperial y que unía a Sevilla con Antequera.

Esta vía de sentido este-oeste, paralela al Guadalquivir y a la costa a través de los valles medios de los principales afluentes meridionales del río, era el camino más transitado en la Segunda Guerra Púnica, junto al que se encontraban las grandes ciudades de la región. Debe pensarse que Córdoba, Ecija y Sevilla son creaciones romanas sobre precedentes poco significativos frente a la entidad y los testimonios arqueológicos de época ibérica que han suministrado Porcuna, Baena, Osuna, Carmona y muchas otras poblaciones de este área central de Andalucía. La existencia de esta vía, a la que llamamos "ibérica" por ser la que parece mejor establecida en el periodo anterior a los romanos, se explica como sistema de comunicación entre un conjunto de ciudades independientes, que los cartagineses emplearon como eje de su control del territorio, y que pasó a desempeñar un papel secundario durante el Imperio.

Puede que, por estos mismos acontecimientos históricos, alguien pudiera preferir el nombre de cartaginesa para esta vía, pero el análisis de la presencia púnica en Andalucía, a la vista de los últimos hallazgos arqueológicos, no favorece esta calificación. Los cartagineses aparecen como primeros ocupantes militares de la región sólo en los momentos iniciales de la Segunda Guerra Púnica y con unos objetivos concretos que se deshacen ante la victoria de los romanos. Estos les sustituyen y continúan en el ejercicio de la conquista del territorio, pero todo ello se efectúa sobre un conjunto de

La vía "ibérica" era el camino principal entre las poblaciones prerromanas de Andalucía, desde Cástulo hasta Sevilla.



poblaciones que eran ya muy importantes y que tenían una cultura propia, con la que debe relacionarse una red de caminos a la que los cartagineses y los romanos sólo le añadieron el control militar. Los torreones que defienden esta red y que permitían una comunicación por señales muy rápida desde la costa hasta el interior de la región, ofrecen restos arqueológicos anteriores a los cartagineses y por supuesto a Aníbal, al que debe atribuirse la idea del aprovechamiento militar de tan numerosas atalayas.

Una parte de esta vía se siguió empleando en época romana dentro de las comunicaciones entre Castulo y Córdoba; es el trayecto de Castulo a Obulco (Porcuna), citado por Estrabón y analizado anteriormente. Desde Porcuna la vía se dirigía a Baena, con un trazado sensiblemente similar al de la carretera actual que une a estas dos poblaciones a través de Valenzuela. Los yacimientos ibéricos y las "torres de Aníbal" son aquí muy frecuentes; se han efectuado prospecciones muy detalladas de la zona que demuestran la visibilidad entre todos estos fortines que jalonan la vía, y puede decirse que no hay ninguna eminencia natural en la que no se observen restos de cierta entidad. Un gran despoblado de considerable extensión, que puede calificarse de ciudad ibérica, se encuentra en el Cerro Boyero, junto a Valenzuela, a medio camino entre Porcuna y Baena. Entre Valenzuela y el río Guadajoz hay claros indicios de que la vía romana era más recta, correspondiendo su trazado a la línea del término entre Valenzuela y Santiago de Calatrava.

El río Guadajoz se atravesaba por delante del despoblado del Cerro del Molinillo, situado en la orilla sur, mientras que la necrópolis romana de la misma ciudad se encuentra en la orilla norte, demostrando que ambos debían tener en la antigüedad una fácil comunicación por vado o puente. Algo más adelante, hacia el sudoeste, el camino está dominado por el gran yacimiento ibérico de Torre Morana, al que se atribuye por su posición estratégica un papel de supremacía sobre toda la comarca, aunque su nombre romano es desconocido. Finalmente, la vía pasa al este de Baena y atraviesa el río Marbella bajo el dominio del Cerro del Minguillar, yacimiento identificado tradicionalmente con Iponuba y que ha sumi-

nistrado un elevado número de restos monumentales.

Continúa la vía por el valle de este río, dejando al oeste la Sierra de Baena, para llegar a Doña Mencía, donde los indicios de la vía de época romana son mucho más patentes. Un kilómetro al sur de Doña Mencía se produce el cambio de cuenca fluvial, al atravesar el pequeño puerto que hoy siguen aprovechando la carretera y el ferrocarril, flanqueado por los habituales recintos defensivos, donde se encuentra la divisoria de las vertientes entre el Marbella y el Guadalquivir. Un poco más al oeste se repite el paso de la vía entre dos yacimientos extensos, la Majada del Serrano y El Laderón; de éste último procede un fragmento de miliario, que conservaba legibles las letras imprescindibles para atribuirlo a Trajano, y que es el indicio más significativo del uso de la vía en época romana y de su atención por las instituciones públicas.

A continuación, está el paso del arroyo de la Plata, en el que volvemos a encontrar el topónimo habitual con el que se ha transmitido el recuerdo de las vías romanas; en sus inmediaciones se registró el hallazgo de una curiosa inscripción latina cuyo texto es: VIATOR VIAM PUBLICAM DEXTRA PETE. Su significado podría ser: "Viajero, toma la vía pública a la derecha"; la intención del epígrafe sería la de aclarar a los viajeros, en una bifurcación, cuál era el camino público frente a otro privado. Sin embargo, el carácter imperativo de la exhortación y la aparente falta de necesidad de hacer una precisión de este tipo invita a considerar, dentro de lo posible, que se trate de una llamada de atención hacia los caminantes del tipo "Viajero, en la vía pública circula por la derecha". En cualquier caso, podemos calificar a esta singular inscripción como la primera señal de tráfico conocida en nuestra región, y posiblemente, la única de su especie en la epigrafía latina.

Desde aquí hasta Cabra, el itinerario antiguo se conoce con el nombre de "Camino de Metedores" y ofrece a trechos huellas de un firme compactado que podría datar de época romana, aunque el camino ha seguido siendo transitado como vía de primer orden para toda la comarca hasta la Edad Moderna, y puede el

Fotograma con el cruce de la vía ibérica y la vía Córdoba-Carteia en las proximidades de Paradas.

N



ESCALA 1:30.000

presentar reparaciones de distintos momentos. El camino discurre por el valle del arroyo de Santa Marta, afluente del Genil, y es paralelo por el oeste a la carretera de Doña Mencía a Cabra. Con las mismas características continúa hasta los alrededores de Lucena como "Camino viejo" y allí se conecta con el camino que va de Córdoba a Málaga, procedente de Aguilar de la Frontera, y que se tratará entre las vías de enlace entre el Guadalquivir y la costa.

Todo el trayecto desde Porcuna hasta Lucena es bien nítido y está jalonado por un elevadísimo número de fortines, recintos y torres de avisos cuyos primeros establecimientos se fechan en los siglos V y IV antes de Cristo. Parece que la importancia ibérica de esta vertiente de las sierras meridionales cordobesas dio lugar a una ocupación muy densa del territorio, que sigue manifestándose en los grandes silos de época romana que se encuentran en la zona; sin embargo, no se aprecian huellas de parcelaciones ortogonales de tipo romano, lo que podría significar que la organización romana de la zona respetó la estructura anterior de las comunicaciones y las explotaciones agrícolas. El control fiscal de estas ricas poblaciones y la ordenación de su comercio hacia el Guadalquivir deben ser la causa de la conservación y señalización en época imperial de la vía ibérica en su tramo cordobés. Como enlace de esta vía con el Guadalquivir se puede considerar otra vía en la que también abundan los recintos fortificados ibéricos, pero que tuvo su mayor trascendencia histórica en las últimas guerras del período republicano.

Se trata de la vía que discurre desde Córdoba hasta Baena y Doña Mencía aprovechando el valle del Guadajoz; es el camino empleado por César para el asedio de Ategua (Cortijo de Teba) en el año 46 antes de Cristo. En la narración de las guerras españolas se indica expresamente que allí se encontraba el granero de la región; durante el período imperial se ordenó esta producción cerealista mediante grandes silos como los de Carchena en término de Castro del Río, y se dotó al camino por el que circulaba el trigo de puentes firmes y pavimento compactado en los tramos en que era necesario. Se han estudiado recientemente dos de estos puentes en los arroyos de Trinidades y Fontalba, al norte del Guadajoz y cerca de

Ategua, en los que se aprecia una estructura firme y sencilla de hormigón revestido de sillería que ha soportado bien el abandono moderno de la ruta. Hacia el sur la vía pasaba al otro lado del Guadajoz y continuaba por Espejo, donde una inscripción de Maximino recuerda las reparaciones de puentes durante el siglo III de la Era, como prueba del mantenimiento de la economía de la zona hasta el fin de la romanidad.

El paso del Genil por la vía ibérica tiene un buen número de opciones, defendidas por distintos autores y que determinan una red muy compleja. Entre Puente Genil y Benamejí hay numerosos vados y abundan también las poblaciones antiguas. Parece que a la vía ibérica se le debe atribuir el paso por las cercanías de Castil Anzur, donde estuvo la ciudad de Onings, que fue tomada dos veces en la Segunda Guerra Púnica; también era posible el paso del río en Badolatosa, hacia Ventippo (Atalaya de Casariche), que debe ser el empleado por los ejércitos de César y los hijos de Pompeyo, y más al sur está el de Benamejí, por el que discurre la vía de Córdoba a Málaga.

Al otro lado del Genil, en la comarca de Ecija y Osuna, vuelve a hacerse patente el camino, tras cruzarse con la vía de Ecija a Málaga, que pasa por Marinaleda y Estepa. Parece que el sistema romano de comunicaciones hizo perder importancia al cruce del Genil en dirección este-oeste, por el desarrollo de las vías procedentes de Córdoba y Ecija, paralelas a la corriente del río y confluyentes en Antequera, desde donde se dirigían a Málaga. Este enlace primitivo entre las comarcas meridionales de las provincias de Córdoba y Sevilla no ha vuelto a recuperarse en la Edad Moderna.

Desde Marinaleda hacia el oeste, la vía vuelve a ser reconocible; a ella pertenece un puente en el arroyo de San Miguel del Rosario, en el que la vía toma el nombre de Cañada de don Francisco. Aquí se inicia la travesía de la llanura con lagunas saladas que era el centro de la comarca dominada por Munda, y en la que debe buscarse esta ciudad y otras, como Carruca, que tuvieron un papel importante en las guerras de época republicana. La misma vía, cuyos restos de pavimentación eran visibles hace años cerca de La Lantejuela, se dirige hacia

el Corbones, que atraviesa en Montemolín, y llega finalmente a Basilippo (Cerro del Cincho), al oeste del Arahal.

La conexión con Basilippo permite relacionar a la antigua vía ibérica con una parte del trayecto de la vía de Sevilla a Antequera que figura en el *Itinerario de Antonino*. En el capítulo anterior se ha demostrado que esta vía, que era el camino más antiguo de acceso a Sevilla desde el este, atravesaba el Guadaira por la Puente Horadada, y aquí se cruzaba con el trazado nuevo de la Vía Augusta. Debido a ello, puede explicarse la exactitud de la indicación del *Itinerario* de veintiuna millas entre Sevilla y Basilippo, que se cuentan en época imperial desde el cruce de la Puente Horadada del Guadaira; hasta el momento, se había tenido que pensar que esta vía empleaba un tipo de milla de mayor longitud, como única explicación del error de las distancias entre dos lugares perfectamente identificados, pero las millas indicadas, con su longitud habitual de 1.481 mts., se cumplen perfectamente entre el cruce de la Vía Augusta, a cinco kilómetros de Sevilla, y el Cerro del Cincho. El trayecto siguiente, por Carula e Ilipa, es el de la mencionada Cañada de don Francisco, y las distancias a estas dos poblaciones se cumplen entre Basilippo y el cruce en Marinaleda con la vía Ecija-Antequera-Málaga. Desde allí coinciden también las catorce millas de recorrido hacia el sur para alcanzar Ostippo (Estepa), de forma que sólo resulta necesario identificar a las dos poblaciones intermedias.

De acuerdo con las fuentes y los testimonios arqueológicos, la ciudad llamada Carruca en el *Bellum Hispaniense* y Carula en el *Itinerario de Antonino*, debe ser un emplazamiento ibérico importante, situado entre el río Genil y la llanura de Munda, es decir, los Llanos del Aguila. Podría identificarse con el Cerro de la Cabeza del Cortijo de Alcalá, al norte del término de Osuna, o con los yacimientos cercanos al Cortijo de Fuentidueñas, al sudeste de Ecija. Para Ilipa debe buscarse una localización cercana a Carmona, y el hallazgo en los últimos años de miles de monedas cartaginesas en las faldas del Cerro de Montemolín de Marchena hace pensar que allí es donde se produjo la derrota definitiva del ejército cartaginés en el año 206 antes de Cristo. Ambos

yacimientos están sobre el mismo camino, pero sus posibles nombres y distancias intermedias están invertidos respecto a la relación del *Itinerario de Antonino*. No es difícil que en la transmisión de los manuscritos se haya producido un salto entre dos líneas, y ésta parece la única explicación coherente que se concilia con los datos históricos hasta tanto no se produzca un hallazgo arqueológico aclarador.

El recorrido de la vía desde el Cortijo de Fuentidueñas hacia el oeste se inicia en el mencionado puente del arroyo de San Miguel del Rosario. En la loma de Fuentidueñas existe una extensa villa romana, ocupada quizás hasta el siglo VI de la Era, mientras que al otro lado del arroyo se encuentra un extenso despoblado, en el cortijo de Cosmes, en el que predominan los materiales ibéricos y romanos. Puede pensarse que en el despoblado estuviera Carula o Carruca, aunque la población tendría un desarrollo espacial amplio con ricas villas suburbanas en sus alrededores. Continúa después la vía por el cortijo de Gállape y el de Guijo, con el nombre de Cañada de don Francisco, y un trazado rectilíneo bien marcado en las fotografías aéreas, que indica su rectificación en época romana. En los llanos del Aguila desemboca frente a los yacimientos que en los últimos años se vienen relacionando con Munda; pasa junto al Cerro de la Camorra, un enclave con claros restos de época imperial romana, y deja al norte el Cerro de la Atalaya del Cortijo del Nuño, por donde pasa la vía de Córdoba a Carteia, y en el que nosotros preferimos situar a Munda, puesto que sus materiales superficiales son, precisamente, de la época de las guerras cesarianas, sin que siguiera habitado posteriormente, tiene una posición estratégica más dominante en la comarca y ofrece el abundante hallazgo de los proyectiles de plomo con la marca de Pompeyo que se utilizaron en aquellas campañas.

En este sector, la vía se ha perpetuado, además, como padrón de los términos de Osuna, Ecija y La Lantejuela, en cuyo extremo pasa por el yacimiento ibérico del cerro del Pascualejo. A partir de allí, la vía toma una cierta inclinación hacia el suroeste y se dirige hacia el río Corbones, que atraviesa en Montemolín, donde pensamos que se encontró la ciudad de Ilipa mencionada en la Segunda Guerra Púnica, que es la misma Ilipa del

70

Restos de un puente de la vía ibérica cerca del Cortijo de San Miguel del Rosario (Ecija.).

71

Vestigios de la Puente Horadada del río Guadaira.



Itinerario, y la que corresponde al convento jurídico de Ecija, según el testimonio de una inscripción en la que los decuriones ilipenses se mencionan dentro del consejo astigitano. Parece que el paso del Corbones se realizaría exactamente frente al Cortijo de Vico, donde la vía llega con el nombre "Vereda del Garabatero", y desde el que sigue hacia el sur como "Vereda del Bajonar". Ambos tramos de veredas vienen a coincidir con la orientación general de las parcelaciones de la zona, que se extienden hasta Carmona con las dimensiones y disposición de las centuriaciones romanas. Ello implica la multiplicación de caminos de carácter agrícola, en algunos casos con pavimentaciones más o menos cuidadas según el celo de sus propietarios, pero el sentido general de la vía permite independizarla del conjunto de la red.

Al sur de Marchena se produce el cruce de esta vía con la de Córdoba a Carteia, que allí se denomina Camino de Carpia. La intersección dista poco de la que hoy se establece entre la carretera de Sevilla a Antequera y la de Ecija a Morón, que vienen a desempeñar papeles similares a los de sus antecedentes romanos. Pasa luego la vía al sur de Paradas, ya de nuevo con dirección este-oeste, recta y reconocible en las fotos aéreas; algunos tramos se conservan como caminos y otros se descubren como trazos blanquecinos de la vía abandonada bajo los cultivos.

La huella de la vía se aprecia bien entre El Arahál y el Cerro Torrijos, y vuelve a conservarse como camino dentro del término de Carmona, en cuyo borde inferior está el Cortijo de Menjillán y la Torre del Cincho, que es el resto más patente de la antigua Basilippo. La Torre del Cincho es un típico monumento funerario turriforme, cuyo revestimiento ha

sido expoliado y que daría a esta parte de la vía el sentido de camino entre necrópolis. En la continuación hacia el oeste, la vía ha servido hasta nuestro siglo como parte de la carretera general Sevilla-Málaga, por lo que su firme aparece realizado por las sucesivas pavimentaciones; en el kilómetro 33 se integra ya bajo esta carretera y continúa en línea recta hasta el arroyo del Gandul, cuyo puente era citado como romano, aunque ya no hay traza de ello.

En el borde de los Alcores la vía se aproximaba al Castillo del Gandul, inmediato a un extenso despoblado ibérico y romano, en el que también abunda el hallazgo de monedas cartaginesas. Desde allí pasaba por Alcalá de Guadaíra y atravesaba el río por el mismo lugar en el que se encuentra el puente moderno, que ha sido calificado como romano por estar documentada su existencia en los inicios de la invasión musulmana; aunque su aspecto es mucho más reciente, los restos de tajamares y la ordenación de los arcos podrían ser los del puente primitivo.

En su trayectoria final hacia Sevilla, la vía vuelve a cortarse en algunos trechos, cuya continuidad se aprecia bien en las fotos aéreas, y se dirige, por la Loma del Acebuchal, hasta cruzar de nuevo el Guadaíra en la ya mencionada Puente Horadada. Este doble paso del río se debe a lo escarpado de la orilla norte y a la conveniencia de acortar el recorrido sin tener que evitar varios meandros. La entrada de la vía en Sevilla por el barrio de la Plata ya ha sido comentada como parte del mismo sistema de accesos de la Vía Augusta, que vino a sustituir, con su trazado por Carmona y Ecija, a la antigua vía ibérica que enlazaba a Sevilla con el valle del Genil a través de Ilipa.

CAPÍTULO IV

LAS COMUNICACIONES CON LEVANTE

El mayor conjunto de relaciones políticas y económicas que desempeñaba la región andaluza en la antigüedad se efectuaba con los territorios orientales de la Península, y a través de ellos con el resto de Europa. Hay momentos de la prehistoria, como el de la civilización argárica o el de la cultura de los Millares, en los que adquiere personalidad propia e independiente de Andalucía y Levante la región que denominamos del Sudeste, cuyo centro radica en la provincia de Murcia, con amplias extensiones hacia Alicante y Almería; en otros períodos, esta misma región queda en segundo plano y sus límites con las vecinas son mucho más reducidos. Por todo ello, las fases en las que la región murciana tiene mayor importancia vienen a coincidir con un enlace claro de Andalucía y Levante a través de la costa, mientras que en otros momentos el valle del Guadalquivir y Levante se relacionan más directamente a través del borde oriental de Sierra Morena y de la Mancha.

Estas dos opciones de comunicación son las que se observan en las vías romanas y corresponden a la vía costera, con alternativas de paso más o menos apartadas del litoral, y a la vía interior por el "saltus castulonensis". Según la evolución de los acontecimientos históricos y de la organización administrativa, se efectúan obras en uno y otro camino y se detectan los cambios en el mecanismo general de la economía del Sudeste.

La constancia más antigua del cambio entre las dos alternativas se produjo en la Segunda Guerra Púnica. Cuando los ejércitos romanos fueron derrotados en los alrededores

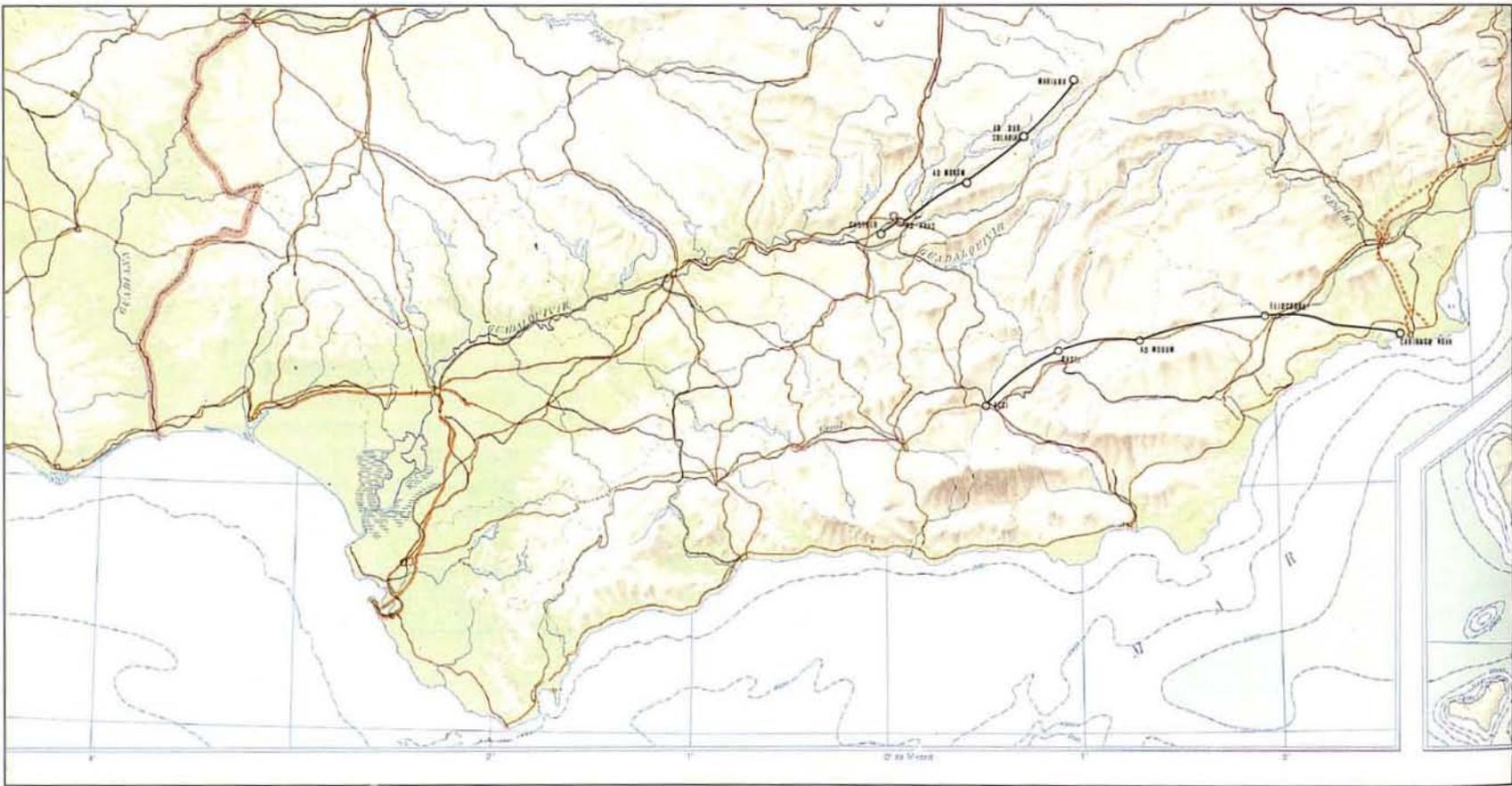
de Castulo, hasta donde estaban llegando con cierta facilidad por la ruta interior, Escipión el Africano se replanteó la forma de penetrar en Andalucía, y procedió en primer lugar a conquistar Cartagena y la costa almeriense para tener asegurado desde esta parte el paso hacia la región.

Durante los dos siglos siguientes ambas rutas siguen en uso y se dotan de obras y señalizaciones como las indicadas por Polibio y Estrabón. La vía de la costa era un camino comercial, que heredaba el prestigio de la vía de Hércules, y el camino interior seguía funcionando como un enlace rápido de ejércitos, correos y viajeros, entre otros, los que empleaban como guía a los tan citados Vasos de Vicarello que reflejan una ruta bien establecida y medida antes de que Augusto construyese el arco de Jano en la entrada de la Bética.

La reorganización de las provincias en los inicios del Imperio obligó a definir una nueva frontera, de forma que la rica zona minera de Jaén, por la que circulaba además la producción apreciadísima del mercurio de Almadén, quedara dentro de la jurisdicción de Cartagena, en la que se encontraba su mejor puerto, y también dentro de las provincias administradas directamente por el emperador, mientras que la Bética pasaba a depender del Senado.

El cambio de límites provinciales se corresponde con el desarrollo de un trayecto alternativo de la vía costera, que se distancia del litoral para abreviar la ruta entre Castulo y Cartagena. La vía interior hasta el Jano de Augusto se mantiene ahora esencialmente como

Desarrollo de las dos vías romanas que comunicaban Andalucía con el Levante.



la comunicación directa de la Bética con el resto del Imperio, dejando a un lado el sudeste murciano.

En cierto sentido, estos dos caminos son las prolongaciones de las vías longitudinales de la región andaluza, la de la costa y la del Valle del Guadalquivir, o, si se quiere, la vía Heráclea y la vía Augusta. Su evolución histórica fue también diferente y la documentación que facilitan los miliarios y las fuentes itinerarias revelan que en ningún caso se pueden considerar trazados alternativos de una misma comunicación, sino dos caminos independientes, cada uno con su propio sentido histórico, que a veces reciben los mismos cuidados y atenciones y que en otros casos tienen un papel perfectamente diferenciado. Aunque la ruta costera o murciana tenga un uso preponderante, el camino interior sigue sirviendo a la misma función, que sólo ha decaído en el transcurso de la Edad Moderna por la pérdida de independencia de la región y la potenciación excesiva del centralismo madrileño, que impide la existencia de un enlace directo entre Andalucía y Levante.

La vía de la costa, entre Almería y Murcia, está reflejada en el *Anónimo de Rávena*, y se ha comentado en el capítulo correspondiente; su última población en territorio andaluz era Baria (Villaricos), una de las pocas colonias litorales de nuestra costa que ofrece rasgos claramente cartagineses y que debía jugar un papel secundario respecto a la vecina Cartago Nova (Cartagena). En el litoral murciano se han señalado algunos posibles restos, pero, al igual que ocurre en la zona de Almería, no puede rastrearse una vía uniforme con huellas claras de pavimentación o señalización. En la reforma de Augusto, al añadirse a la provincia cartaginesa el territorio de Almería, esta comunicación costera se desdobló mediante una ruta que por el norte alcanzaba la Hoya de Baza y permitía acortar sensiblemente el camino hasta Castulo.

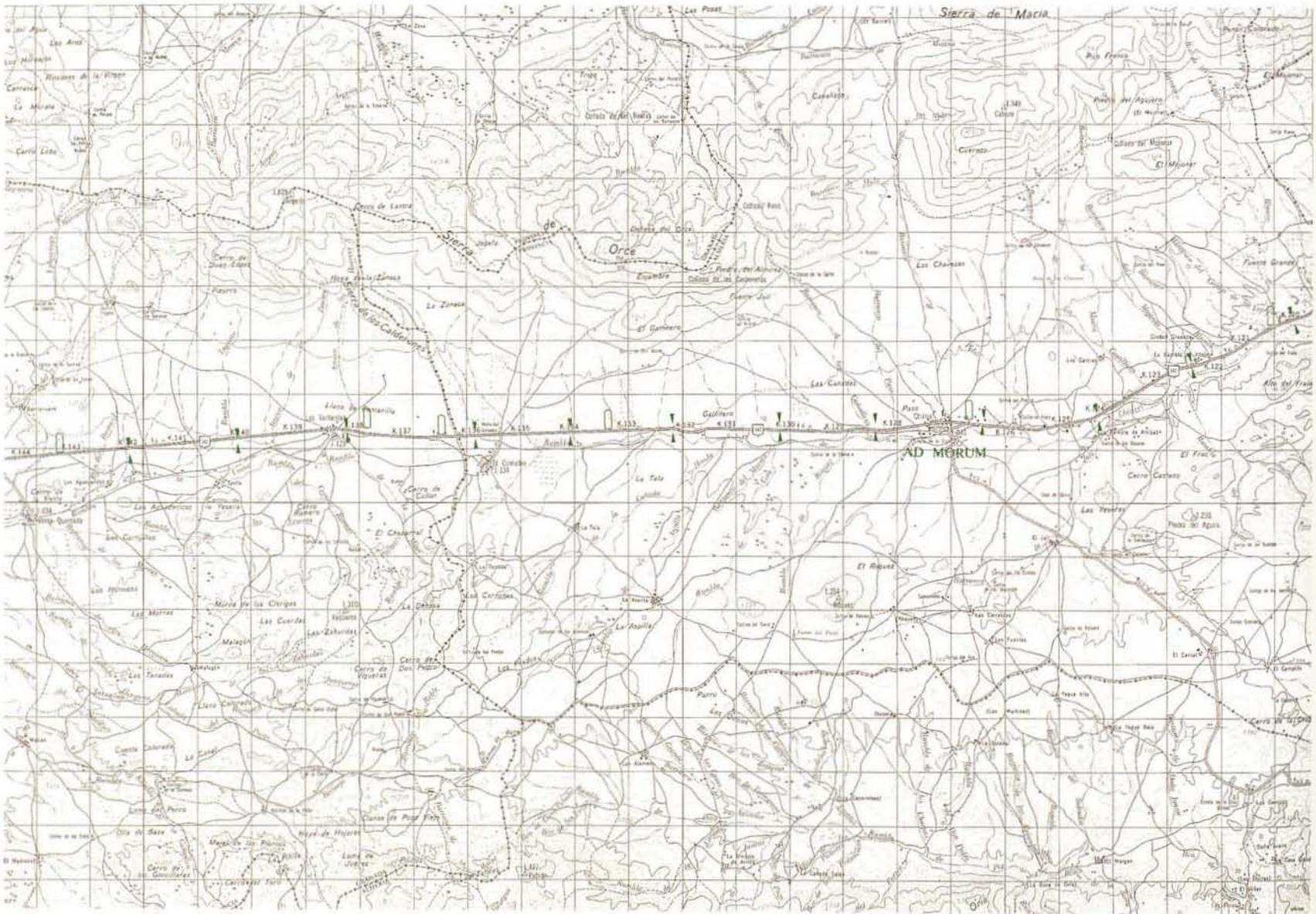
No es necesario pensar que esta reforma tenga relación directa con el nuevo trazado, que según Estrabón se había dado a la vía de la costa en los alrededores de Cartagena; aquella había sido una modificación de la vía antigua para evitar la penosa travesía del Campo del Esparto, mediante el acercamiento a la costa y a Cartagena. Desde allí hacia Andalucía

se efectuó una obra, posterior al menos diez años a la redacción de la *Geografía* de Estrabón, que optaba por un tipo distinto de alternativa, es decir, que se alejaba de la costa y acortaba por el interior la comunicación con el alto valle del Guadalquivir.

La vía nueva, trazada en los años 8-7 antes de Cristo, de acuerdo con los títulos de Augusto en sus miliarios, iba de Cartagena a Lorca y desde allí penetraba en la provincia de Almería por Vélez-Rubio, donde seguía el cauce de la Rambla de Chirivel. Coincide puntualmente con el trazado de la carretera nacional 342, salvo pequeñas variantes de curvas suaves, y está jalonada por miliarios, algunos de ellos encontrados prácticamente al borde de la vía. La conservación del trazado recto y la aparición de miliarios se mantiene dentro de la provincia de Granada hasta Cúllar-Baza; más adelante, no hay miliarios ni vestigios de la vía, a la que debe buscarse una de las varias interpretaciones factibles dentro de las posibilidades del terreno, para llegar hasta Castulo.

Precisamente, este trayecto de camino en las provincias de Almería y Granada es uno de los que mejor restituye la imagen que habitualmente esperamos encontrar en las vías romanas. Por toda una extensa planicie, que se dilata entre sierras hasta el horizonte, la vía romana mantiene su perfil llano y recto, a pesar de la desolación del territorio, y podría decirse que sólo la acompañan durante muchos kilómetros las columnas miliarias levantadas en honor de los emperadores. También la falta de ocupación intensa del territorio puede considerarse como una de las causas de su conservación; mientras que la zona de Lorca y la Hoya de Baza son comarcas con una estructura compleja por la distribución de sus poblaciones, de las que se conocen abundantes precedentes ibéricos y que ya estarían dotadas de caminos antes del Imperio, la franja de terreno por la que discurren en sentidos opuestos las ramblas de Chirivel y Venta Quemada es un territorio de tránsito, en el que la vía romana se establece como expresión de una planificación regional de miras mucho más amplias que las de los intereses locales. A lo largo de los siglos esta ruta ha tenido pocos períodos de florecimiento y, en ningún caso, su modesta historia ha hecho necesario alterar el trazado romano.

Plano de la vía de Guadix a Cartagena por la Rambla de Chirivel y la mansión ad morum.



ESCALA: 1/100.000

Posiblemente, este trayecto intermedio de la vía fue el único que recibió un tratamiento específico de nuevo trazado y señalización para cumplir la finalidad de garantizar el acceso hasta Cartagena de los minerales enviados desde Castulo; a uno y otro lado, se mantenían en uso los caminos anteriores, siempre mejorando su viabilidad entre las ciudades importantes, pero no se conocen restos de recorridos rectilíneos de nueva planta, ni los miliarios indican que fueran necesarias las atenciones sobre ellos de la administración imperial. Sin embargo, el trayecto de Vélez-Rubio a Cúllar-Baza ofrece junto a los miliarios de Augusto ya mencionados, que deben ser contemporáneos del trazado, otros de Caracalla y Numeriano, a los que se puede añadir uno de Constancio Cloro, ya en la provincia de Murcia, con los que se pone de manifiesto el mantenimiento de los cuidados de la administración sobre un sector de vía que difícilmente sería atendido por las poblaciones cercanas.

Tanto es el aislamiento y la soledad de la vía en este tramo, que los itinerarios no reflejan en ella ningún nombre de población; entre Eliococra (Lorca) y Basti (Baza), el *Itinerario de Antonino* cita un lugar llamado Ad Morum, término latino formado sobre la misma raíz de "moror" que ha dado en castellano "morada" como lugar de habitación, y que debe traducirse por posada o mesón; ninguna ciudad de nombre indígena se menciona, ni se conocen posibles restos arqueológicos más que en Los Villares de Chirivel, donde quizás se desarrolló el albergue de carretera que aglutinó a parte de la población inmediata y que se denomina Ad Morum en el *Itinerario*. En cualquier caso, las distancias que se nos han transmitido son erróneas, puesto que de Lorca a Baza hay cerca de cien kilómetros en línea recta y el *Itinerario* indica cuarenta millas que equivalen a 59,2 kms. Si la mansión intermedia de Ad Morum se coloca en Chirivel, habría que corregir en 34 millas la distancia de Eliococra a Ad Morum y en 36 la de allí a Basti para obtener una medición correcta.

Sólo uno de los miliarios de este trayecto conserva la indicación del número de millas; corresponde a la serie dedicada por Augusto y lleva el número LX; su aparición en el Pago del Fraile, al este de Vélez-Rubio, coincide perfec-

tamente con la apreciación de unos noventa kilómetros de recorrido que podrían contarse desde Cartagena hasta allí.

El referido testimonio del *Itinerario de Antonino*, que incluye a esta vía en el tramo final de su recorrido por la costa mediterránea desde los Pirineos, es una clara indicación de que en los documentos se mantuvo la constancia de la vía como camino completo hasta el límite de la provincia cartaginense. Sin embargo, a partir de Cúllar-Baza, ya se ha indicado que la vía pierde los atributos de su nuevo trazado romano y se integra con la red ibérica de los caminos anteriores. En sentido estricto, sólo debe hablarse de vía entre Andalucía y Levante en el trayecto descrito; en la Hoya de Guadix y Baza se entra ya en el sistema de comunicaciones de sentido norte-sur, que unen la costa de Almería con la comarca minera de Castulo, con sus propios antecedentes históricos y de la que el *Itinerario de Antonino* ofrece dos alternativas: una por el oeste, que arranca de Guadix como continuación de la de Cartagena, y otra por el este, sobre la que tendría que cruzar la anterior, que asciende desde la Hoya de Baza y en el *Itinerario* sirve de arranque a la que recorre la costa mediterránea.

En realidad, estas dos vías del *Itinerario* pertenecen al sistema de comunicaciones entre la costa y el valle del Guadalquivir, donde serán estudiadas, y debe considerarse común a ambas el enlace con Cartagena a través de la vía de Cúllar-Baza, Chirivel, Vélez-Rubio y Lorca.

En cuanto a la comunicación directa de Castulo con Levante por la vía interior, puede calificarse, sin duda, de una vía romana tan representativa como para haber mantenido el reconocimiento histórico mucho tiempo después de su abandono absoluto y de la pérdida de conexión entre varios de sus tramos; a pesar de ello, sigue siendo reconocida como "camino de moros", y en los casos más eruditos, como el Camino de Aníbal.

Cualquier mediano conocedor de la historia andaluza y de su geografía tiene que tener presente este camino a la hora de restituir el avance de los cartagineses desde Andalucía hacia Roma, y no es raro que se sienta inclinado a trasladar aquí la imagen épica del paso de los

Paso del Guadalquivir junto a la Venta del Arco, donde debía estar el puente del Jano Augusto.



elefantes de Aníbal por la nueva ruta de los Alpes. Aunque aquí no existieron aquellas dificultades, este paso forzado entre montañas en el que se abandona el amplio valle del Guadalquivir y se busca una salida hacia la lejana costa levantina, ha servido siempre para representar el tránsito evidente entre Andalucía y la Meseta. La imagen del cambio de región se relaciona igualmente con los cambios en el rumbo de los acontecimientos históricos: salida de los cartagineses, entrada de los romanos, invasión musulmana, reconquista cristiana e invasión francesa se desarrollan siempre en nuestra imaginación en el escenario de este valle de los afluentes del Guadalimar, ya sea en sus principales batallas o en las llegadas y las retiradas de las tropas que suponen un cambio radical de la Historia.

Aquí se pueden hallar igualmente todos los ingredientes necesarios para el ejercicio del bandolerismo, una delincuencia que a veces se rodea de atractivos románticos y que se desenvuelve en paisajes agrestes. Sus inconvenientes eran ya notables en la antigüedad y ello hace que sólo en los períodos de estabilidad política y prosperidad económica estuviera garantizado el tránsito; otras veces, el viajero sabía que tenía que someterse a la inseguridad del robo, el secuestro o el asesinato, sin más garantías que sus propios medios de protección.

Desde luego, la dureza de su desarrollo topográfico y la inseguridad hacen que en ningún momento se pueda considerar este camino como una vía comercial o de trascendencia económica. Es un camino de interés estratégico y una vía rápida para viajeros; el intercambio comercial de Andalucía se ha establecido siempre por las salidas marítimas y ya se ha indicado antes como los romanos llegaron a dar un trazado corto a la ruta de Castulo a Cartagena para facilitar la exportación de los minerales, sin pretender en ningún caso que este tráfico se hiciera por el camino interior.

De todas formas, la antigüedad del camino y su brevedad frente al rodeo por el sudeste hacen que sea ésta la ruta oficial del correo y de la circulación administrativa. Cuando se toma el arco de Jano sobre el Guadalquivir como punto de arranque de la Vía Augusta en la Bética, se hace considerando la procedencia

desde el norte de la vía anterior, ya que si viniera del sudeste no le sería necesario atravesar el Guadalquivir para llegar al primer tramo, que discurre al sur del río. Por tanto, el nombre de Vía Augusta, que tampoco puede considerarse como una denominación oficial muy empleada, debe aplicarse a este camino interior, que es el que conecta más directamente a la zona catalana, en la que se documenta su uso, con el arco de Jano en el que se iniciaba su recorrido por la Bética.

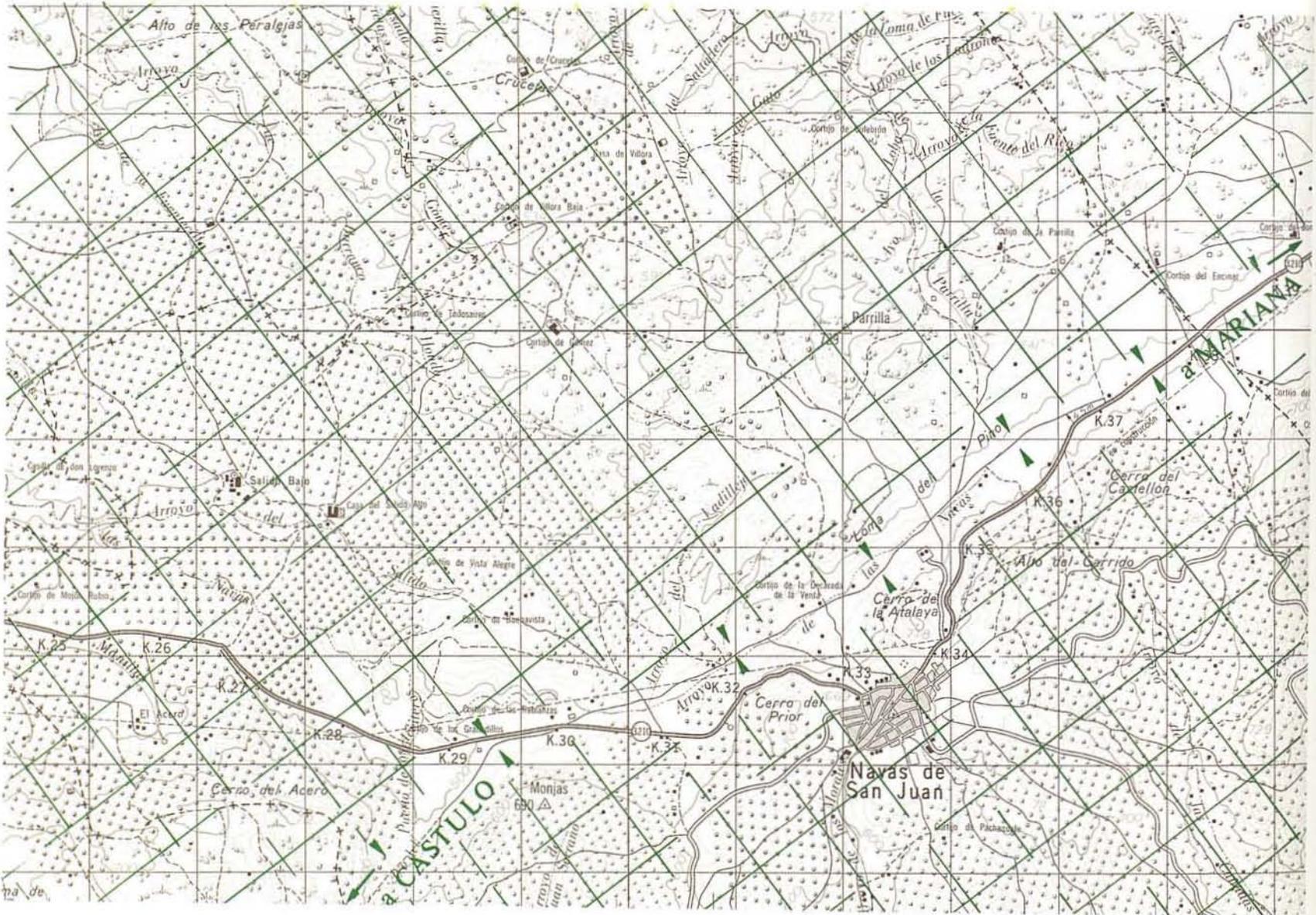
Los Vasos de Vicarello recogen el trazado de la vía en los momentos anteriores a las primeras obras de Augusto. Alrededor de Castulo debía ser posible adoptar dos rutas, una pasando por esta ciudad, y otra que la dejaba a un lado y se unía a la anterior en una mansión denominada Ad Aras. Como las distancias totales entre las mansiones de Ad Noulas y Ad Morum en los Vasos de Vicarello son las mismas, puede pensarse que son dos formas de dividir el mismo camino, pero parece extraño que se omitiera la mención de Castulo, que era la población más importante de toda la comarca, para preferir mencionar a un simple lugar de parada marcado por unos altares.

Creemos mucho más probable que las diferencias del trazado entre los itinerarios recogidos en los Vasos de Vicarello se deban precisamente a la misma razón por la que Augusto se vio precisado a ordenar la construcción de un puente en el Guadalquivir al oeste de Castulo, que aprovechó para construir un arco honorífico en el que se marcaba también la frontera de la Bética.

La vía de Córdoba a Castulo, llamada después Vía Augusta, se acercaba a Castulo por la orilla sur del río; antes de que se construyera el puente del Jano Augusto habría en su lugar un vado para llegar a Castulo directamente, pero también sería posible continuar hasta más allá de Mengíbar, vadear el Guadalquivir en Carchenilla y subir por la orilla izquierda del Guadalimar hasta el vado de Girbaile. La vía que pasaba por Castulo tenía que superar mayores dificultades topográficas, ya que tomaría la orilla derecha del Guadalimar desde Cástulo y ascendería hasta el paraje de Peñarubia, donde sería necesario otro vado o puente para cruzar el Guadalimar, en el sitio de la

Trayecto de la vía de Castulo hacia Levante en los alrededores de Navas de San Juan, con la restitución de las parcelaciones romanas.

▲
N



ESCALA: 1/50,000

Puente Quebrada, y volver a pasarlo en el vado de Giribaile, o seguir por el cauce del Guadalén para atravesar este río hacia el este en un lugar que desconocemos.

El que se optara por uno u otro era indiferente para los grabadores de los Vasos de Vicarello, o se ofrecía la indicación que se consideraba más cómoda, según el estado de los vados en ese momento. Cuando se construyó el puente del Jano Augusto en el Guadalquivir, el camino de la orilla norte, a través de Castulo, se convirtió en la ruta oficial y fue el señalado con miliarios.

La vigencia de esta opción entre dos caminos paralelos al Guadalimar desde el vado de Giribaile hacia el oeste es la que hace posible las alternativas de recorridos entre las tropas cartaginesas y romanas durante la Segunda Guerra Púnica. La vía de la orilla norte pasaba por Castulo y la del sur por Ilturgis, de modo que Escipión el Africano pudo conquistar primero Ilturgis y asegurarse el control de la ruta, y esperar luego para someter a Castulo, completando el castigo de las poblaciones que habían traicionado a su padre y a su tío.

La preferencia oficial por el camino de Castulo se atestigua en una serie de miliarios de Claudio, que se levantan en el mismo año en los distintos tramos de la vía, demostrando que fue objeto de una reparación general. El primero de ellos se encontró en la Magdalena de Castro, paraje mucho más alejado hacia el noreste que la milla de distancia que se indica desde Castulo, pero debe entenderse que se reutilizó como sarcófago, aprovechando su gran diámetro, y esto motivaría el traslado; su posición la hace corresponder al inicio de la vía hacia Levante, y la mención de Castulo demuestra su correspondencia con la ruta por el norte del Guadalimar. Otros dos miliarios del mismo emperador encontrados en la zona cordobesa de la Vía Augusta, ya descrita, confirman que la restauración patrocinada en aquel momento afectaba a la misma vía, a ambos lados del Jano Augusto.

En la misma zona de las inmediaciones de Castulo, un kilómetro al norte de la estación Linares-Baeza y cerca del curso del Guadalimar, se encuentra un miliario honorífico de

Constantino II, al que se puede atribuir una fecha cercana al año 340 de la Era; en consecuencia, esta parte de la vía se mantuvo atendida durante todo el Imperio.

Según las indicaciones de los Vasos de Vicarello, el lugar llamado Ad Aras debe buscarse junto a la confluencia del Guadalén y el Guadalimar, entre el vado de Peñarubia y el de Giribaile. Cuando la vía se transformó en arceife medieval, el trazado se desplazó algo hacia el norte, por el Puente Mocho del Guadalén, pero la traza mucho más recta de la vía romana se aprecia bien en los mapas topográficos y en las fotografías aéreas. Es probable que la vía pasara al este de la meseta de Giribaile, entre ésta y el Guadalimar, cruzara la carretera de Ubeda-Arquillos en el kilómetro 30, y atravesara entre las sierras de Donceles y de las Monjas por el mismo camino del Cortijo de la Ventilla, que coincide con el límite de los términos de Arquillos y Ubeda.

El camino indicado se une a la carretera comarcal 3210 entre los kilómetros 29 y 30, junto al Cortijo de Granadillos, y va paralela a ella en dirección a Navas de San Juan, con abundantes indicios de una pavimentación antigua abandonada. En las inmediaciones de este trayecto, en el Cortijo de Salido Alto, se localizó un miliario de Adriano, cuyas dimensiones monumentales habían permitido ahuecarlo para hacerlo servir de sarcófago.

El trayecto desde el Guadalimar hasta Las Navas de San Juan es una línea apreciable recta en dirección noreste-sudoeste, que se apoya para su trazado en la estructura topográfica, pero que no puede considerarse el resultado del simple aprovechamiento de una ruta natural, sino de la rectificación y el alineamiento expreso del camino, con el que se relacionan además, un buen número de caminos secundarios perpendiculares o paralelos; sin que podamos afirmar aún la existencia de una centuriación colonial romana, sí puede contarse con la hipótesis de que muchos tramos de esta antigua ruta se enderezaron en época romana, coincidiendo con las distintas reparaciones que se documentan en los miliarios, y, que al mismo tiempo, se ordenó también el territorio inmediato.

76

Fotograma con la vía de Castulo hacia Levante entre Aldeahermosa y Venta de los Santos y los ejes de la parcelación romana.

▲
N



ESCALA 1/30.000

En esta zona los indicios más significativos de romanidad son precisamente los de la vía; no hay grandes yacimientos y se hace difícil identificar las mansiones marcadas en el *Itinerario*. En cualquier caso, la primera de ellas desde Castulo y Ad Aras lleva el nombre de Ad Morum, que con su significado de mesón o venta no debe haber dejado muchos más restos de los que crearía la ruina de cualquiera de las muchísimas ventas modernas que se suceden por este recorrido. Si se toma el trazado que proponemos, directo desde Giribaile hasta Granadillos, la mansión Ad Morum debe buscarse hacia el kilómetro 38 de la carretera comarcal 3210, en la llanura por donde se unen los términos de Las Navas de San Juan y Santisteban del Puerto.

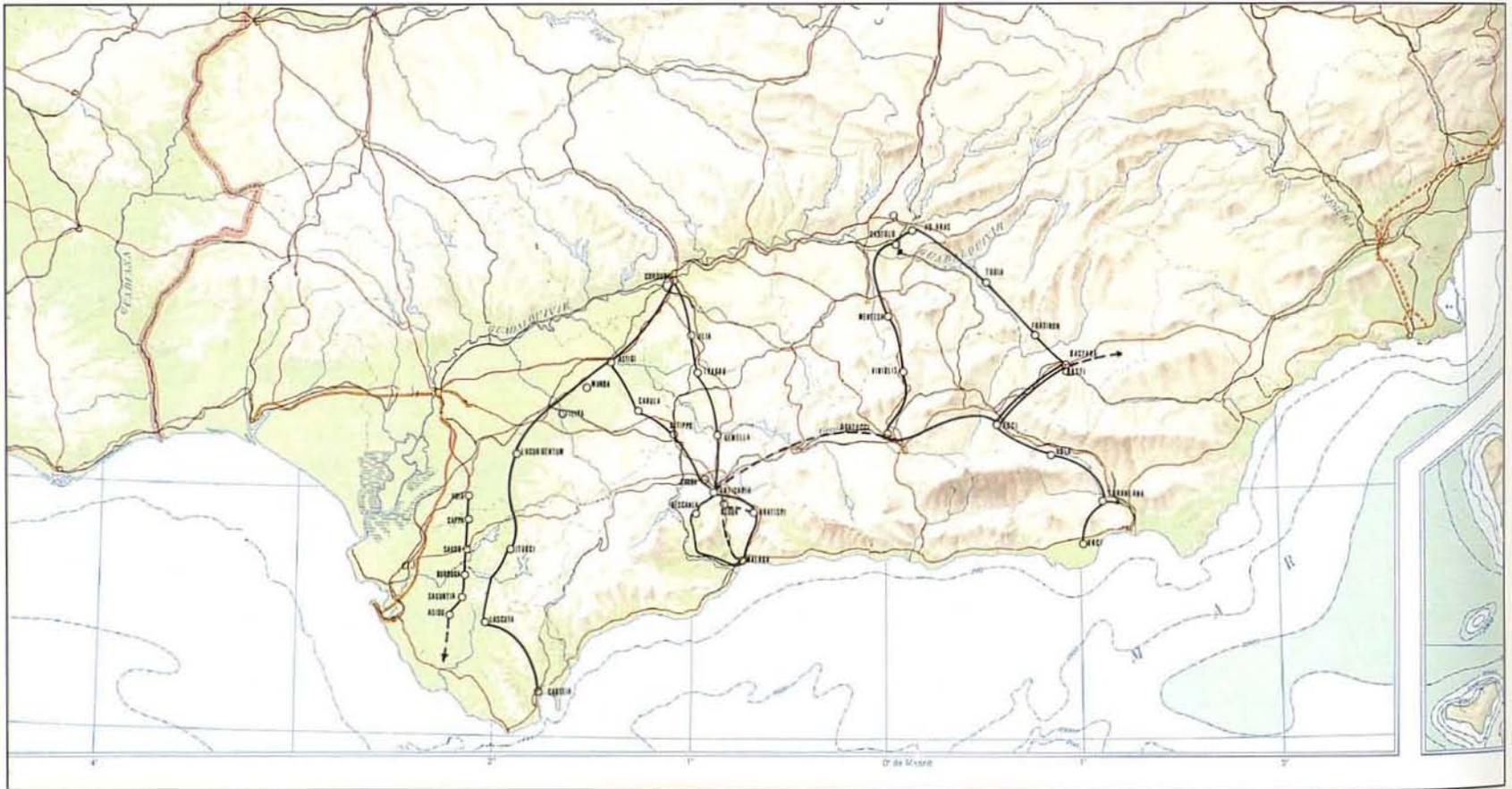
La observación de las fotografías aéreas pone de manifiesto el trazado recto de la antigua vía. El paso junto a Las Navas de San Juan lo hace por el noroeste de esta población, donde se mantiene como camino que abrevia el recorrido entre los kilómetros 30 y 37 de la mencionada carretera con un trayecto de sólo seis kilómetros. Luego coincide con la carretera hasta el kilómetro 40, donde vuelve a distanciarse por el noroeste de una curva amplia de la carretera moderna, que vuelve a atravesar entre los kilómetros 43 y 44 para pasar al este y subir hasta Santisteban del Puerto. Desde esta población se mantiene a trechos como caminos secundarios que se dirigen en línea recta a Aldeahermosa.

La vía se une un kilómetro al norte de Aldeahermosa con la carretera que va a Venta de los Santos, pasa por Montizón y de nuevo se

convierte en camino terrizo al este de Venta de los Santos para unirse durante otros cuatro kilómetros a la carretera de Villamanrique, que abandona en el límite de la provincia de Jaén. Tanto los mapas como las fotografías aéreas indican que esta parte de la vía coincide con una planificación general del territorio, que conserva muchos límites y caminos paralelos y perpendiculares; el sector más evidente es el del límite de la provincia de Jaén con la de Ciudad Real, trazado en perfecto ángulo recto que se complementa con el formado por los términos de Montizón y Chiclana de Segura.

Cerca de Montizón se encontró un miliario de Tiberio de hacia el año 32 de la Era, que pudo ser un indicio de que ya en esta fecha se había procedido a rectificar el camino y ordenar en retícula perpendicular a él los campos circundantes.

Al noreste de Venta de los Santos, cerca de la laguna de Perales, debió estar situada la otra mansión mencionada por los Vasos de Vicarello, Ad Duo Solaria, que sería también una posada para caminantes. Tanto esta mansión como la de Ad Morum, aparecen en el *Anónimo de Rávena* como últimos puntos de una vía procedente de Alcalá de Henares, que atraviesa la Mancha y se une aquí con el camino de entrada a Andalucía. En este mismo lugar se documenta la aplicación al camino de nombre "Cañada del Estrecho", una confirmación en la toponimia popular de que siempre se ha considerado que desde aquí se conectaba con los caminos que llevaban hasta el extremo de Andalucía, aunque menos atrayente que el de "Camino de Aníbal", atribuido al sector de Santisteban del Puerto por eruditos recientes.



CAPITULO V

LAS VIAS DESDE EL GUADALQUIVIR A LA COSTA

Las dos grandes regiones de la Andalucía ibérica eran la Turdetania y la Bastetania; por ellas discurría la que hemos denominado "vía ibérica" desde la que partían enlaces hacia el norte y hacia el sur; la arqueología prerromana de la región nos indica la existencia de un buen número de establecimientos coloniales costeros, que comerciaban con el interior a través de los caminos naturales que atravesaban el Sistema Penibético y llegaban hasta las grandes poblaciones ibéricas, en las que se concentraba el mercado del valle del Guadalquivir.

En la organización romana de las vías de Andalucía se fue desplazando la vía ibérica hacia el norte, hasta bordear prácticamente el Guadalquivir con el trazado de la llamada Vía Augusta, de forma que se convirtieron en caminos continuados los que conectaban antes a las ciudades ibéricas hacia el norte y hacia el sur. Este conjunto de rutas tiene una documentación muy irregular, puesto que su evolución histórica fue bien distinta; algunas se mantuvieron hasta el final de la antigüedad y otras quedaron reducidas a un papel secundario durante el Imperio.

En la descripción de estas comunicaciones seguiremos el mismo orden desde el oeste hacia el este que venimos empleando en las vías principales y destacaremos los casos en que por testimonios de las fuentes literarias o por indicios arqueológicos se puede calificar a un camino de vía romana, mientras que tendremos que prescindir de algunas huellas de pavimentaciones o de puentes que, aunque puedan datarse en época romana, no pertenecen con certeza a un camino continuado y

coherente desde la costa hasta el Guadalquivir, y deben ser considerados como vías de interés puramente local.

LA VIA DE MEDINA SIDONIA

La más occidental de estas rutas es un ramal o alternativa de la Vía Augusta en su recorrido por la provincia de Cádiz. La menciona expresamente el *Anónimo de Rávena*, que relaciona tras de Orippe y Ugia a Cappa, Saudone, Burdoga, Saguntia y Assidone; como es habitual en esta fuente itineraria, se omite el destino final de la vía, que podría estar en Cádiz o en Baesippo, ya que éstos son los dos puertos litorales inmediatos a Medina-Sidonia que tienen buena comunicación con esta ciudad.

Si consideramos la posible utilización por Tolomeo de fuentes o mapas con indicaciones itinerarias, parece que esta misma vía sería la que figura en los listados de su *Geografía* en la enumeración: Ucia, Carissa, Calduba, Paesula, Saguntia, Asindum; antes de ellas se han mencionado Nabrissa, Ugia y Asta, que corresponden a la línea más próxima al Guadalquivir; Ucia y Ugia podrían ser la misma población que se identifica con Torres Alocaz en el recorrido de la Vía Augusta y la lista de Tolomeo contendría las poblaciones de la misma zona por las que transcurre la otra vía que recoge el *Anónimo de Rávena*.

La identificación de esta vía tiene el inconveniente de no contar más que con los

78

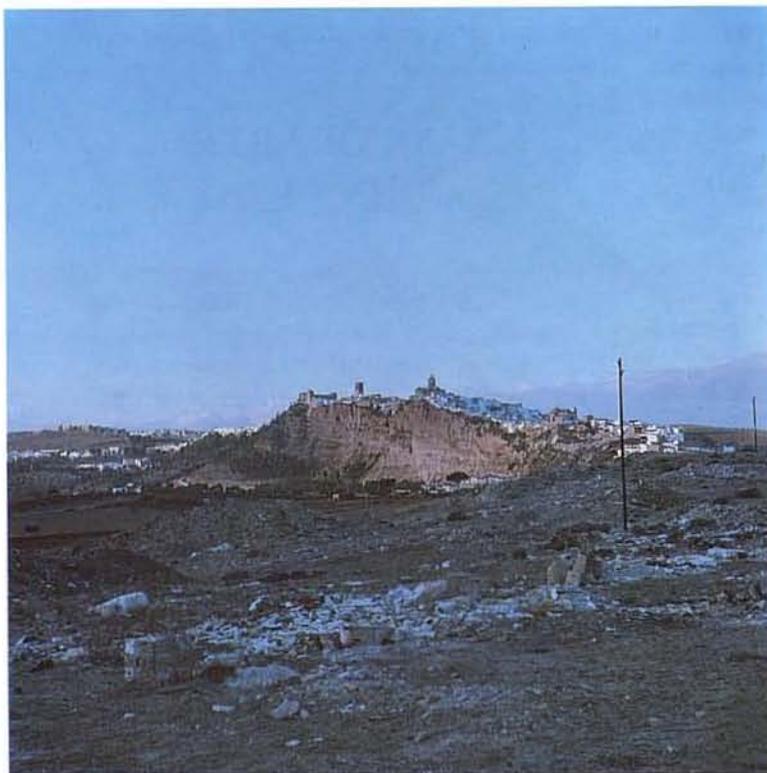
Vista de Arcos de la Frontera.

79

Trazado de la vía romana al norte de Espera.

80

Vestigios de la vía romana de Córdoba a Carteia en las cercanías de Algar.



nombres muy alterados de ciudades que se mencionan en el *Anónimo*; conocemos con certeza la posición de Ugia en Torres Alocaz, en el comienzo del camino, y la de Saguntia en Baños de Gigonza, al norte de Medina-Sidonia, a la que el *Anónimo de Rávena* llama Assidone.

Si se toma de base el posible trayecto antiguo entre estas dos últimas poblaciones, se puede llegar a formar una idea general de todo el trayecto y de cuáles pueden ser las ciudades cuyos nombres nos han llegado tan alterados en el *Anónimo*. Hay una cañada de ganados que parte de Medina-Sidonia hacia el noreste en línea recta y que alcanza el punto de intersección de los términos de Alcalá de los Gazules, Paterna de Rivera y Medina-Sidonia junto al Cerro de la Higuera, por donde parece que se realizó el hallazgo del bronce de Lascuta y de donde procede también una de las inscripciones fundacionales de basílicas por el obispo Pimenio. Desde aquí, la cañada continúa hacia el norte con huellas de haber tenido un firme pavimentado y coincidiendo con el límite de los términos de Alcalá y Paterna; en las fotografías aéreas forma una línea recta que cruza el cerro de la Plata y llega a Baños de Gigonza; el topónimo "plata" vuelve a confirmar la existencia de un camino bien pavimentado durante el período islámico y el enlace entre Assidone (Medina-Sidonia) y Saguntia (Baños de Gigonza) resulta el más breve y cómodo.

Continuar hacia el norte por el mismo camino es bastante sencillo. Se sigue por el camino de los Baños, amplía carretera con un afirmado de piedra elevado sobre el terreno, durante tres kilómetros, y luego en la misma dirección hasta San José del Valle, por un camino recto que conserva en algunos puntos un buen afirmado de piedras compactadas. Desde San José del Valle continúa hacia el norte por una cañada recta que atraviesa el río Majaceite al oeste del embalse del Guadalcaín y luego coincide con los kilómetros 7 al 5 de la carrera local que lleva a Arcos de la Frontera.

El paso del Guadalete se hacía en Arcos de la Frontera, posiblemente por un badén similar a los que hoy se conservan como represamientos de la azudas que alimentan las acequias de los molinos harineros. Estas azudas no se diferencian en nada por su técnica de la típica construcción romana en "opus caemen-

tium", a base de un excelente mortero de cal y arena que cohesiona la masa de guijarros de río. Los molinos de Arcos pueden datar en sus primitivas estructuras de época romana, especialmente los de La Molina, San Antón y Algarrobo; en ellos podría iniciarse un estudio pormenorizado de los sistemas de aprovechamiento de la energía hidráulica en la Bética, de los que hay importantes testimonios.

Desde Arcos de la Frontera la comunicación con Torres Alocaz es, con toda probabilidad, la cañada que discurre en línea recta y paralela por el oeste a la carretera de Arcos a Espera; pasa también al oeste de Espera y junto al yacimiento de Esperilla, y se une al curso de la Vía Augusta en el paraje donde se pasa de la provincia de Cádiz a la de Sevilla, unos siete kilómetros al sur de Torres de Alocaz.

Sería conveniente identificar los posibles emplazamientos de las ciudades citadas en el *Anónimo*; de acuerdo con su orden y con los yacimientos conocidos, Cappa estaría en Esperilla, Saudone en Arcos de la Frontera, y Burdoga en el despoblado desde el que se controla el paso del Majaceite, en el cerro que domina el embalse del Guadalcaín.

Esta vía mencionada por el *Anónimo de Rávena* recibió obras de pavimentación en época romana y su trazado rectilíneo indica que corresponde a la rectificación de un camino anterior, pero su época de mayor uso fue la baja antigüedad y el período visigodo, al que corresponden los restos superficiales que se recogen con facilidad en los yacimientos cercanos. El posible abandono de la Vía Augusta, y su sustitución por esta otra vía en época visigoda, hace que deba tenerse en cuenta su empleo durante la batalla en la que Don Rodrigo perdió su reino ante la invasión musulmana; sobre esta ruta se han hecho las reconstrucciones más aceptables de aquellos acontecimientos y aún las tradiciones populares han conservado ciertas referencias de lo sucedido en pintorescas reliquias, como las armas y los tejidos musulmanes que se conservaban hasta hace unos años en las paredes de la torre medieval de Baños de Gigonza.

En la parte central de la provincia gaditana hay otros indicios de las vías antiguas que

ponen en relación a las poblaciones llamadas libio-fenicias. Son rutas comerciales desde la costa hacia el interior que conectan a las ciudades que a fines del período republicano acuñaron sus monedas con caracteres de un alfabeto antiguo que, derivado del fenicio, parece que se había convertido en su vehículo de expresión para asuntos comerciales. La vía de Medina-Sidonia a Torres de Alocaz es la más occidental dentro de esta red, en la que también se encontraban Lascuta y Carissa. Desde la Bahía de Algeciras partía otra de las vías importantes de esta red libio-fenicia, que fue la utilizada por los romanos para garantizar el enlace militar entre la capital de la provincia y la base naval del Estrecho.

LA VIA CORDOBA-CARTEIA

Los testimonios literarios sobre este camino se encuentran en la *Geografía* de Estrabón y en el *Bellum Hispaniense*, siempre citados en relación con la batalla de Munda y la huida de Cneo Pompeyo hacia el Estrecho. Estrabón asigna al camino 1.400 estadios entre Munda y Carteia, y el *Bellum Hispaniense* da la cifra de 170 millas para todo el conjunto de la vía, desde Córdoba hasta el Estrecho; ya que ambas cantidades resultan equivalentes a unos doscientos cincuenta kilómetros, se piensa que la medida de Estrabón debe aplicarse también a toda la vía, lo que se corresponde con mucha aproximación al recorrido que vamos proponer.

La primera parte de esta vía, a su salida de Córdoba coincide con el trazado de la que luego se convirtió en Vía Augusta, y cruzaba el Genil en Ecija. A partir de allí, se mantenía la dirección hacia el suroeste, por el llamado "camino del Estrecho", a lo largo de la Loma del Pozo de Osuna, en cuya vertiente hacia los Llanos del Aguila hemos propuesto identificar la posición de Munda. El camino se ha mantenido siempre como cañada de ganados y conserva en diversos lugares el nombre de "trocha" o "camino viejo" de Marchena. Junto a la Loma de Gascón, a medio camino entre Ecija y Marchena, se suceden tres topónimos que tienen el mismo origen en la denominación musulmana de las vías romanas: Casa de la Platera, Cortijo la

Platosilla y La Platosa. Más adelante cruza el Corbones por el Cortijo de Vado Viejo y bordea Marchena por el sureste, para salir de esta población con el nombre de Camino de Carpia hasta el cortijo de este nombre, donde se cruza con la que llamamos "vía ibérica" en un capítulo precedente.

Desde aquí mantiene un trazado recto en la misma dirección como cañada de ganados, y llega hasta el Guadaira, precisamente en el límite de la actual Base Aérea de Morón de la Frontera; cuando se construyó la Base, apareció un pedestal con la inscripción que identifica aquí a la ciudad romana de Lucurgentum, de la que en el siglo pasado se habían obtenido otros muchos restos. En Lucurgentum la vía abandona el trazado noreste-sureste, coincidente con el de las parcelaciones agrícolas romanas del valle del Corbones y se dirige hacia el sur por el Cortijo de Cásulas, bordea el Cerro Casa Blanca y discurre durante casi diez kilómetros por la cañada que sirve además de límite a los términos de El Arahál, El Coronil y Montellano.

Al este de El Coronil existe otro Cortijo de la Plata y un poco más adelante, la vía y la raya de los términos municipales se unen a la carretera del El Coronil a Montellano. En el kilómetro 25 de esta carretera se pasa junto a un sencillo puente de construcción romana, muy descarnado, que aún se emplea como tránsito de ganados. El recorrido de la vía se inclina un poco hacia el este y sigue recto por la divisoria de los términos de El Coronil y Montellano durante dieciocho kilómetros, hasta llegar a la provincia de Cádiz en la venta de Cuatro Mojones.

La importancia de la vía Córdoba-Carteia en su recorrido desde Lucurgentum es un interesante fenómeno de perduración histórica. Su presencia como eje fundamental de las comunicaciones de la zona ha hecho que en ella vengán a confluír los puntos de división de los términos municipales de todas las localidades cercanas. El término de El Coronil ha tomado la forma de una franja alargada, que a veces no tiene más de dos kilómetros de anchura con una longitud de veinticinco. Este término reproduce el trazado de la vía, hasta el que se prolongan los de las poblaciones cer-

La vía de Córdoba a Carteia entre Montellano y Puerto Serrano.



ESCALA 1/50 000

canas, y en su tramo final remata en el vértice de Cuatro Mojones, donde se unen los términos de Algodonales, Villamartín, Puerto Serrano y El Coronil, y hacia el que apuntan también los de Montellano y Utrera. Las divisorias de término de El Coronil, que bordean la carretera de El Coronil a Puerto Serrano, ofrecen trazos paralelos empleados por cañadas ganaderas y que corresponden a una organización territorial basada en el trazado de la vía romana.

Quizás la intensidad del uso de la zona como tránsito ganadero entre la sierra gaditana y la provincia de Sevilla, ha hecho que desaparezcan los restos de pavimentaciones, aunque la vía se identifica bien por el puente mencionado del arroyo Salado y la abundancia de topónimos sobre la raíz "plata" y también los derivados de "mojón", como las Monjas y el Monje, que recuerdan la antigua señalización de hitos de piedra que ya existía en la vía en la época de las guerras civiles.

La única mención de un miliario que se conoce en la vía corresponde a este trayecto inmediato a Villarmartín, donde se encontró uno a fines del pasado siglo, que se rompió al intentar trasladarlo a Arcos de la Frontera, sin que nadie transmitiera la información sobre su texto.

La penetración de la vía en la sierra de Cádiz se hacía desde Puerto Serrano, donde existiría un vado del Guadalete, por el borde de Sierra Margarita hasta alcanzar la localidad de El Bosque. Aquí la cañada tiene restos de un firme de piedras y además se ha localizado una importante necrópolis que la bordea.

Al sur de El Bosque, la vía toma la dirección de Cabezo Hortales, donde se encontraba la ciudad de Iptuci y adquiere de nuevo un trazado recto en dirección noreste-suroeste, que coincide con el de las centuriaciones apreciables por las fotografías aéreas, que cubren los terrenos intermedios entre el Guadalete y el Majaceite. Este tramo debe corresponder, como en otros casos, a una rectificación de la vía ibérica anterior, realizada al tiempo de la parcelación general. La vía ha sido muy reformada por la modernización de la carretera que une a El Bosque con Algar, pero hasta los años setenta podía reconocerse parte

de su pavimentación antigua, especialmente en el descenso hacia el Majaceite, donde existiría un puente o vado que hoy queda bajo las aguas del embalse del Guadalcaén.

Al otro lado del Majaceite, la vía pasaba junto al castillo de Tempul, que se mantenía como defensa de la ruta durante la época medieval, y enfilaba el estrecho desfiladero de la Boca de la Foz, entre la Sierra de la Sal y la Sierra de las Cabras. Este lugar conserva múltiples vestigios arqueológicos, ya que aquí se encuentra también el nacimiento de aguas de Tempul. Se trata de un magnífico manantial cuya primera canalización fue realizada en época romana para llevar sus aguas hasta Cádiz. El acueducto romano de Tempul, con más de setenta kilómetros de recorrido, es una de las obras de ingeniería romana más completas de Andalucía, y su mantenimiento obligaría a disponer un camino paralelo a la conducción, desde el Tempul hasta Cádiz, que conectaría aquí con la vía Córdoba-Carteia.

Otros vestigios, como una necrópolis de inhumación con cámaras de sillería parecidas a las fenicias de Cádiz, demuestran que el acceso a la zona es muy anterior a la época romana; la defensa del Barranco de la Boca de la Foz, tanto contra el bandolerismo como en campañas militares, debía precisar de unas guarniciones estables y su importancia estratégica para la entrada al valle del Guadalquivir desde el Estrecho se confirma por el paso de los ejércitos de la invasión musulmana.

Al sur de la Boca de la Foz la vía tomaba el cauce del río Fraja hasta su desembocadura en el Barbate. En las fotografías aéreas se observa el trazado por el Puerto Frontón, El Búho y el Cerro del Moro. Junto a los Llanos de las Correderas hay ya señales de pavimentación, que continúan dentro de una amplia cañada ganadera, hasta alcanzar el Barbate al pie de Alcalá de los Gazules. Aquí existía un puente de tres arcos, cuyas pilas de hormigón se demolieron hace pocos años para evitar un posible taponamiento del cauce en las avenidas; hoy sólo se observa la pila de arranque en la orilla norte, con su fábrica de hormigón romano reparada con sillería de aspecto medieval. La antigüedad del puente se confirma por la técnica de construcción del que lo ha sustituido modernamente; este segundo

82

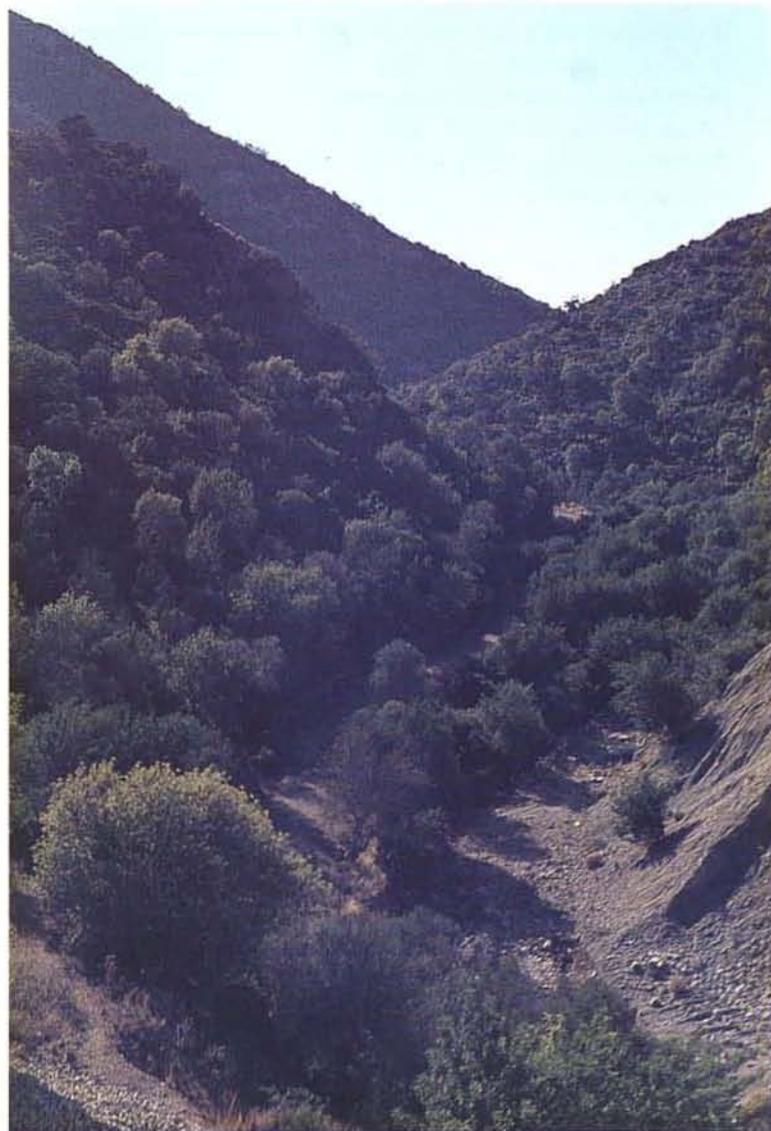
Restos del puente romano sobre el Barbate, al norte de Alcalá de los Gazules.

83

La Boca de la Foz, entre las sierras de la Sal y de las Cabras, es un paso natural forzoso para la vía de Córdoba a Carteia.

84

Restos de la pavimentación de la vía Ecija-Málaga, en las proximidades de Marinaleda.



puente emplea los mismos materiales y aparejos que se observan en la Parroquia de San Jorge y en el Ayuntamiento Viejo de Alcalá de los Gazules, obras del siglo XV y primera parte del XVI, de forma que el puente anterior debe ser el empleado durante la época musulmana sobre la estructura romana.

En Alcalá de los Gazules estuvo la población libio-fenicia de Lascuta, comunicada con la costa por Baelo (Bolonía), que está muy próxima en línea recta, dentro del circuito de caminos de las localidades de este grupo étnico. Al mismo tiempo, Alcalá de los Gazules sigue siendo hoy el punto de paso para alcanzar el Campo de Gibraltar desde el oeste y esta función la cumplía la vía romana de Córdoba a Carteia. Desde el puente en el Barbate, la vía tomaba dirección este, por donde hoy va la carretera de Patrite y tiene un trazado recto de casi siete kilómetros, sobre el que se ha extendido una pavimentación moderna de asfalto. En el límite de esta pavimentación queda al descubierto el firme antiguo de piedra desmenuzada y compactada, que se introduce por la Pasada del Canto en lo más abrupto de la vertiente meridional de la Sierra del Algibe.

El trayecto por estas sierras sólo se recuerda con cierta precisión por los mochileros que lo han seguido utilizando hasta hace poco para introducir el contrabando desde Gibraltar; en distintos momentos se ha planteado la necesidad de convertir el antiguo camino en una vía transitable que permita llegar hasta Jimena de la Frontera, ya que Alcalá y Jimena están separadas por sólo veinticinco kilómetros y hoy es necesario recorrer por carretera más de cincuenta con unos recorridos muy dificultosos a través de Puerto de Gáliz. Los topógrafos militares que estudiaron hace treinta años el posible trazado directo de esta carretera recuerdan haber visto trozos de camino bien pavimentado en puntos ahora inaccesibles.

La restitución más probable de la vía desde Patrite es por el camino que pasa el Puerto de la Víbora, sigue hacia el sur por la Garganta de Aliscar hasta el Cerro de la Plata y desde allí hacia el este por Puerto Talegas y el Cortijo de Buenas Noches; este caserío debe su nombre a que por estar tan alejado de cualquier lugar habitado se decía que todo el que llegaba a él tenía que dar las buenas noches. Realmente

el paso de la vía por estas sierras debía estar acompañado en la antigüedad por un buen sistema de fortines y torres de señales, como las llamadas Torres de Aníbal, que ofrecieran a los viajeros ciertas garantías de seguridad; pero debe considerarse que es una ruta de uso esencialmente militar, por la que sólo discurría el comercio clandestino de los contrabandistas.

Desde la Loma de Buenas Noches, la vía toma el curso del Guadarranque y se acerca con relativa facilidad a Castellar de la Frontera. Desde esta localidad hasta la carretera actual, toma el nombre de Cañada Honda y empieza a ser reconocible con trazado recto y pavimentación consistente a partir del pueblo nuevo de Castellar hacia el sur, donde se conserva como cañada de ganados, paralela a la carretera comarcal 3331. Este tramo tiene además algunos puentes antiguos, que se han considerado romanos y llega manteniendo su misma dirección hasta Carteia. Al este de San Roque se producía la intersección de esta vía con la de la costa, y ambas realizarían unidas su entrada en la ciudad por el este y la continuación hasta Gibraltar. En los alrededores del Cerro del Moro, al norte del pueblo nuevo de Castellar, puede situarse el octavo miliario en el que Cneo Pompeyo decidió parar su huida desde Munda para solicitar que le trasladaran en litera y conocer también la disposición que tenían en Carteia de recibirle tras su derrota.

Otros caminos con indicios de uso en época romana ascienden desde el Estrecho hacia el interior. Corresponden en su mayor parte a los enlaces de las poblaciones libio-fenicias de la costa con las de los célticos de la Serranía de Ronda, y no se puede establecer con los vestigios conocidos un trazado continuo que se integre en el conjunto de la organización regional. Merecen ser señalados en cualquier caso los restos del camino que va por Ocuri (Salto de la Mora, junto a Ubrique) a la Manga de Villaluenga y a Lacilbula (Cortijo de Clavijo, cerca de Grazalema). Otro camino importante es el que permitía alcanzar a Ronda desde Carteia, remontando el río Guadiaro; aunque sirve a poblaciones de época romana, parece que su verdadera primacía la alcanzó en época islámica, como ruta principal entre la capital de la cora de Takurunna y Gibraltar. Mantiene algunos restos muy significativos de empedrados

en los que se aprecia cómo la pavimentación de caminos antiguos en Andalucía no puede considerarse exclusivamente obra de romanos, sino que la Edad Media contribuyó notablemente a la conservación de caminos romanos y efectuó también trazados de cierta entidad.

LAS VIAS DESDE MALAGA HACIA EL INTERIOR

Entre el Estrecho y la desembocadura del río Guadalhorce las posibilidades de penetrar en la Serranía son mínimas para un simple camino carretero y ni aún en nuestros días se han podido ejecutar aquí grandes rutas. La desembocadura del Guadalhorce en Málaga ofrece un valle amplio y accesible sin grandes dificultades que se comunica a través de Antequera con la parte central del Valle del Guadalquivir, a lo largo de las dos márgenes del Genil. Esta estructura natural produce la existencia de dos vías hasta Antequera, la principal por el Guadalhorce y otra secundaria por su afluente el Campanillas, y otras dos hacia el norte que terminan en Ecija y Córdoba; al norte de Antequera, en el curso del Genil, se produce además el cruce con la vía ibérica o de las Torres de Aníbal, lo que completa esta encrucijada del centro de la región andaluza, sobre la que siempre recae la atención de los estudios encaminados hacia el desarrollo regional. Es conocido también que la importancia regional de la zona de Antequera no se ha mantenido nunca en amplios períodos; lo mismo ocurrió en época romana, en la que Anticaria sólo se menciona en épocas tardías y tiene una epigrafía mucho más numerosa en los últimos siglos del Imperio. Parece que el fenómeno depende de la importancia relativa que tengan los puertos de Sevilla, Cádiz y Málaga y de cuál sea el enfoque principal del comercio de la región.

En la antigüedad, Málaga parece tener cierta hegemonía durante la ocupación cartaginesa, cuando Cádiz estaba más limitada al comercio atlántico y Málaga servía de salida a la producción minera de Castulo a través del camino de las Torres de Aníbal. En el siglo III de la Era parece que la producción cerealista de

la Bética tiene en Málaga su principal puerto de exportación y entonces se realizan las obras más importantes en las vías procedentes de Ecija y Córdoba.

La vía de Málaga a Antequera por el río Guadalhorce no se menciona en ninguno de los itinerarios romanos, pero puede ser restituida por el hallazgo de miliarios. De ella pueden proceder los tres miliarios encontrados en Málaga, dos de Caracalla y uno de Valeriano y Galieno, que ya se mencionaron al hablar de la vía costera; parecen similares a otros de la vía del Guadalhorce, en la que aparecen emperadores del mismo período con los que se formaría un panorama de conservación permanente de la vía en los siglos III y IV. Otro miliario es el procedente de Cártama, que corresponde al emperador Decencio y es el más moderno de todos los conocidos en Andalucía, fechable entre los años 351 y 353 de la Era. En Alora se conoce otro, pero no ha podido atribuirse a ningún emperador por la mala conservación del texto. Finalmente, en el Valle de Abdalajís se encontró uno de Maximino y otro del mismo emperador en Antequera, que ha de aplicarse a la misma vía.

Con estos hitos en la vía puede afirmarse que su trazado coincidía con el del río Guadalhorce, aunque los pocos restos de pavimentación que se conocen en ambas orillas y la falta de localización de algún puente impiden saber en qué parte la vía iba a la izquierda o a la derecha del río. Las poblaciones medievales y modernas de la cuenca del Guadalhorce han desarrollado muchas comunicaciones cortas, vados y puentes, entre los que no hay argumentos para decidir cuáles fueron los empleados en época romana. Sí resulta evidente la llegada a Antequera por el Valle de Abdalajís, donde se encuentra la población romana de Nescania y su continuación por la carretera comarcal 337, con la que debe coincidir en su mayor parte.

La otra alternativa de comunicación entre Antequera y Málaga es la del río Campanillas, semejante a la adoptada por la carretera actual, en cuyo recorrido se encuentra Aratispi (Cauche el Viejo), que es mencionada por el *Anónimo de Râvena* a continuación de Anticaria y en dirección a Málaga. Entre Antequera y Villanueva del Cauche se ha encontrado un miliario de Galerio, que indica el paso de la vía por el Puerto de la

85

Miliario de la vía Ecija-Málaga.

86

Miliario procedente de Lora de Estepa (Museo Arqueológico de Sevilla).



Fresneda; desde allí podía dirigirse a Villanueva de la Concepción, junto a la que se encuentra la población de Osqua que domina el descenso por el río Campanillas, hasta Málaga. Hay muchas referencias modernas a la identificación de esta vía como de origen romano, pero no puede olvidarse la posibilidad de un trazado semejante al de la carretera nacional 321 por el Guadalmedina. En cualquier caso, la estrechez de los valles y el régimen torrencial de los ríos han producido muchas alteraciones y la renovación continua de los caminos.

El dato más relevante es el de la existencia de dos vías entre Antequera y Málaga, dotadas de miliarios en los últimos siglos del Imperio. La importancia de la comunicación con Ecija, que también posee muchas confirmaciones epigráficas, llevaría a mantener las dos vías transitables o a repararlas alternativamente, según los deterioros que se produjeran por las avenidas.

El *Itinerario de Antonino* recoge una vía desde Sevilla a Córdoba, pasando por Antequera, que es una evidente recopilación de varios trayectos de vías distintas. Su primera parte, desde Sevilla hasta Ilipa y Carula, forma parte de la "vía ibérica" que continuaba hasta el Genil y enlazaba con la vía de las Torres de Aníbal en la provincia de Córdoba. En el Cortijo de Cosmes del término de Ecija, donde hemos propuesto la localización de Carula, esta vía se unía con otra procedente de Ecija, que es la que sigue describiendo el *Itinerario*. Un notable número de miliarios aparecidos entre Ecija y Antequera otorgan unidad a esta vía y la ponen en relación con su prolongación hasta Málaga por el Guadalhorce.

La vía se corresponde a su salida de Ecija con la carretera comarcal 3310, de Ecija a El Rubio, de la que se separa hacia el este junto a la Laguna del Humoso, para continuar por el camino de Ecija a Estepa. De allí proceden dos miliarios, uno en el que sólo se lee incompleto el nombre del emperador Maximiano y otro en el que figura la extensa relación de nombre y títulos de los Tetrarcas; ambos se pueden fechar en el tránsito del siglo III al IV de la Era y se complementan con otros dos que estuvieron en la colección del Marqués de Estepa, de Lora de Estepa, localidad que está algo más al sur en la misma vía.

Cerca del Cortijo de Cosmes, en la finca de San Miguel del Rosario, se registra la aparición de otro miliario, en este caso utilizado para dos inscripciones honoríficas sucesivas de Constantino I y Constantino II.

La vía alcanza el pueblo de Marinaleda con su mismo desarrollo recto; ha sido muy alterada por las labores agrícolas y en unas nivelaciones del terreno nos fue posible fotografiar hace veinte años parte del pavimento de la vía removido, que en este caso, quizás el único seguro de Andalucía, había recibido una cubierta de grandes losas calizas. Esta pavimentación, de la que hay muchos ejemplos en otros lugares del Imperio, parece que no fue necesaria en las vías andaluzas, ni siquiera en las de primer orden; sólo debía emplearse en pequeños trayectos de firme poco seguro, como los de estas tierras arenosas y salobres; la dificultad de su conservación y el fácil reaprovechamiento de las losas, han contribuido a que sea casi imposible reconocer en Andalucía ninguna vía con la apariencia completa de una verdadera calzada.

A la salida de Marinaleda había hasta hace algunos años un tramo de unos cincuenta metros de largo en el que se conservaba un bordillo de piedras gruesas, bien recortadas, en el lado izquierdo de la carretera de Estepa. Esta misma carretera se superpone a la vía romana, excepto entre los kilómetros 11 al 5, en los que la carretera hace un rodeo por el oeste, mientras que la vía conserva su trazado recto.

En Estepa la vía podría haber atravesado por las calles de la población actual; dentro de ella apareció un miliario honorífico de Treboniano Gallo, que es el único de este emperador conocido en Andalucía. Estepa se corresponde con la Ostippo romana y en ella se cumple a través de la vía descrita el trayecto de catorce millas que se fija en el *Itinerario de Antonino*. La relación del *Anónimo de Rávena* para esta vía es difícil de interpretar; desde Basilippo menciona Cirsone, Olipium, Osipon, Urgapa y Antigaria; en caso de que Cirsone sea una mala transmisión de Urso o Ursone (Osuna), podría pensarse que Olipium se corresponde con Ilipa y que las posiciones de las dos ciudades están invertidas; se trataría entonces de un trayecto distinto desde Ilipa (Montemolín) hasta Ostippo

(Estepa), a través de Osuna y más semejante al que hoy realiza la carretera general de Sevilla a Antequera. En cualquier caso, la introducción por el *Anónimo* de Urgapa entre Estepa y Antequera, que parece ser la Urgao del *Itinerario de Antonino* que se encuentra en Arjona, en la vía de Córdoba a Castulo, no deja tener mucha confianza en la interpretación de estos datos.

La vía marchaba de Ostipo (Estepa) a Barba (El Castellón, cerca de Antequera), según el *Itinerario de Antonino*; efectivamente, se puede seguir su trazado recto que prolonga la dirección mantenida desde Ecija y que discurre desde Estepa por la carretera local a la Fuente de Santiago y pasa al oeste de Lora de Estepa, en la que se han reunido varios miliarios: los dos mencionados de la Tetrarquía, uno de Magnencio y otro de Claudio; mientras que los primeros se refieren al mismo período tardío de gran atención oficial a la vía de Ecija a Málaga, el de Claudio nos parece más vinculado a la obra colonizadora de este emperador en la comarca. Existe un magnífico documento epigráfico de la misma Estepa, en la que sus ciudadanos honran a Claudio por la restitución y renovación de los límites de sus campos en el año 49 de la Era, bajo el consulado de Quinto Veranio y Gaio Pompeyo Gallo; en este mismo momento se pudo marcar el trazado recto de la vía, como eje de los "agri decumani", es decir, de los campos organizados en largas parcelas perpendiculares a un eje, y de ello sería constancia el miliario descubierto hace pocos años en Lora de Estepa.

La vía va con la carretera mencionada hasta el Portichuelo y luego sigue recta hasta pasar por el oeste de La Roda de Andalucía, donde atraviesa una necrópolis romana tardía y se une a la carretera nacional 334 algo más adelante del kilómetro 128. Ambas parecen seguir unidas hasta Humilladero, donde la vía debe mantener su dirección para llegar al Cerro del Castellón, donde se encontraba Singilia Barba. La distancia que indica el *Itinerario* en este tramo resulta corta, mientras que el recorrido siguiente, de Barba a Anticaria, refleja un número de millas muy superior al de los pocos kilómetros que median entre las dos poblaciones. La razón de este error puede estar en la mala coordinación de los datos entre las

dos vías que se reúnen en Anticaria, la procedente de Ecija y la de Córdoba, pero ante la evidencia por inscripciones y otros restos arqueológicos de las posiciones de estas dos ciudades, no merece la pena buscar interpretaciones a lo que parece un error evidente.

En Antequera se sitúa un miliario de Adriano y en Archidona otro de Maximino, pero ambos son hallazgos antiguos de piedras desplazadas de su lugar en ciudades en las que se formaron buenas colecciones de antigüedades en el siglo XVI, por lo que se deben asignar genéricamente a este conjunto de vías, sin mayor precisión.

En el *Itinerario de Antonino* se sigue desde Antequera la enumeración de mansiones de la vía que descendía hacia Córdoba. También se encuentra esta vía en el *Anónimo de Rávena* en sentido inverso, con las mismas localidades y leves diferencias ortográficas que no plantean problemas de diferenciación.

La vía cruzaba el Guadalhorce al norte de Antequera, donde se han mantenido algunos frogones de hormigón romano del "Puente Viejo", por una cañada ganadera que era la carretera general hasta el siglo XVIII; en ella se mencionan varios puentes romanos, empedrados y miliarios de los que ya no hay señal alguna. Coincide la vía, en parte, con la carretera de Cartaojal, sigue recta como cañada por la Venta de Cisneros y las Cañadas de Pareja y se une a la carretera nacional 331 en el kilómetro 504. El cruce del río Genil se hacía frente a Benamejí, donde se ha mantenido un paso importante del río. Poco después de Benamejí hacia el norte debe localizarse la mansión de Ad Gemellas, quizás en las Lomas de Benamejí, donde coinciden bien las distancias que da el *Itinerario* para este trayecto y el siguiente hasta Ipagro, que se corresponde con Aguilar de la Frontera.

Entre Aguilar y Ullia (Montemayor), hay las diez millas de distancia que se señalan en el *Itinerario* y desde Montemayor hasta Córdoba también coinciden las dieciocho millas en línea recta, por lo que no puede pensarse que la vía se apartara mucho del camino directo entre todas estas localidades.

Vías y parcelaciones romanas al noroeste de Antequera



ESCALA: 1/100.00

LAS VIAS ENTRE JAEN Y ALMERIA

Parece que la vía romana de Antequera a Córdoba no recibió nunca las mismas atenciones que la que se dirigía a Ecija. No se conocen miliarios y sólo se atribuye a época romana un pequeño puente al norte de Aguilar, muy reformado. Puesto que el texto del *Itinerario* es muy claro, y se conocen bien los emplazamientos de las ciudades, debe buscarse la vía entre los caminos que coinciden con estos datos.

Desde Benamejil coincidiría con los cinco primeros kilómetros de la carretera a Navas de Sempillar y seguiría recta por un camino secundario que vuelve a unirse a esta carretera en el Cerro del Acebuchoso, y, de nuevo, unidas durante dos kilómetros hasta el Cortijo de Las Piedras. Desde allí hay un camino recto hasta el Cortijo del Puente, donde se cruza el río de Lucena y la carretera desde esta localidad a Puente Genil; sigue recta por otra cañada y se une a la carretera de Moriles a Aguilar en el kilómetro 5 antes de esta población. En Ipagro (Aguilar) tomaría el mismo trazado de la carretera de Montilla con leves variantes hasta Montemayor, como la que acorta el trayecto entre los kilómetros 449 y 444. Luego parece coincidir con la Cañada del Cortijo del Chorrillo, al este de la carretera nacional 331, y llega a Ulija (Montemayor).

El trayecto de Montemayor a Córdoba no ofrece tampoco vestigios de pavimentación, pero tiene el interés de haber sido el empleado en las primeras escaramuzas entre César y los hijos de Pompeyo durante la guerra de España. Puede haberse conservado su traza en una carretera secundaria que parte de la estación de Fernán Núñez. El cruce del Guadajoz, hacia el Cortijo de la Jurada, no conserva señales de puente o vado antiguo, pero aquí el cauce ha sufrido muchas transformaciones. Hacia el norte debe coincidir con la carretera nacional 432 y llegar a unirse con la Vía Augusta cerca del puente del Guadalquivir. Esta vía Córdoba-Antequera es la que conserva menos vestigios arqueológicos frente a la importancia relativa de su posición, de su historia y de las poblaciones a las que sirve.

La comunicación entre el Golfo de Almería y el curso alto del Guadalquivir es una ruta muy frecuentada en época ibérica. En las necrópolis de la comarca de Baza y del Alto Guadalquivir se han encontrado tan abundantes vasos griegos de figuras rojas, que no puede dudarse de un activo tráfico por estas tierras desde los siglos V al III antes de Cristo, en el que intervendrían ya unas vías bien marcadas. En general, a toda esta comarca se la considera la parte central de la Bastetania, cuya capital estaría en la ciudad epónima de Basti (Baza), aunque también debe considerarse en la misma región a gran parte de la provincia de Granada y del sur de la de Córdoba, mientras que en el sur de la de Jaén nos encontramos ya en zona de túrdulos y, más al norte, de oretanos.

La razón de la existencia de estas comunicaciones comerciales por la Bastetania se explica por el tráfico de los metales de la comarca de Castulo, para el que se creó en época romana una vía nueva, entre la Hoya de Baza y Cartagena, que ha sido descrita anteriormente. Las vías en sentido norte-sur, que enlazan a la Vía Augusta con la vía de la costa, tienen una documentación variada y en cierto modo contradictoria, hasta el punto de que en los últimos intentos de establecer su trazado por los colaboradores de la revista *El Miliario Extravagante*, se ha llegado a denominar al problema "el enredo bastetano". Esta calificación humorística no deja de ser una definición aceptable del laberinto en el que se han visto envueltos los investigadores al intentar conciliar los datos del *Itinerario de Antonino* con los testimonios arqueológicos de miliarios, posibles puentes y pavimentos romanos o localizaciones probables de ciudades.

Ante todo, puede decirse que este mismo enredo viene ya de la redacción del *Itinerario*, donde se mencionan dos vías que deben ser aproximadamente paralelas: la primera, procedente de Cartagena, llega hasta Acci (Guadix), y se vuelve hacia el norte por Mentesa (La Guardia), mientras que la segunda tiene primero un trazado más oriental desde

Tugia (Toya) y después de mencionar a Guadix se dirige hacia la costa en dirección a Málaga. Este cruce de las vías del *Itinerario* parece injustificado, ya que para ambas hay un trazado más corto aprovechando partes de la otra, a lo que se une el que las ciudades y mansiones intermedias no se han localizado con claridad.

Otro dato del planteamiento general de estas vías es la diversidad de los miliarios encontrados, que, en ciertos casos, podrían pertenecer a cualquiera de las dos. Uno de Augusto, encontrado en La Guardia, es de la misma fecha que los de la vía de Cartagena hallados entre Cúllar-Baza y Vélez-Rubio, pero la distribución de las líneas del epígrafe es distinta, por lo que no se pueden atribuir con certeza a la misma obra. Otro de Trajano, procedente del término de Ubeda, da las mismas titulaciones que el de Santisteban del Puerto, correspondiente a la vía de los Vasos de Vicarello entre Castulo y Levante, y concluye también con la expresión FECIT ET RESTITUIT, por lo que plantea la duda de si ha sido trasladado de posición. En Albánchez, localidad de Jaén equidistante de La Guardia y Toya, se ha encontrado un miliario de Constantino del año 307 de la Era, que puede haber sido trasladado allí desde cualquiera de las dos vías mencionadas por el *Itinerario*.

Cerca de la localidad de Pegalajar, al sur de La Guardia, se encontró un grupo de miliarios, puestos en pie al borde del río Guadalbullón; corresponden a Adriano, Maximino Daza, Constantino y Crispo; se pueden atribuir a la vía de Guadix a Castulo por La Guardia con toda certeza. Finalmente, se conoce desde antiguo un miliario de Póstumo, encontrado en Guadix, que podría corresponder a cualquiera de estas vías.

En principio, parece que sólo la vía occidental entre Guadix y Castulo estuvo señalizada regularmente con miliarios y a ella pudo pertenecer el de Albánchez; de ser así, todos pertenecerían a la ruta directa entre Castulo y el Golfo de Almería, y sus reparaciones y atenciones públicas corresponderían a momentos distintos que los de la vía que enlaza con Cartagena.

En cuanto a los datos del *Itinerario de Antonino*, hay que considerar que las cifras de

las millas han sido alteradas en las transmisiones del texto, o que se refieren a recorridos muy distintos a los que parecerían lógicos y directos entre las poblaciones conocidas. En la primera de las vías, el recorrido de Baza a Guadix mide en línea recta los treinta y siete kilómetros equivalentes a las veinticinco millas del *Itinerario*, pero la correspondencia se hace más difícil si suponemos a la antigua Basti situada en el Cerro Cepero, al norte de Baza. Las dos ciudades que siguen a Acci (Guadix) son Agatucci y Viniolis, desde la que se cuentan veinte millas hasta Mentesa (La Guardia): este trayecto tiene en total setenta y dos millas, unos ciento seis kilómetros, para una distancia de setenta kilómetros reales. El trayecto similar a la carretera moderna por Guadahortuna, Huelma y Cambril, parece la ruta más directa, en la que se han señalado testimonios de cierta antigüedad, pero no se corresponde en las distancias ni en las poblaciones con la vía del *Itinerario*.

No ponemos en duda que esta comunicación se empleara en época romana, pero los pocos indicios arqueológicos que nos parecen aceptables señalan a otro camino como el que posiblemente se describe en el *Itinerario*. Se trata de una ruta en dirección oeste, hacia Granada, coincidente con algunas de las múltiples variantes que ha tenido durante su historia el enlace entre estas dos poblaciones a través de la cuenca del río Fardes. En el cruce de caminos que se produce al norte de Granada se cuentan los cuarenta kilómetros largos que señala el *Itinerario* hasta Agatucci. Desde allí hacia el norte hay dos caminos de longitud similar, uno por Iznalloz y otro por Colomera, que se unen de nuevo al sur de Campotéjar y enfilan hacia el valle del Guadalbullón. Entre Campotéjar y Campillo de Arenas se podría situar Viniolis, como quieren muchos autores y a la distancia adecuada con las cifras del *Itinerario* para llegar en poco menos de treinta kilómetros hasta Mentesa en La Guardia de Jaén.

Dentro de la ausencia de restos romanos seguros, este camino desde Guadix a La Guardia ofrece los rasgos que nos parecen más aceptables para hacerlos coincidir con la vía del *Itinerario de Antonino*.

En su primera parte, desde Guadix hasta las cercanías de Granada, aporta una

confirmación documental a la existencia de una vía, que por las características naturales de la región y por los testimonios arqueológicos sabemos que se ha mantenido siempre en uso. El camino de Guadix a Granada por el cauce del río Fardes, a pesar de sus dificultades topográficas, es una ruta natural que justifica la inclusión moderna de Guadix en la provincia granadina. De otra parte, se abre así la conexión con todas las poblaciones del valle superior del Genil, en el que parece improbable que no existiera una vía marcada en época romana; la continuación lógica sería por Pinos Puente y Loja, donde se sitúan puentes que a pesar de su apariencia medieval, han merecido siempre el reconocimiento de que deben ser herederos de puentes romanos, por su importancia histórica y los yacimientos inmediatos.

La vía del *Itinerario* adoptaría aquí otra de las posibilidades de comunicación que la estructura geográfica del territorio proporciona a Granada, y que es la salida hacia el norte, como la que aún se realiza por la carretera nacional 323. Los estudios de la caminería antigua granadina proporcionan abundantes datos sobre variantes del mismo trayecto que se reúnen en Campotéjar. Entre los puentes de la zona que pueden considerarse de origen romano, los de Cogollos-Vega e Iznalloz corresponderían a una vía oriental y el de Colomera a otra occidental, sin que se encuentren argumentos para preferir cualquiera de los dos trazados. En cualquier caso, parece conveniente tener en consideración esta ruta, que puede adaptarse bien a los datos del *Itinerario* y pone en relación a varios de los puentes granadinos que se atribuyen tradicionalmente a orígenes romanos.

De acuerdo con esta reconstrucción, el *Itinerario de Antonino*, habría incluido desde Basti (Baza), la parte oriental del camino natural para la penetración en el valle del Genil, y su enlace desde Granada con el valle del Guadalquivir. La mención de Agatucci puede haberse producido por una alteración de la referencia a la Colonia Augusta Gemella Tucci, localizada en Martos (Jaén). De las proximidades de Granada parte también un camino por Pinos Puente y Alcalá la Real, que llega hasta los grandes yacimientos ibéricos de la provincia de Jaén, entre los que se encuentra Martos; este

camino se mantuvo durante la Edad Media como ruta directa entre Córdoba y Granada, y no sería extraño que correspondiera al enlace de la vía de las Torres de Aníbal con el valle del Genil. La proximidad de la mención de este camino en los datos o mapas empleados para la redacción del *Itinerario* podría haber producido la interpolación del nombre abreviado de Augusta Gemella Tucci, en la forma Agatucci, lo que resolvería el problema de tener que buscar en un ámbito territorial reducido dos poblaciones de nombres tan semejantes.

No parece que la vía descrita por el *Itinerario de Antonino*, según nuestra restitución topográfica u otra semejante, pueda ser el camino empleado para el enlace más breve entre Castulo y Cartagena. Aunque el *Itinerario* las mencione en distintos lugares, consideramos que el camino por el que se transportaba el mineral de la cuenca metalífera jiennense hasta el puerto de Cartagena era el que pasaba por Toya, y que el *Itinerario* hace continuar desde Guadix hasta la costa.

Esta segunda vía parece tener su origen en la misma mansión de Ad Aras, al norte de Castulo, donde se unían los dos caminos que bordeaban el Guadalquivir, según los datos de los Vasos de Vicarello. De esta forma se aprovecharía el mismo puente de Peñarubia o Puente Quebrada del Guadalimar, que es el acceso más fácil a la otra orilla del río. Desde allí la vía parece continuar hacia Cañena y luego por la carretera de Ubeda, para seguir con la misma dirección a cruzar el Guadalquivir cerca de Aldehuela, donde se encontró el mencionado miliario de Trajano; este paso coloca a la vía dentro de la cuenca del Guadiana Menor, por la que asciende en dirección a Toya (Tugia). La distancia de treinta y cinco millas que señala el *Itinerario* se desarrolla con bastante precisión por este camino.

En Toya está la famosa cámara funeraria ibérica, que nos introduce en un área donde los restos de necrópolis prerromanas señalan una penetración directa del comercio colonial que llegaba a la costa de Almería. No hay ningún signo de romanidad que se haya encontrado en estos parajes y pueda relacionarse con la vía romana, pero su densidad de poblamiento fue

importante durante toda la antigüedad, aunque la topografía no permitiera la construcción de grandes caminos. Desde Toya se supone que la vía llegaba a los Castellones de Ceal, también con necrópolis ibérica, que se identifica con la Fraxinum del *Itinerario* y cumple las distancias indicadas. Luego la vía entra en la provincia de Granada y desemboca en la Hoya de Baza donde se une a la vía que el *Itinerario* describe entre Cartagena y Guadix.

La situación de Bactara, según las distancias del *Itinerario*, debe estar cerca de la confluencia entre el río de Baza y el Guadiana Menor, desde donde se cuentan también las treinta y dos millas que se indican hasta Guadix. En cualquier caso, y tras tan numerosos intentos de localizar restos de la vía, sólo el descubrimiento de alguna inscripción que aclare la posición de las mansiones permitirá reconocer exactamente el camino empleado en época romana. Debemos señalar que los datos del *Itinerario* parecen compatibles con la realidad geográfica y que esta vía oriental es la que se une con menor recorrido desde Castulo a la vía romana que parte desde Cúllar-Baza hacia Cartagena.

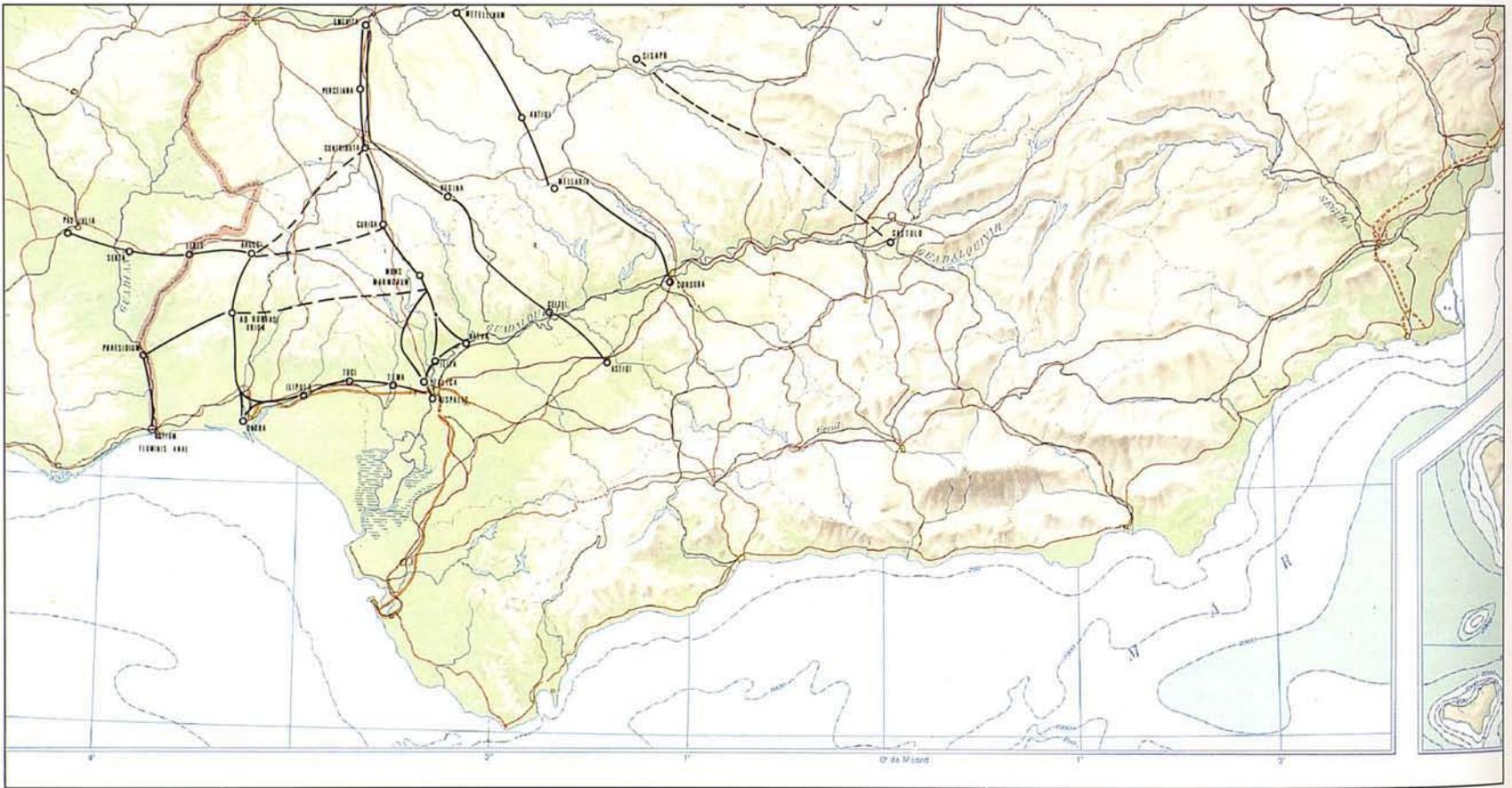
La penetración del comercio colonial prerromano por la Hoya de Baza hacia el Alto Guadalquivir debía realizarse tanto desde Almería, por el valle del Andarax, como por el Almanzora, y la presencia de productos griegos en Galera, al norte de la sierra de Orce, señala

que la red de caminos ibéricos, basados en los valles de los ríos, era mucho más extensa que la transmitida por los itinerarios de época romana, en los que se recogieron datos parciales que pueden resultar aparentemente contradictorios.

El trayecto desde Guadix hasta la costa, que se recoge en esta segunda vía, no posee tampoco vestigios arqueológicos expresos. La primera mansión en Alba puede identificarse con Abla, de la provincia de Almería, por la que pasa la carretera nacional 324 de Guadix a Almería. En ella señalaba el *Diccionario Geográfico* de Madoz los restos de la vía junto a varias ermitas, de las que sólo una se conserva, y que resultan corresponder a monumentos funerarios turrifomes de época romana. Desde allí el camino antiguo a Almería era algo más occidental que la carretera y pasaba por Nacimiento, Alboloduy y Alhabia, por donde se suele situar, sin otros apoyos, a la vía romana.

Según este trazado, Turaniana estaría entre Gádor y Benahadux, mientras que Urci se situaría en el enlace con la vía costera. Hay otros autores que proponen llevar esa vía por el alto valle del Andarax, para hacerla unirse a la costera cerca de Dalías, a través de Berja, pero sin otros testimonios arqueológicos, es preferible pensar que los itinerarios romanos recogían el camino principal de salida desde la Hoya de Guadix al Golfo de Almería, donde Tolomeo cita un gran puerto.

Las vías romanas entre el Valle del Guadalquivir y el del Guadiana con sus enlaces.



CAPITULO VI

LAS VIAS ENTRE EL GUADALQUIVIR Y EL GUADIANA

“La comarca que se extiende más allá de la orilla del Betis, y que llega hasta el Anas, se llama Baeturia y se divide en dos partes y otras tantas gentes: los célticos que lindan con la Lusitania y pertenecen al Conventus Hispalensis, y los túrdulos, que limitan con la Lusitania y la Tarraconense, pero que dependen de la jurisdicción de Córdoba”. Así define Plinio la región cuyas comunicaciones romanas vamos a estudiar en este capítulo; otro texto de Estrabón añade: “...la Beturia, cuyas secas llanuras bordean el curso del Anas”. Parece que en el nombre de esta comarca se habían fundido el de dos ríos andaluces, el Betis (Guadalquivir) y el Urius (Odiel), de forma que se considera que este nombre se aplicó primero a la Sierra de Huelva y, más adelante, a todas las sierras metalíferas andaluzas, hasta la provincia de Jaén. En la distribución administrativa romana, la Beturia, y por tanto la Bética, alcanzaba hasta las orillas del Guadiana, como indica expresamente Estrabón; así, debe entenderse que el trazado de todas las vías romanas que partían del Guadalquivir hacia el norte y el oeste quedaba en territorio de la Bética hasta llegar al borde del Guadiana, y su documentación debe ser estudiada conjuntamente con la de la zona andaluza, aunque hoy se encuentre en terrenos de Portugal, Badajoz o Ciudad Real.

La divisoria entre las dos partes de la Beturia debía ser semejante a la que hoy existe entre las provincias de Sevilla y Córdoba; según la documentación arqueológica, no hay ninguna población céltica dentro de la actual jurisdicción cordobesa, ni tampoco las hay túrdulas en la de Sevilla. Los ríos Retortillo y Bembézar siguen constituyendo una frontera difícil de atravesar y

marcan una división interna de Andalucía que se mantiene vigente desde hace, al menos, dos milenios.

La estructura de Sierra Morena ofrece otros ejemplos similares de divisorias que impiden la relación de las poblaciones en sentido este-oeste, mientras que de norte a sur, o con más precisión de sudeste a noroeste, es posible ascender desde el Guadalquivir en muchos lugares para descender después al Guadiana. En la orilla norte del Guadalquivir no hay restos apreciables de que existiera una vía paralela al río; este camino se desarrolló parcialmente en época islámica y ha sido siempre de difícil conservación por las modificaciones del cauce y la proximidad de la sierra; no hay menciones itinerarias y debe considerarse que, como señalan repetidamente los textos antiguos, el Guadalquivir era, en sí mismo, la vía más importante de la región, por la que circulaba la mayor parte del comercio desde la propia Castulo, por distintos medios de navegación.

La moderna investigación sobre la economía andaluza en la antigüedad, interpreta que el desarrollo de la vía Ecija-Málaga en los siglos III y IV, que ha sido comentado en el capítulo anterior, se vio favorecido por la pérdida de navegabilidad en algunos sectores del Guadalquivir, que hacía necesario realizar obras importantes para el mantenimiento libre del cauce. Cuando se dieron estas circunstancias no se buscó la solución en el empleo de una vía ribereña, ya que ésta no existía y era igualmente difícil de mantener, sino que se adoptó una ruta por el centro de la región para llegar al Mediterráneo con los medios regulares de transporte.

En la orilla sur del Guadiana si existía una vía, a la que el *Itinerario de Antonino* llama de "Mérida a Zaragoza por Lusitania" y que se une en Mariana a la vía de los Vasos de Vicarello procedente de Castulo. Sirve, por tanto, pensar que las vías que parten hacia el norte desde el Guadalquivir quedan unidas por esta vía longitudinal del sur del Guadiana, y desde ella podían buscar la comunicación con el resto de las vías del interior de la Meseta.

Para describir este conjunto de comunicaciones seguiremos el mismo orden desde el oeste que venimos utilizando. En un primer grupo están las vías de la provincia de Huelva, a continuación las que parten de Sevilla, Ecija y Córdoba, y, finalmente, la que une a Castulo con Almadén.

VIAS ROMANAS DE LA PROVINCIA DE HUELVA

El *Itinerario de Antonino* incluye en uno de sus trayectos más complicado una vía que parte de la desembocadura del Guadiana, entra y sale de la sierra de Huelva, continúa hacia Sevilla y se dirige finalmente a Mérida. Como ocurre en otros casos, se trata de la unión de varias vías para formar un enlace largo, que debe ser estudiada por partes independientes.

El primer sector está compuesto por las mansiones de Praesidio y Ad Rubras, entre la desembocadura del Guadiana y Huelva. Las distancias son muy grandes para el recorrido directo, ya que suman casi ciento veinte kilómetros en el *Itinerario* y la separación real es de menos de cincuenta, por lo que siempre se ha considerado que la vía asciende por el Guadiana, bordea el Andévalo y desciende por el Odiel hasta Gibrleón. No hay otra alternativa, si no se quiere pensar en una confusión de las fuentes, y los testimonios arqueológicos, unidos a las indicaciones del *Anónimo de Rávena*, permiten identificar en cada uno de los tres trayectos mencionados por el *Itinerario* una vía diferente.

Desde luego, la comunicación directa entre Huelva y Ayamonte parece tener grandes

dificultades en la Edad Antigua. Entre ambas poblaciones está el curso del río Piedras, muy variable hasta nuestros días y con un estuario profundo. El cruce del Guadiana por Ayamonte no parece tampoco un enclave comercial de interés al que fuera necesario acceder y la pobreza de la arqueología romana en Cartaya y Lepe no se corresponde con el paso de una vía importante.

La última reconstrucción propuesta de esta vía sugiere la identificación con un camino empedrado de las proximidades de Sanlúcar de Guadiana, donde podría situarse Praesidium; este nombre correspondería a una fortificación romana semejante a la medieval que domina esta parte del curso del Guadiana; la vía natural continuaría hacia el norte, quizás tomando la Rivera del Chanza como nuestra frontera con Portugal, pero el *Itinerario* se vuelve hacia el este en dirección a Tarsis.

El segundo fragmento de la vía, entre Sanlúcar de Guadiana y Tarsis, que serían Praesidium y Ad Rubras, corresponde a un camino que podría proceder del otro lado del río y penetraba en la cuenca minera. A lo largo de él se registran los tres topónimos "Cabezo de la Plata", "Collado de la Plata", y "Cabezo Pico Plata", que corresponden a los habituales en la denominación de vías romanas. En Ad Rubras (Tarsis), el relato del *Itinerario* abandona la dirección este y se vuelve hacia el sur por el camino viejo de Alosno, San Bartolomé de la Torre y Gibrleón; en esta zona también hay citas antiguas de caminos empedrados que hoy ya no se conservan. La vía que desciende por el curso del Odiel atravesaría este río en el vado de Gibrleón y seguiría hasta Huelva.

La tercera parte del camino descrito en el *Itinerario* se puede completar con los datos del *Anónimo de Rávena*. En éste se mencionan a partir de Huelva a Urión, Aruci, Fines y Seria; nos parece que Ad Rubras y Urión son dos topónimos similares basados en el nombre antiguo del río Odiel (Urius), que se aplicaba junto con el del Guadalquivir a toda la región llamada Beturia. La forma Ad Rubras puede haberse formado por abreviación de Ad Ripae Urias o algo similar, y vendría a referirse al poblado principal de la zona minera de Tarsis, pero también genéricamente a la comarca y al

Tres imágenes antiguas de los restos del badén de Gibraltor.



río. La vía completa se recoge en el *Anónimo de Rávena* hasta Aroche (Aruci), en donde se cruza de nuevo con otra procedente de Portugal, la que se inicia en Beja (Pax Iulia), pasa el Guadiana por Serpa (también se llama Serpa en la actualidad, aunque el *Anónimo de Rávena* dice Seria) y cruza el Chanza en Fines, que debe estar hacia Rosal de la Frontera. En otro sector del *Itinerario de Antonino* figura también esta vía entre Beja y Aroche, aunque por el error de colocar a la ciudad portuguesa al final del trayecto ha dado lugar a interpretaciones muy complicadas.

Para completar la interpretación de esta red de caminos de la parte occidental de la provincia de Huelva, entre el Guadiana y el Odiel, hay que considerar que las prolongaciones lógicas de las vías que parten de Portugal hacia el este coinciden con las dos rutas que hoy siguen existiendo: la de la cuenca minera, por Calañas, Zalamea y Riotinto, cuya prolongación hasta el Guadalquivir es considerada inevitable para la exportación de sus productos, y la de la sierra de Aracena, que conectaría a las poblaciones célticas de la Beturia.

Finalmente, la vía del Odiel por Ad Rubras o Urion (Tarsis) y Aruci (Aroche), debía continuar hacia Encinasola y Fregenal de la Sierra, para unirse en Zafra o Los Santos de Maimona con la vía Sevilla-Mérida. De Encinasola procede una inscripción de Augusto, hoy trasladada a la iglesia de Fregenal, que corresponde a la dedicación de un puente y permite fijar un punto intermedio para la vía desde Aroche hacia el Guadiana.

LA VIA ROMANA DE HUELVA A SEVILLA

La vía desde la desembocadura del Guadiana en el *Itinerario de Antonino*, llega a Onoba, procedente de Ad Rubras; si ésta última se coloca en Tarsis, como hemos indicado, Onoba coincide adecuadamente con Huelva, lo que confirman otros testimonios, y no es necesario suponer que se refiere a Gibrleón, como ha sido propuesto en otros estudios de esta vía. La razón de estas confusiones procede, especial-

mente, de la evidente importancia que tiene el paso del Odiel en Gibrleón, donde existen las ruinas de un vado, acondicionado con pequeñas bóvedas para soportar un pavimento enlosado. Este pavimento es fruto de la conservación medieval y moderna del vado, ya que el paso del Odiel por Huelva resulta aún impracticable y siempre se ha empleado para pasar de un lado a otro de la provincia.

La vía recorría luego el trayecto entre Onoba e Ilipla (Niebla), donde se encuentra el puente sobre el Tinto. La distancia de treinta millas que aparece en el *Itinerario de Antonino* es muy larga en cualquier caso, ya que desde Niebla a Huelva o a Gibrleón sólo hay unos veinticinco kilómetros. No se puede hacer uso de la cifra del *Itinerario* y no existen restos arqueológicos que ayuden a determinar el trazado de la vía. El trazado directo por Trigueros a Gibrleón parece más favorable, ya que evita la entrada en Huelva al que sólo desee cruzar al otro lado del Odiel; es una ruta muy empleada en la Edad Media, en la que se encuentra un puente de buena fábrica sobre el arroyo Cándón, pero que tampoco puede ser considerado romano. Cabe pensar que ambos trazados se emplearon en época romana y que su utilización estaría en función de la importancia real de Huelva, sin que en ninguno de los dos casos se efectuasen obras importantes, o se colocasen miliarios que señalen la prioridad de una de las opciones. La vía mencionada por el *Itinerario* parece ser la que parte de la propia Huelva, pero no se poseen argumentos concluyentes.

En Niebla se conserva un puente sobre el río Tinto que ha tenido un gran papel histórico. Debido a ello ofrece un aspecto poco uniforme, en el que predomina el enfoscado reciente de todos los paramentos, con lo que se hace difícil diferenciar la fábrica primitiva. La cita del *Itinerario* lleva a pensar que el puente existía en época romana y que de ella debe proceder su distribución general. Algunos arcos de sillería con traza de medio punto pueden ser parte de los originales, pero otros, hechos de ladrillo y con sección apuntada corresponden ciertamente a las reconstrucciones medievales. En la Edad Moderna se forraron los tajamares y se realizaron varias restauraciones. El puente de Niebla reproduce aceptablemente el aspecto que debía tener el cruce del Tinto en

90

El puente de Niebla sobre el río Tinto, con su estructura romana muy modificada en la Edad Media.



época romana, con su larga arquería protegida por las rojas murallas en las que se refleja, además, el color de las aguas del río, pero toda esta fisonomía corresponde a construcciones posteriores que han mantenido la imagen general de la Ilipa romana.

Desde Niebla la vía romana se dirigía a Tucci, forma en la que refleja el *Itinerario* el nombre de la antigua Tejada, que en otros casos figura como Itucci. No hay dudas sobre la posición de la ciudad, en la llanura inmediata a Paterna y Escacena del Campo. El trazado de la vía se ha conservado siempre como la cañada de ganados más importante del Condado de Niebla y es paralela a la carretera actual hasta La Palma del Condado, desde donde continúa recta hasta las Huertas de Tejada. No se conocen puentes o miliarios y los indicios de pavimentaciones firmes pueden corresponder a cualquier momento de su dilatado uso.

El siguiente tramo del *Itinerario* discurre entre Tejada e Italica. La vía se prolonga como cañada ganadera con la misma orientación hasta cruzar a la provincia de Sevilla y atraviesa el río Guadimar por un vado en el que existen huellas de una obra similar a la de Gibraleón; allí existe un extenso yacimiento ibérico y romano que puede ser identificado con una de las ciudades mencionadas por Plinio en el curso de este río: Olontigi, Laelia y Lastigi. El *Itinerario* no las menciona y hay que esperar un hallazgo epigráfico para confirmar su denominación.

La vía sube hacia Albaida del Aljarafe y Olivares. No ha podido localizarse ningún testimonio concreto de su paso; la cañada ganadera de esta parte del Aljarafe, que continúa por Salteras y Valencina, ofrece un trazado recto, muy modificado en los últimos años por las variantes de la carretera y la proliferación de urbanizaciones. En Valencina sería necesario descender la cuesta hacia Santiponce para llegar a Italica y tomar el camino de Mérida por el que sigue el *Itinerario*. La distancia es coincidente, pero la consideración de esta vía como un camino natural del Aljarafe y la importancia de Sevilla hacen pensar que estaba también en uso una vía recta desde Valencina,

que es la misma cañada, con paso en línea recta por Castilleja de Guzmán y Camas, para llegar a Sevilla por la zona de la Cartuja. En el *Anónimo de Rávena* se hace partir a esta vía desde Sevilla en dirección a Huelva y se nombra como primera población a Tema; aunque las correcciones de estos nombres pueden ser muy aventuradas, parece que Tema puede relacionarse con Laelia, y que éste sería el nombre del yacimiento mencionado en el paso del Guadimar. La vía del *Anónimo de Rávena* contendría, pues, el recorrido completo desde Sevilla a Huelva.

La llegada a Sevilla de esta vía tendría que coincidir con la que comunicaba con Italica. El río en aquella época pasaba por las dos ciudades y entraba en Sevilla por el norte de la Alameda de Hércules; la vía sería paralela a la margen derecha con el recorrido de seis millas (unos nueve kilómetros), que cita aisladamente el *Itinerario de Antonino*. Debe tenerse en cuenta que el cauce actual del río, que separa a Triana de La Cartuja, es de formación reciente, al menos medieval, y que las dos vías unidas llegarían sin necesidad de puentes hasta el centro de la Sevilla actual en la Plaza del Duque de la Victoria, a lo largo de la Puerta Real y de la calle Alfonso XII, que es la prolongación recta de la vía que desciende del Aljarafe por Castilleja de Guzmán.

El puente de la entrada occidental de Sevilla debe colocarse en el paso del río por La Campana, y quizás sea parte de sus obras de acceso el muro romano de sillería que se descubrió en los años cuarenta a lo largo de la acera de la calle Laraña. En cualquier caso, es necesario tener en cuenta para restituir la imagen de la Sevilla romana que si existió entonces un paisaje semejante al de la orilla actual entre Triana y el Arenal, éste se localizaría en lo que es ahora el punto central de la población, tan densamente construido actualmente. En los barrios de San Vicente y la Magdalena estarían las necrópolis a lo largo de las vías de Italica y Huelva, en el centro el curso del río, y al otro lado una población amurallada que sólo ocupaba la cuarta parte de lo que hoy se conoce como centro histórico.

Estructura de las comunicaciones romanas en los alrededores de Sevilla, con la restitución del cauce antiguo del Guadalquivir y las parcelaciones de Hispalis e Italica.

▲
N



ESCALA: 1/100.000

92

Miliario de Adriano para la nueva vía de Itálica a Mérida (Museo Arqueológico de Sevilla).

93

Miliario de Adriano encontrado en 1990 en las excavaciones del teatro de Itálica.

94

Fragmento de un miliario de Adriano procedente del castillo de Guillena (Museo Arqueológico de Sevilla).

95

Columna miliaria honorífica procedente de Cantillana (Museo Arqueológico de Sevilla).



LAS VIAS DESDE SEVILLA E ITALICA A MERIDA

Al hablar de la comunicación occidental entre el valle del Guadalquivir y Extremadura debe recordarse que éste es el arranque de uno de los caminos fundamentales de la Península Ibérica durante toda su historia. La posibilidad de recorrer el territorio peninsular de sur a norte en toda su extensión, atravesando sus grandes ríos y sierras, se establece en esta línea transversal desde Sevilla hasta Oviedo, en una banda topográfica en la que existen aún vados aceptables y los puertos de montaña no son excesivamente elevados. El nombre más popular del camino es Vía de la Plata, formado sobre el árabe balata, que significa losa o ladrillo y fue aplicado por los musulmanes de España a los caminos empedrados. Era el utilizado para conectar Andalucía, Extremadura y León por los pintores prehistóricos del arte esquemático andaluz que dejaron sus huellas en las Batuecas salmantinas de las que hablaba Quevedo. Toda la metalurgia protohistórica, con su mayor desarrollo en el período tartésico, transitaba por este camino para hacer llegar a Andalucía el oro gallego y leonés o el estaño británico, a cambio de las manufacturas coloniales. Por él se produjo la entrada de Aníbal en la Meseta hasta el Duero, y la historia posterior de España tiene aquí un eje inevitable en invasiones y guerras de toda índole.

El tramo que debemos tratar aquí de esta prestigiosa ruta es el más meridional, entre Sevilla y Extremadura. Ya se ha mencionado que la primera acción de asentamiento estable de los romanos en Andalucía fue fundar Italica, precisamente en uno de los puntos de partida de este camino, como protección frente a las incursiones de los lusitanos y como avanzada en la penetración hacia las tierras extremeñas. En época imperial, las fuentes literarias y los miliarios aportan datos concretos de los lugares por donde pasaba entonces la vía, que junto con los condicionamientos topográficos permiten aproximarse a su trazado en aquella época, sujeto luego a muchas variaciones.

Como datos literarios, hay que contar con la indicación en el *Itinerario de Antonino*

de una distancia de cuarenta y seis millas entre Italica y Mons Mariorum, equivalente a casi setenta kilómetros, con los que se recorre toda la extensión de la región andaluza hasta Extremadura; el *Anónimo de Rávena*, que describe la vía en sentido inverso, cita después de Curica (hacia Monesterio, Badajoz), a Hilipa e Italica, la primera de las cuales es, lógicamente, Alcalá del Río, llamada en época romana Ilipa Magna.

Se conocen cinco miliarios entre la orilla derecha del Guadalquivir y la provincia de Badajoz. Tres corresponden a Adriano, y son verdaderas piezas monumentales en las que se aprecia el sentido pleno que en época romana tenía este sistema de señalización de las vías. Uno de ellos estuvo empotrado en los muros del castillo de Guillena, desde donde se llevó en 1908 al Museo Arqueológico Provincial de Sevilla y conserva algo menos de un tercio de su parte superior; los otros dos están completos y han sido encontrados en el teatro de Italica, uno casualmente en 1942, y el otro en las excavaciones sistemáticas del verano de 1990, lo que permite darles un contexto arqueológico muy preciso. Son fustes cilíndricos de más de dos metros de alto, moldurados en los extremos y con una cartela en la parte superior que contiene la inscripción HADRIANVS AVGVSTVS FECIT; sobre la cartela está el número de millas XXV y XXVI en los de Italica, y posiblemente XXI en el de Guillena, que está roto en la segunda X, pero que debía tener otra delante para que la cifra estuviera centrada con el eje de la cartela.

Aquí no se trata del tipo de miliario honorífico, en el que aparecen todos los nombres y titulaciones del emperador, ni tampoco el que normalmente conmemora las obras viarias de reparación. Los miliarios de Adriano indican sencillamente que el emperador construyó una vía, inexistente hasta entonces; contiene sólo el nombre personal y el apelativo imperial, que permitía a todos los habitantes de la zona saber que ésta era una obra de su paisano el emperador. En aquellos tiempos, los emperadores y sus gobernadores no desperdiciaban la oportunidad de dejar grabados en piedra sus nombres y los de todos sus divinos antecesores, junto con el número de veces que habían desempeñado las dignidades imperiales; la idea de mencionar sólo el nombre del

emperador en una obra monumental procede, sin duda, de la mentalidad helénica de Adriano, más admiradora de las personalidades que de los títulos administrativos.

La progresión de las cifras de los tres miliarios indica que el origen de la nueva vía estaba en algún punto de la antigua ruta hacia Extremadura, a unos cuarenta kilómetros de Italica, desde donde se trazó este ramal para llegar a la ciudad natal de Adriano. El miliario hallado recientemente en el teatro de Italica, correspondiente a la milla XXVI, está precisamente en la fachada del pórtico que se dispone sobre una calzada conocida de antiguo y rodeada por una necrópolis excavada en 1903. Por la forma del hallazgo, puede decirse que está caído junto a su posición original, al menos desde el siglo IV de nuestra Era, lo que ofrece un dato muy exacto sobre la medición de la vía y aclara definitivamente que el otro miliario, aparecido en una casa cercana en 1942, que ofrece la cifra de XXV millas, está fuera de su primera posición y debió encontrarse primitivamente algo alejado de la ciudad, al norte del anfiteatro. La vía nueva adrianea se dirigía hacia el puente de El Ronquillo y tenía su miliario XXI hacia el Cortijo del Esparragal, desde donde se trasladaría un fragmento al castillo de Guillena.

Otro miliario de este sistema de vías debe ser la columna con dedicación a Galerio encontrada en 1738 en Alcalá del Río, similar a las columnas honoríficas que se colocaban en los caminos. También es parecida otra columna de Cantillana, en la que se han realizado dos inscripciones, una de Constantino II y otra de Constante. Pese a que su hallazgo es impreciso, testimonian la relación de estas dos localidades con las vías entre Mérida y Sevilla en época tardía.

En cuanto a restos arqueológicos, destaca el puente de la Ribera de Huelva, en término de El Ronquillo, paralelo al puente moderno de la carretera de Extremadura. Era una obra imponente de 140 mts. de largo, con trece arcos apoyados en pilas de tajamares aguzados hacia la corriente y de once metros de altura sobre el nivel de las aguas. El puente moderno, construido hacia 1750, reproduce su forma y aprovecha además gran parte de sus sillares de piedra, de manera que del puente romano sólo

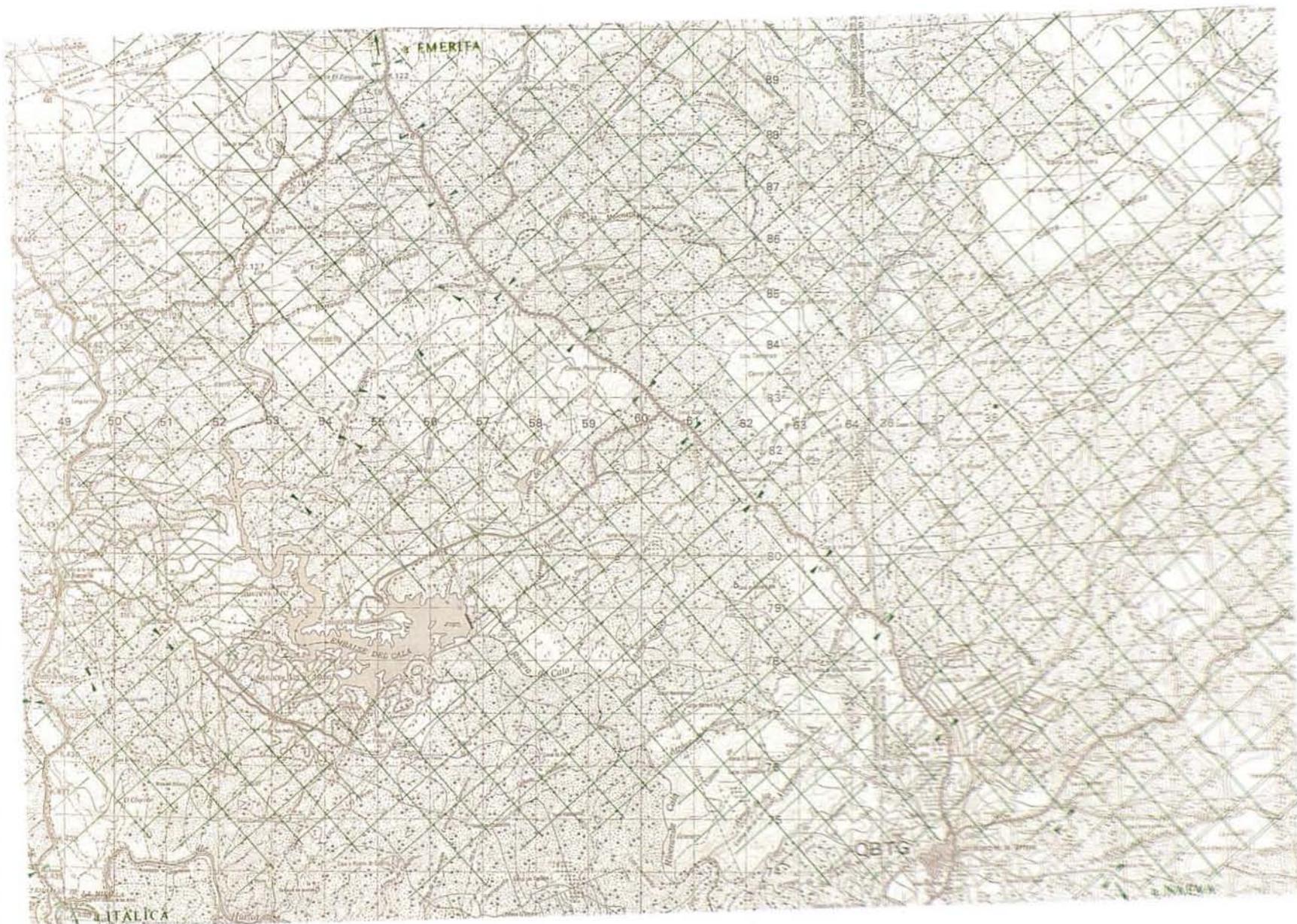
se advierten los frogones de hormigón descarnados, algunos aún en su sitio y otros despedazados en el lecho del río. Las fuentes históricas aseguran que este paso no existía ya en el momento de la invasión islámica y que su restitución se hizo en el siglo XVIII. Por su técnica constructiva, no hay duda de la similitud con el aparejo del cercano anfiteatro de Italica, lo que permite incluirlo en la misma vía de los miliarios de Adriano y en el mismo programa de favores del emperador hacia su ciudad natal.

Un aspecto semejante debía tener el puente que aún se veía en la misma ribera en el siglo XVIII, dentro del término de La Algaba y que describe en su contestación a la encuesta topográfica de don Tomás López, el párroco de La Algaba Pedro Alvar: "Y para facilitación del paso y comercio que había de esta corte y recrea por impedirlo las corrientes de dicha Guerba, erigieron en ella un puente de calicanto, obra de aquel tiempo, e igual al anfiteatro dicho, en que de ella sólo ha quedado sus formidables vestigios que existieron en la misma canal que llevan en el día de sus aguas". Se mantiene aún el recuerdo de este puente, dinamitado hace años, que estaba al noroeste de La Algaba, cerca de Torre de la Reina y de Guillena.

Al oeste de Guillena se conserva el topónimo de Camino de la Plata, aplicado al que conduce a Castiblanco de los Arroyos y desde allí a Almadén de la Plata. Esta última localidad, que era el punto de entrada en Andalucía durante la Edad Media y la Moderna, para el Camino Real de Extremadura, es bien conocida por sus canteras, de las que procede la primera parte de su nombre: Almaidin, que significa minas en árabe; el segundo término es el mismo Plata de la ruta hasta Asturias y del camino procedente de Guillena, con el sentido islámico de enlosado o camino pavimentado.

Con todos estos datos se restituyen dos caminos romanos hacia Extremadura, que corren a un lado y otro de los valles formados por el Huelva y el Cala. El oriental, por Castiblanco de los Arroyos, Almadén de la Plata y El Real de la Jara, es un camino recto a grandes tramos, que aprovecha la divisoria de las vertientes entre el Viar y el Cala. Su continuación recta hacia el

Enlace de la vía Sevilla-Mérida con la nueva vía de Itálica al norte de Castilblanco de los Arroyos, con la restitución de las parcelaciones romanas.



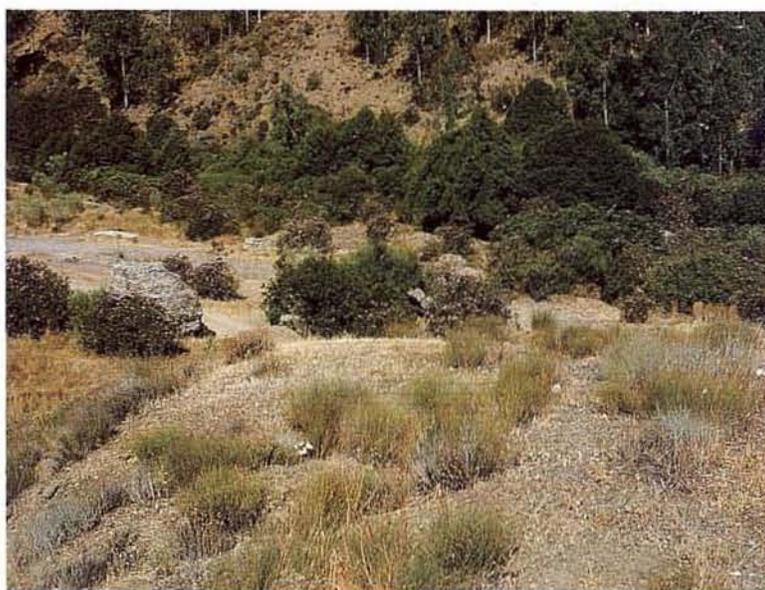
ESCALA: 1:100.000

97

Restos del puente de la nueva vía de Itálica a Mérida en la ribera de Huelva.

98

Construcciones romanas en el paso del Guadalquivir por Cantillana de la vía de Sevilla a Mérida.



sureste, según se observa en las fotografías aéreas, deja a un lado a Castilblanco y se mantiene por el mismo accidente orográfico en forma de camino secundario hasta llegar a la confluencia del Viar con el Guadalquivir, en Cantillana; la entrada en el valle está dominada por el fortín romano de Mesa Redonda.

El otro camino, parte de Italica hacia el norte por la Vereda del León, pasa por el Cortijo del Esparragal, siempre paralelo a la carretera de Extremadura, llega a El Garrobo coincidiendo con los últimos kilómetros de la carretera de Gerena, y sigue hacia el Embalse de la Minilla, en el que se acerca a la orilla derecha de la Ribera de Huelva para acceder al puente ya mencionado. Sigue por la orilla izquierda en dirección noreste, hacia el Palacio de Parladé, cruza la Ribera del Cala por la zona en la que hoy se encuentra su embalse y llega en el Cortijo de Décima Primera a unirse con el camino de Castilblanco a Almadén.

El conjunto de los dos trazados se inscribe en una retícula general de caminos perpendiculares, cuya disposición viene marcada, en parte, por la topografía, ya que discurren en paralelo a los ríos principales y a sus sierras intermedias; sin embargo, se observa también la correspondencia de sus orientaciones con la de las calles y parcelas de centuriación de Italica, así como la conservación, en muchos lugares, de una separación regular entre caminos que coincide con múltiplos de las medidas romanas de parcelación. Creemos que ambos caminos se dispusieron sobre la organización general del territorio, efectuada durante la época republicana, y de la que se reconocen muchos otros testimonios en toda Sierra Morena. Como último dato, el camino de la Plata, entre Guillena y Castilblanco, se basa igualmente en varios tramos perpendiculares de caminos con la misma orientación.

Parece que la estructura romana de las comunicaciones con Extremadura desde Sevilla no tiene correspondencia con un camino natural anterior. Los romanos instalaron en estas sierras a un gran número de colonos procedentes del interior de la Meseta, o impusieron su sistema de organización municipal a unos emigrantes célticos anteriores. La gestión de reparto del territorio pudo hacerse en el período republicano,

puesto que sus ciudades más importantes adoptaron nombres que son epítetos cesarianos, y esto debe producirse en el momento del gobierno y patronazgo de César sobre la Bética, o en los primeros años de mandato de Augusto.

Queda por explicar el papel de Italica en las comunicaciones hacia el norte durante el período republicano. Por su posición junto al Guadalquivir, debe buscarse aquí uno de los puertos principales para la salida de los metales de Ríotinto; los caminos controlados por Italica serían los de la sierra onubense y su continuación hacia Lusitania por Badajoz. Hasta la fundación de Mérida por Augusto, no puede hablarse de una vía que pase por esta ciudad, ya que parece que lusitanos y romanos desarrollaron sus guerras a lo largo de la vía Córdoba-Medellín. Italica en época imperial cede este papel portuario del comercio de metales a Alcalá del Río, lo que justifica el que Estrabón atribuya a la región de Ilipa una gran abundancia de plata; el Guadalquivir se fue apartando progresivamente de Italica y su antiguo puerto debió hacerse cada vez más dificultoso para la carga.

La vía más empleada parece ser la que va desde Cantillana hasta El Real de la Jara. En tiempos de Adriano se construyeron los puentes necesarios para que el trayecto desde Italica hasta este camino fuera más breve; ésta es la vía de la Ribera de Huelva, señalizada con los miliarios monumentales que se cuentan desde la unión con la vía habitual, hacia el Cortijo de Décima Primera, de Castilblanco de los Arroyos.

El *Itinerario de Antonino* indica entre Italica y Mons Mariorum un trayecto de algo más de sesenta y ocho kilómetros. El nombre antiguo de Almadén de la Plata era Pagus Marmorarius, en referencia a sus inmensas canteras de mármol, que han originado también su nombre islámico. El *Itinerario* debía decir Mons Marmorum, ya que si Mons Mariorum hubiera derivado del famoso Mario que fue propietario de gran parte de Sierra Morena, y al que ésta debe su nombre, aparecería en la forma Montes Mariani (los montes de Mario), como se ve en una inscripción de Sevilla, y no como Mons Mariorum (el monte de los Marios), que no tiene ningún sentido histórico. El trayecto de sesenta y ocho kilómetros entre Italica

y Almadén sólo puede hacerse mediante una ruta que ascienda por el Guadalquivir hasta Cantillana y se vuelva aquí hacia el antiguo camino; de ella son el puente de La Algaba en la Ribera de Huelva y los miliarios de Alcalá del Río y Cantillana.

Parece que la obra de Adriano en la vía de Mérida fue tan efímera como el resto de sus construcciones en Itálica; se trata de empresas cuyo costoso mantenimiento sólo podía ser garantizado por un emperador, y que ofrecían apariencias más formidables que aprovechamientos prácticos. En el siglo III se debía volver a emplear desde Itálica la ruta por Cantillana, que servía para un buen número de ciudades, y no la exclusiva de Adriano para Itálica.

El camino más tardío, que aparece en el *Anónimo de Rávena*, no incluye Mons Marmorum, pero sí a Ilipa antes de Itálica. Puede que en este caso se hubiera producido ya la evolución del trazado por el camino medieval a Burguillos, que es el que conserva el topónimo Plata. La vía sigue hasta Itálica y no pasa todavía directamente a Sevilla.

Si el conjunto de las comunicaciones con Mérida desde la orilla norte del Guadalquivir se puede restituir con cierta precisión en su evolución histórica, no ocurre lo mismo con los posibles pasos del río para llegar a Sevilla, que era, en cualquier caso, la capitalidad de la zona. La vía de Itálica mencionada por el *Itinerario*, es siempre larga, y supone un fuerte rodeo para los que pretenden ir a poblaciones intermedias de la sierra, que hoy cruzan el Guadalquivir en Alcalá del Río, Villaverde del Río, Cantillana, Alcolea del Río, Lora del Río y Peñaflores, pero en época romana no hubieran dispuesto sino de barcas en todo el trayecto hasta Córdoba. De acuerdo con las inscripciones encontradas en el foro mercantil de Sevilla, existían corporaciones de barqueros en la propia Sevilla, en Navea (Cantillana), Oducia (Tocina) y Canania (Alcolea del Río). Las tres localidades se concentran en la misma zona del río y servían al comercio de todo el valle del Guadalquivir, y especialmente a Carmona.

Precisamente en Cantillana es donde parece estar el arranque de la vía hacia Mérida, a la que se llegaba desde Itálica por Alcalá del Río. En el cauce antiguo del Guadalquivir, al

pie de la Parroquia de Cantillana, están las ruinas de un conjunto de construcciones que parecen corresponder al puerto romano y a un sistema de atraque del que se podían servir los barqueros para pasar de una a otra orilla. Desde allí parte un camino recto, interrumpido por la corta del meandro, que sigue por la orilla izquierda, acompañado de numerosos yacimientos romanos y que penetra en Sevilla por Miraflores, donde se han señalado restos de villas romanas a lo largo de una antigua vía. Parece que éste sería el recorrido habitual para acceder desde Sevilla a la vía de Mérida, sin tener que dar el rodeo por Itálica y Alcalá del Río.

Un posible camino intermedio, desde Sevilla hasta Mérida atravesando el Guadalquivir en Alcalá del Río, no parece factible en la Edad Antigua; el curso actual del río en esta zona se ha consolidado después. Las prospecciones de Bonsor y Ponsich en las riberas del Guadalquivir han obtenido un plano de los restos de alfarerías y embarcaderos romanos, en el que los trayectos vacíos corresponden a lugares donde el cauce se ha alterado. De acuerdo con estos datos, el Guadalquivir se ha desplazado hacia el sur entre el Villar de Brenes y Alcalá del Río; más adelante ha dejado en seco al antiguo meandro que llegaba hasta el Cerro Macareno, al este de La Rinconada, y ha abandonado también el brazo que, por el norte de La Algaba, se unía a la Ribera de Huelva y pasaba por Itálica. Estas transformaciones indican que el Vado de las Estacas, empleado por la ruta medieval de Sevilla a Mérida, se ha formado tras las modificaciones del cauce de época romana, y que la situación de éste, entre Sevilla y Alcalá, ofrecía entonces dos meandros muy largos, que hubieran hecho necesario establecer varios vados para formar una comunicación en línea recta.

LA VIA ECIJA-MERIDA

Este camino aparece tanto en el *Itinerario de Antonino* como en el *Anónimo de Rávena* con las mismas mansiones, pero con orígenes distintos, uno desde Sevilla y el otro desde Mérida. En ambos casos, se une con una parte de la Vía Augusta que va de Sevilla a Ecija, lo que parece otorgarle cierta categoría de vía

Trazado de la vía Ecija-Mérida en Guadalcanal, sobre la restitución de las parcelaciones romanas.



ESCALA 1/50.000

principal entre Sevilla y Mérida en la época de redacción de los itinerarios; esto puede deberse también a la importancia tardía de la vía Ecija-Málaga.

La vía recorría la orilla izquierda del Genil, entre Ecija y Peñaflores, pasaba el Guadalquivir, donde se indica la estación de Celti, y se adentraba en la sierra norte sevillana, para desembocar en la provincia de Badajoz por Fuente del Arco y Casas de Reina, en la que se localiza a Regina, la otra población intermedia anterior a Mérida.

De sus posibles restos arqueológicos, sólo se indica el dique ciclópeo de Peñaflores, cuya función en el Guadalquivir podía ser la misma de los restos indicados en Cantillana, es decir, un punto de apoyo para el atraque de los barqueros encargados de pasar el río. Entre los puentes con relativa antigüedad que se conocen en la sierra sevillana, nos parece que son de época romana los cimientos y tajamares del existente en San Nicolás del Puerto; al noroeste de Cazalla de la Sierra, hemos encontrado restos de pavimentación bien ejecutada en un camino cuyo uso no se documenta en la Edad Media ni en la Moderna, por lo que podrían corresponder también a época romana. En la ermita de Nuestra Señora del Monte de Cazalla de la Sierra existía en el siglo XVIII un pedestal con inscripción, dedicado por el municipio de Regina, que indica la existencia antigua de una buena comunicación entre ambas localidades; el traslado de una pieza tan voluminosa sólo se pudo efectuar en un momento en el que existía una buena ruta, hoy desconocida.

El único yacimiento romano con posible categoría urbana en esta zona es Constantina; lo demás son hallazgos aislados de establecimientos rurales dispersos que se integran con claridad en el trazado de un camino concreto. Aunque no existen testimonios epigráficos ni citas en las fuentes, el nombre de Constantina se empleaba ya en época musulmana, por lo que no puede ser una denominación cristiana erudita, sino el nombre de época romana, único testimonio de época tardía de la aplicación de un nombre de emperador a una población de la Bética. Este hecho tiene una posible relación con el cambio de importancia de las distintas vías que partían desde Mérida

hacia el Guadalquivir. El desarrollo comercial de Ecija en el siglo IV y la profusión de miliarios entre esta población y Málaga, debió otorgar ciertas ventajas al enlace de Mérida con la costa mediterránea a través de Ecija, y ello pudo influir en un cierto desarrollo de la zona de Sierra Morena atravesada por la vía y en la fundación de una ciudad bajo el patrocinio de Constantino o uno de sus sucesores de nombre similar.

El *Itinerario de Antonino* no incluye a Constantina como mansión, lo que confirma la fecha tardía de creación de la ciudad, que sería muy útil como punto intermedio en el largo trayecto desde Celti hasta Regina. Hay abundantes restos arqueológicos en el castillo de Constantina, entre ellos mosaicos de fecha avanzada, y una investigación detenida podría aclarar si se trata de una población o enclave antiguo desarrollado en el siglo IV o un establecimiento nuevo de esta fecha.

Todos los datos corresponden aceptablemente a una red de comunicaciones similar a la señalada en la vía Itálica-Mérida; los caminos actuales y los antiguos de la sierra forman varias rutas rectas y paralelas, en sentido sureste-noroeste, con enlaces perpendiculares. Creemos que la vía aprovechaba este tramado de caminos ortogonales, adecuado a la estructura geográfica, que se desarrolla en muchos puntos con parcelaciones de las mismas medidas que las centuriaciones romanas.

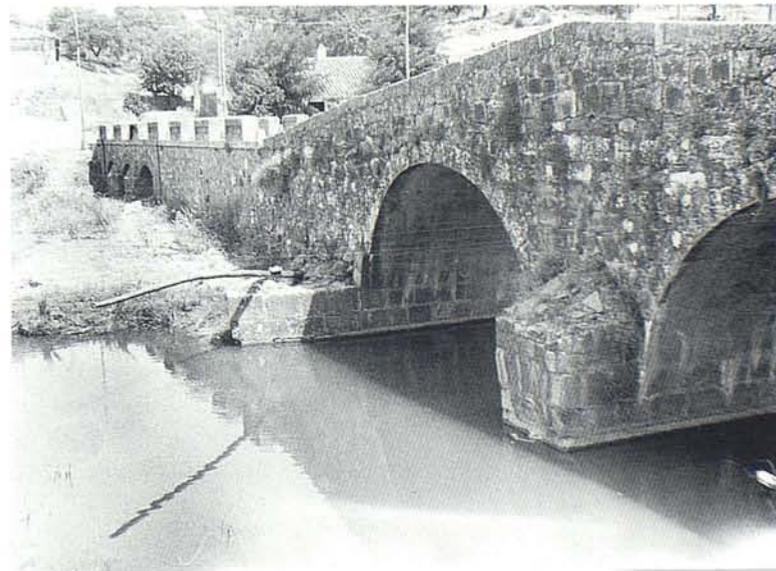
Sobre este conjunto de caminos, parece muy probable que la vía discurriera desde Ecija hacia el noroeste por el camino antiguo de Palma del Río, y se mantuviera paralelo a la orilla izquierda del Genil hasta la desembocadura en el Guadalquivir. En Peñaflores, aprovecharía la construcción llamada "dique ciclópeo del Higuero" para pasar a la otra orilla. Peñaflores se identifica tradicionalmente con Celti, que es la primera población de esta vía, y contiene abundantes restos arqueológicos de la época; en el *Itinerario de Antonino* se indican cincuenta y cinco kilómetros para este trayecto, pero en la realidad no hay más de treinta; si se corrige el *Itinerario* con un número menor de millas la distancia siguiente se queda corta, por lo que puede mantenerse la posibilidad de que la mansión del *Itinerario* estuviera más ade-

100

Restos de pavimentación de la vía Ecija-Mérida en las proximidades de Cazalla de la Sierra.

101

Puente de San Nicolás del Puerto.



lante, hacia el cruce del río Guadalbaccar, que es donde coinciden las distancias, y sea referencia a un punto destacado de la vía en la región céltica.

La vía se dirige desde Peñafior hacia el noroeste, dejando a la derecha el Cerro de San Cristóbal y La Puebla de los Infantes; luego coincide con la carretera de Constantina entre los kilómetros 21 al 11, la deja a la izquierda para cruzar el Guadalbaccar por la Cañada de Santa Luch y vuelve a coincidir con ella entre los kilómetros 7 y 2, en donde sigue hasta entrar en Constantina y pasar junto al cerro de su castillo. Desde Constantina a Cazalla es un camino secundario, paralelo al carril de Campoallá, que pasa la Ribera del Hueznar por la Ermita del Monte, en la que se conservaba la inscripción de Regina. Sigue por la carretera de la ermita, atraviesa recta el llano del Moro, pasa por el Castillo de Cazalla y el interior de la población y continúa por el camino de los Manantiales y de Valle Alegre, que es el que se mantiene empedrado en un trayecto de varios kilómetros. Este camino es paralelo a la carretera de Guadalcanal, con la que se une en el Cortijo del Inquisidor, para volverse hacia el noreste, pasar el Benalijar y llegar a Guadalcanal. Desde aquí hasta Regina en Casa de Reina (Badajoz), el camino es perfectamente recto, por Fuente del Arco, y tiene la orientación de la misma retícula general que al desembocar en la Tierra de Barros se convierte en un trazado extenso de centuriaciones. El trayecto de la carretera desde Regina hasta Zafra, pasando por Llerena, es la continuación de la vía hasta la unión con la que procede de Itálica y Sevilla; las dos siguen unidas hasta Mérida, pero la observación de los mapas y del propio territorio demuestra que en la planificación general, anterior a la fundación de Mérida, la vía procedente de Ecija se prolongaba por Los Santos de Maimona, Santa Marta y La Albuera, hasta llegar al Guadiana.

Dentro del mismo conjunto de centuriaciones está la otra alternativa que puede buscarse a la vía Ecija-Mérida en su trayecto central. En Constantina, podría tomar el camino de la Ermita de la Virgen del Robledo, que es perpendicular al descrito antes, y recuperar de nuevo la dirección noroeste para pasar por el Cerro del Hierro y San Nicolás del Puerto. Esta zona minera tiene testimonios de explotacio-

nes anteriores a la invasión musulmana, y el pequeño puente de San Nicolás, a pesar de toda la reforma de la parte superior, con perfil en lomo de asno, ofrece una estructura que debió ser muy similar originalmente al puente de las Alcantarillas en la Vía Augusta.

Desde San Nicolás parte la carretera recta que pasa por Alarís y Guadalcanal, y que se prolonga en la misma dirección hasta Regina. Lo más probable es que la vía de Ecija a Mérida aprovechara, durante toda su existencia histórica, varios de los caminos perpendiculares que, como los aquí mencionados, ofrecen vestigios romanos, sin que pueda concretarse cuál de ellos es el citado en las fuentes itinerarias, ya que tienen trayectos de similar extensión entre las mismas poblaciones.

Una última observación sobre las vías romanas de Sierra Morena es la de que se nos han transmitido en el *Itinerario de Antonino* con unos trayectos muy largos entre mansiones, por lo general el doble que en las otras vías, cuando el paso de las sierras hace necesario que las jornadas sean más cortas. No parece que estas indicaciones pudieran ser utilizadas por los caminantes a los que se les ofreciera atravesar toda la sierra en un sólo día, de modo que estos datos no han sido establecidos para el uso general de los viajeros. Las indicaciones del *Itinerario de Antonino* deben haber sido tomadas directamente de un mapa, para rellenar la información sobre un extenso territorio en el que no se habían dispuesto realmente estaciones para el viaje habitual, sino que se había ordenado para su explotación agrícola por los grupos célticos asentados en la Bética.

LA VIA CORDOBA-MERIDA

Dentro de los caminos de Sierra Morena, éste debió de ser uno de los fundamentales en época romana, tanto durante el proceso de romanización como en época imperial. Su destino exacto desde Córdoba no era Mérida sino Medellín, desde donde descendía hacia la capital de la Lusitania; a la salida de la provincia

de Córdoba, en la comarca de la Serena, que entonces pertenecía a la Bética, se encuentra sobre este camino Cancho Roano (Zalamea de la Serena), donde se ha descubierto un gran altar de sacrificios con restos de sucesivas hecatombes, que señala el lugar en el que los guerreros lusitanos muchos siglos antes de la llegada de los romanos celebraban el éxito de sus expediciones de saqueo al Valle del Guadalquivir.

El mismo camino de estas incursiones protohistóricas se utilizó como uno de los accesos para los ejércitos romanos durante las guerras celtibéricas y lusitanas, hasta el punto de que Cecilio Metelo reforzó su importancia estratégica en el año 79 antes de Cristo con el establecimiento de la colonia Metellinense en Medellín; este enclave servía de escala en el Guadiana para la ruta que continuaba hasta los alrededores de Cáceres, en donde tenía su campamento base frente a Sertorio, llamado *Castra Caecilia*.

La vía Córdoba-Mérida fue, por lo tanto, un camino con los caracteres habituales en las rutas militares, bien pavimentado con lugares de parada cada veinte o treinta kilómetros y protegido por establecimientos defensivos; sin embargo, nada de esto se conoce en sus posibles restos arqueológicos, lo que puede atribuirse a la falta de prospecciones adecuadas y a las transformaciones de la comarca desde época medieval. Ya durante el Imperio, la vía debió perder su carácter militar originario, puesto que el *Itinerario de Antonino* no reseña más que una población en territorio de la provincia de Córdoba, Mellaria, a cincuenta y dos millas de la capital, lo que supone un recorrido de casi setenta y siete kilómetros sin otras estaciones indicadas; este mismo desarrollo es el que aparece en el *Anónimo de Rávena*.

El hecho de servir de unión a las dos capitales de las provincias de Hispania Ulterior se reforzó en época islámica, cuando Córdoba y Mérida aparecen unidas por varias rutas en parte coincidentes, que hacen más dudosa la restitución de la vía romana. Lo que puede asegurarse es que el tramo principal era el que ascendía paralelo al curso del Guadiato hasta Fuente Obejuna, donde debe buscarse Mellaria; los restos apreciables, las trazas visibles en

las fotografías aéreas y el miliario de Constantino encontrado en Villanueva del Rey, indican que la vía ascendía por la margen derecha de este río.

La salida de Córdoba estaría al norte de la ciudad, a través de la conocida necrópolis de la zona de El Brillante. Tanto en dirección hacia Cerro Muriano y Obejo, como hacia Villaviciosa de Córdoba, hay indicios de caminos antiguos, usados con certeza en época islámica; el primero llega al valle del Guadiato por el importante cruce de comunicaciones del castillo de El Vacar, mientras que el segundo atraviesa dos puentes de considerable envergadura y casi consecutivos en la confluencia del Guadalupe y el Guadiato. Ambos debieron emplearse en época romana.

En la sierra de Córdoba, esencialmente en Los Pedroches, se han señalado diversos vestigios de caminos antiguos y un número notable de yacimientos, que indican un funcionamiento en cierto modo independiente de la comarca; es la región que Plinio llama *Beturia túrdula*, con pobladores de antiguo origen céltico dedicados a la ganadería y a la agricultura, pero también a unas explotaciones mineras cuyo estudio puede proporcionar aún datos inesperados. El vértice de la zona minera es Almadén, la antigua *Sisapo*, en la que el cinabrio del que procede el mercurio se extraía en cantidades fijas anuales y se transportaba en bruto a Roma para refinarlo, como uno de los productos más preciados del Imperio. El transporte del mineral podía hacerse hasta Córdoba por distintas rutas que llegaban a la vía Córdoba-Mérida y también por caminos que alcanzaban el Guadalquivir directamente, así como por la ruta de Castulo que se mencionará después.

El uso minero de la vía Córdoba-Mérida y el sistema de poblamiento disperso de la *Beturia túrdula* pueden servir de explicación a la ausencia de un número mayor de mansiones. La vía debió establecerse durante el período republicano como ruta militar y como eje de colonización para la distribución del territorio; aunque no se desarrollara sobre ella ninguna ciudad de primer orden, servía a muchas poblaciones cercanas y al tráfico de minerales, así como al enlace directo entre las dos capitales



ESCALA: 1:25.000

de las provincias ulteriores, lo que le permitió conservarse en uso durante la Edad Media. En cualquier caso, la dureza del territorio que atraviesa parece que hizo posible el que no necesitara grandes obras de infraestructura ni una pavimentación especialmente cuidada.

LA VIA CASTULO- ALMADEN

Las rutas mineras de las sierras andaluzas necesitarían por sí mismas un estudio específico, muy distinto al de este libro, ya que su historia y trazado se desenvuelven de forma peculiar y carecen de fuentes itinerarias o epigráficas, aunque quizás se encuentren en algunas de ellas buenas muestras de puentes o pavimentaciones. Como testimonio excepcional debemos reflejar aquí la vía que comunicaba a Castulo con Almadén.

Castulo era a la llegada de los romanos uno de los puntos fundamentales de producción de plata; a comienzos del Imperio, se unió su territorio con la provincia Citerior, para mantener bajo la autoridad directa del emperador este centro minero, y parece que a esto se debe también el nuevo trazado de la vía Castulo-Cartagena por la provincia de Almería, descrito anteriormente.

Con estas actuaciones puede ponerse en relación una inscripción de Castulo en la que el gobernador de la Bética conmemora diversas obras públicas, entre las que está la reparación de las cunetas y las alcantarillas de la vía que va a la sierra sisaponense por Castulo. El docu-

mento epigráfico tiene la importancia de ser la única mención conocida en Andalucía de obras en una vía fuera de las inscripciones de puentes y miliarios. Aparte de ello, revela la existencia diferenciada de una vía entre Castulo y Sisapo (Almadén), que seguía siendo atendida en época imperial, a pesar de corresponder ahora sus territorios a dos provincias distintas.

Puede interpretarse que el interés de los emperadores por el control del comercio minero y su buena organización de la vigilancia de los caminos, hiciera aconsejable canalizar en algún momento el mineral de mercurio producido en Almadén hacia la misma ruta por la que salía la plata de Castulo hacia Cartagena; aunque las minas de mercurio pertenecían al pueblo romano, según indica Plinio, y estaban sujetas a la autoridad administrativa senatorial de la provincia Bética, por razones de seguridad se realizaba su transporte por las vías de la provincia tarraconense, al igual que la plata.

La inscripción mencionada de Quinto Torio Culleón es una muestra significativa de los muchos y variados aspectos en los que se podía manifestar la actuación oficial sobre las vías romanas; en este caso, se incluye entre donaciones de edificios para mejorar la seguridad y las comodidades de una población, la restauración de un camino que tiene una utilidad especial para la administración. La vía Castulo-Almadén, cuyos restos arqueológicos tienen cierta entidad y merecerían un estudio monográfico, es un ejemplo de los muchos caminos abiertos en época romana en Andalucía que complementan la gran red de vías públicas recogida en los antiguos itinerarios.

III

FUENTES PARA EL ESTUDIO DE
LAS VIAS ROMANAS DE ANDALUCIA

TEXTOS

POLIBIO
(III,39)

"Distan estos montes (los Pirineos) del estrecho de las columnas de Hércules aproximadamente mil estadios. Porque desde las columnas hasta Kaine, desde donde emprendió su viaje Aníbal a Italia, se cuentan tres mil. Desde Kaine (o Carthago nova como otros la llaman) hasta el Ebro hay dos mil seiscientos, y desde allí hasta el paso del Ródano otros tantos. En la actualidad los romanos tienen medido y señalado este camino con exactitud de ocho en ocho estadios".

(Según Roldán, 1975, p. 44)

CAESAR
De Bello Alexandrino

56

"...Dispuestas estas cosas, pasa revista al ejército; envía al estrecho a las legiones que había de conducir al Africa y las tropas auxiliares. El, en persona, para revistar la flota que preparaba, se traslada a Sevilla y se detiene allí porque había publicado un edicto por toda la provincia ordenando que todos aquellos a quienes había pedido dinero y no lo hubiesen pagado se presentasen a él; cuyo llamamiento conmovió intensamente a todos".

57

"Entretanto Lucio Ticio, que entonces desempeñaba el cargo de tribuno en la legión vernácula, anuncia que esta legión, que estaba junto con la trigésima a las órdenes del legado Quinto Casio, acampada junto a Ilipa, se había sublevado, y matando a algunos centuriones que se oponían al levantamiento, se había separado del resto de la tropa y salido a reunirse con la segunda legión que por otro camino se dirigía al Estrecho. A esta noticia sale Casio por la noche con cinco cohortes de la vigésimoprimer y llega a Neva al amanecer. Detúvose allí este día, para ver lo que sucedía, y al otro siguió hacia Carmona. Habiéndose juntado aquí las legiones trigésima

y vigésimoprimera, cuatro cohortes de la quinta y toda la caballería, supo que cuatro cohortes habían sido sorprendidas junto a Obulcula por los de la vernácula y con ellos habían ido al encuentro de la segunda legión, y juntadas todas las tropas habían elegido jefe al italicense Tito Torio. Juntó rápidamente consejo y envió al cuestor Marco Marcelo a Córdoba para asegurarse la posesión de la plaza y al legado Quinto Casio a Sevilla. A los pocos días se le anuncia que se le había rebelado la asamblea cordobense, y que Marcelo, o de buen grado u obligado por la necesidad -pues en esto disentían las noticias-, estaba de acuerdo con los cordobeses; lo mismo hicieron las dos cohortes de la quinta legión, de guarnición en Córdoba. Casio, encendido por estas noticias, levanta el campo y al próximo día se presenta ante Segovia, junto al río Genil. Allí arenga a los soldados para tentar su ánimo; cercioróse de que le permanecían fieles, no por su causa, sino por adhesión a César ausente, y que ningún peligro rehusarían con tal de que por medio de ellos se restituyese a César la provincia".

(Según Schulten, 1940, p. 268 ss).

ESTRABON

(III, II 2)

"...En cierto sentido Munda es la metrópolis de esta región. Munda dista 1400 estadios de Karteia, por donde Cneo (Pompeyo) huyó después de su derrota"...

(Según Schulten, 1952, p.94)

CAESAR

Bellum Hispaniense, 32, 6

"Cneo Pompeyo con unos jinetes y algunos de a pie se dirigió al cuartel de la armada en Carteya, ciudad que dista de Córdoba 170 millas; así cuando llegó al octavo miliario, envió a Publio Caucilio que había sido intendente del campamento de Pompeyo a que anunciara su llegada y que se encontraba enfermo para que le enviaran una litera en la que poder llegar a la ciudad".

ESTRABON
(III, IV, 9)

“... Algunos (de los Indiketes) habitan también los altos de la Pyrene hasta el monumento de Pompeyo, por donde se va de Italia a la Hispania Ulterior y ante todo a la Bética. Esta vía en parte se acerca al mar, en parte se aleja de él y esto sobre todo en su parte occidental. La vía va desde el monumento de Pompeyo a Tarraco por el Campo Juncario y Seterrae y el "Campo del marathón", que se llama así en latín por criarse en él mucho hinojo. De Tarraco (la vía va) al paso del Ebro en Dertossa. De allí la vía después de haber pasado por Sagunto y Saitabis se aparta algo del mar y entra en el Campo Espartario, lo que significa "Campo de Juncos". Este campo es grande y sin agua y cría el esparto que sirve para tejer cuerdas y se exporta a todas partes y sobre todo a Italia. Antes la vía iba por medio del Campo y por Egelasta, siendo molesta y larga, pero ahora la han trazado por el litoral, de manera que ya sólo toca al Campo Espartario y sigue en la misma dirección que el trozo anterior, hasta Castulo y Obulco y de allí a Córdoba y Gades, los emporios más grandes del país. Obulco dista de Córdoba y Gades, los emporios más grandes del país. Obulco dista de Córdoba unos 300 estadios. Los historiadores dicen que César llegó de Roma a Obulco y su campamento que estaba por allí en 27 días, cuando quiso empezar la guerra que se desarrolló alrededor de Munda”.

(Según Schulten, 1952, p. 110 ss)

VASOS DE VICARELLO

I

ITINERARIUM A GADES ROMAM

AD PORTVM	XXIII	AD X	X
HASTAM	XVI	EPORAM	XVII
VGIAM	XXVII	VCIESEM	XVIII
ORIPPVM	XXIII	ADNOVLAS	XIII
HISPALIM	VIII	CASTVLONEM	XIX
CARMONEM	XXII	AD MORVM	XXIII
OBVCLAM	XX	II SOLARIA	XIX
ASTIGIM	XV	MARIANA	XX
ADARAS	XII	MENTESAM	XX
CORDVBAM	XXIII		

CIL, XI, 3281

II

AB GADES VSQVE ROMA ITINERARE

AD PORTVM	XXIII	ADDECVMO	X
HASTA	XVI	ADLVCOS	XVIII
VGIA	XXVII	VCIESE	XVIII
ORIPPO	XXIII	ADNOVLAS	XIII
HISPALIM	IX	ADARAS	XIX
CARMONE	XXII	ADMORVM	XVIII
OBVCLAM	XX	ADSOLARIA	XVIII
ASTIGI	XV	MARIANA	XX
ADARAS	XII	MENTESA	XX
CORDVBA	XXIII		

CIL, XI, 3282

III

ITINERARE A GADES VSQ ROMA

AD PORTVM	XXIII	AD X	X
HASTA	XVI	ADLVCOS	XVIII
VGIA	XXVII	VCIESE	XVIII
ORIPPO	XXIII	ADNOVLAS	XIII
HISPALIM	VIII	CASTVLONE	XIX
CARMONE	XXII	ADMORVM	XXIII
OBVCLA	XX	IISOLARIA	XIX
ASTIGI	XV	MARIANA	XX
ADARAS	XII	MENTESA	XX
CORDVBA	XXIII		

CIL, XI, 3283

IV

AGADIBVS ROMA

AD PORTV	XXIII	ORIPPO	XXIII
HASTA	XVI	HISPALI	VIII
VGIAE	XXVII		

ABHISPALICORDVBAE

CARMONE	XXII	ASTIGI	XV
OBVCLAE	XX	CORDVBAE	XXXV

ABCORDVBATARRACONE

ADDECVMVM	X	ADMORVM	XVIII
EPORA	XVIII	ADDVOSOLARIA	XVIII
VCIENSE	XVIII	MARIANA	XX
ADNOVOLAS	XIII	MENTESA	XX
ADARAS	XXIII		

CIL, XI, 3284

ITINERARIO DE ANTONINO

396,	3 Karthagine Spartaria		
	4 Castulone	m.p.	CCCIII
		
401,	5 Karthagine Spartaria		
	6 Eliocrora	m.p.	XLIII
	7 Ad Morum	m.p.	XXIII
	8 Basti	m.p.	XVI
402,	1 Acci	m.p.	XXV
	2 Agatucci	m.p.	XXVIII
	3 Viniolis	m.p.	XXIII
	4 Mentesa Bastiam	m.p.	XX
	5 Castulone	m.p.	XXII
	6 Item a Corduba Castulone	m.p.	XCVIII
	7 Calpurniana	m.p.	XXV
403,	1 Vircaone	m.p.	XX
	2 Iliturgis	m.p.	XXXIII
	3 Castulone	m.p.	XX
	4 Alio itinerere a Corduba Castu-		
	5 lone	m.p.	LXXVIII
	6 Epora	m.p.	XXVIII
	7 Uciense	m.p.	XVIII
404,	1 Castulone	m.p.	XXXII
	2 Item a Castulone Malacam	m.p.	CCLXXVI
	3 Tugia	m.p.	XXXV
	4 Fraxinum	m.p.	XVI
	5 Bactara	m.p.	XXIII
	6 Acci	m.p.	XXXII
	7 Alba	m.p.	XXXII
	8 Urci	m.p.	XXIII
405,	1 Turaniana	m.p.	XVI
	2 Murgi	m.p.	XII
	3 Saxetanum	m.p.	XXXVIII
	4 Caviculum	m.p.	XVI
	5 Menova	m.p.	XXXIII

	6 Malaca	m.p.	XII
	7 Item a Malaca Gadis	m.p.	CLV
	8 Suel	m.p.	XXI
406,	1 Cilniana	m.p.	XXIII
	2 Barbariana	m.p.	XXIII
	3 Calpe Carteiam	m.p.	X
407,	1 Porto Albo	m.p.	VI
	2 Mellaria	m.p.	XII
	3 Belone Claudia	m.p.	VI
408,	1 Besippone	m.p.	XII
	2 Mercablo	m.p.	XVI
	3 Ad Herculem	m.p.	XII
	4 Gadis	m.p.	XII
409,	1 Item a Gadis Corduba	m.p.	CCXCV
	2 Ad Pontem	m.p.	XII
	3 Portu Gaditano	m.p.	XIII
	4 Hasta	m.p.	XVI
410,	1 Ugia	m.p.	XXVII
	2 Oripo	m.p.	XXIII
	3 Hispali	m.p.	VIII
	4 Basilippo	m.p.	XXI
411,	1 Carula	m.p.	XXIII
	2 Ilipa	m.p.	XVIII
	3 Ostippo	m.p.	XIII
412,	1 Barba	m.p.	XX
	2 Anticaria	m.p.	XXIII
	3 Ad Gemellas	m.p.	XXIII
	4 Ipagro	m.p.	XX
	5 Ulia	m.p.	X
	6 Corduba	m.p.	XVIII
413,	1 Item ab Hispali Corduba	m.p.	XCIII
	2 Obucula	m.p.	XLII
	3 Astigi	m.p.	XV
	4 Ad Aras	m.p.	XII
	5 Corduba	m.p.	XXIII
	6 Ab Hispali Italicam	m.p.	VI
414,	1 Item ab Hispali Emeritam	m.p.	CLXII
	2 Carmone	m.p.	XXII
	3 Obucula	m.p.	XX
	4 Astigi	m.p.	XV
	5 Celtici	m.p.	XXXVII
415,	1 Regiana	m.p.	XLIII
	2 Emerita	m.p.	XXIII
	3 Item a Corduba Emeritam	m.p.	CXLIII
	4 Mellaria	m.p.	LII
416,	1 Artigi	m.p.	XXXVI
	2 Metellinum	m.p.	XXXII
	3 Emerita	m.p.	XXIII

425,	6 Item de Esuri Pace Iulia	m.p.	CCLXVII
426,	1 Balsa	m.p.	XXIII
	2 Ossonoba	m.p.	XVI
	3 Aranni	m.p.	LX
	4 Salacia	m.p.	XXXV
	5 Eboram	m.p.	XLIII
	6 Serpa	m.p.	XIII
427,	1 Fines	m.p.	XX
	2 Arucci	m.p.	XXV
	3 Pace Iulia	m.p.	XXX
431,	8 Item ab ostio fluminis Anae Emeri.		
	9 Tam usque	m.p.	CCCXIII
	10 Praesidio	m.p.	XXIII
	11 Ad Rubras	m.p.	XXVIII
	12 Onoba	m.p.	XXVIII
432,	1 Ilipla	m.p.	XXX
	2 Tucci	m.p.	XXII
	3 Italica	m.p.	XVIII
	4 Monte Mariorum	m.p.	XLVI
	5 Curica	m.p.	XLVIII
	6 Contributa	m.p.	XXIII
	7 Perceiana	m.p.	XX
	8 Emerita	m.p.	XXIII

ANONIMO DE RAVENA

- 305,** 1 Cartago Partaria
2 Barria
3 Abdera
4 Cesarea
5 Lenubar
6 Malaca
7 Suel
8 Sabesola
9 Saltum
10 Bamaliana
11 Gartegia
12 Transducta
13 Cetraria
14 Melaria
15 Belone
43. Item super fretum Septem sunt
 civitates, id est.
- 306,** 1 Bepsipon
2 Merifabion
3 Ceditana
4 Portum
5 Asta
....
- 313,** 18 Marimana
- 314,** 1 Solaria
2 Morum
 Item in spatiosa terra ipsius patriae
 Spanie est civitas que dicitur
5 Augusta Merita, cuius proxima
 est civitas que dicitur
7 Evandria [iterum]
8 Bipone
9 Aturnea

- Item iuxta super scriptam civitatem
Augustam Meritam est civitas
que dicitur
- 13 Pergelena
 - 14 Cotributa
 - 15 Lacunis
 - 16 Curica
 - 17 Hilipa
 - 18 Italica
- Item non longe a praefata civitate
Augusta Merita est civitas que dicitur
- 315,** 1 Regina
2 Celtum
3 Astigin
4 Obulcula
5 Carmone
- Item iuxta super scriptam civitatem
Augusta Meritam dicitur civitas
- 8 Metilinon
 - 9 Artibon
 - 10 Mellaria
 - 11 Corduba
 - 12 Noclensis
 - 13 Nobian
 - 14 Catulune
- Item iuxta super scriptam Corduba
est civitas que dicitur
- 17 Uria
 - 18 Ipagio
 - 19 Sabe Gemella
- 316,** 1 Antigaria
.....
- 45 Iterum in ipsa Spania est civitas que dicitur
- 316,** 11 Hispalis, cuius iuxta
est civitas que dicitur
- 13 Balsilippa
 - 14 Cirsone
 - 15 Olipium
 - 16 Osipon
 - 17 Urgapa
 - 18 Antigaria
 - 19 Rataspen
- 317,** Iterum iuxta praefatam civitatem
Hispalis est civitas quae dicitur
- 3 Oripon
 - 4 Ugium
 - 5 Cappa
 - 6 Saudone

- 7 Burdoga
 8 Saguntia
 9 Assidone
 Iterum iuxta prae-nominatam
 civitatem Hispalis dicitur civitas.
 12 Tema
 13 Tusci
 14 Hilpula
 15 Onoba
 16 Urion
 17 Aruci
 18 Fines
 ... 19 Seria
- 322,** ...a quarto etenim latere habet ipsa
 Spania finem quod superius diximus
 fretum qui dicitur Septemgaditanum
 qui fretus ex eodem Mari Gallico in-
 greditur in praedictum oceanum occi-
 dentalem Britanici quod fretum divi-
 dit inter (Affricanam vel) Maurorum
323, patriam et super scriptam Spaniam.
 46. Completur autem tota Europa
 habens finem ab Oriente.....
- 324,** colfum Italiae et colfum Gallici Valeriaci
 Spanie, usque super scriptum (fretum)
 qui dicitur Septegaditanum....
 ad partem denique occidentalem habet
 ipsa Europa finem oceanum Gallie-
 Belgice, quam modo Francorum possi-
 det generatio, item oceanum Britanici,
 (Aquitanici), Spanoguasconici, verum
 etiam Spanici usque super scriptum
 fretum, quod diximus Septemgaditano,
 ubi est mons Statiola vel insule For-
 tunate.
-
- 343,** 8 Chartago Spartaria
 9 Baria
 10 Aderia
 11 Cesarea
 A civitate que dicitur Alpe mari-
 tima circa ipsa littora maris uque civi-
 tatem que dicitur Cesarea sunt civi-
 tates septuaginta et supputantur miliaria mille decem.
 4. Iterum civitas Lenuba.
 18 Malaca
- 344,** 1 Suel
 2 Bardesola

- 3 Saldo
- 4 Bamaliana
- 5 Cartetia
- 6 Traducta
- 7 Cetraria
- 8 Melaria
- 9 Belone

Hic invenitur fretus, quod multociens
nominavimus, quod dicitur Septe, quod
dividit inter Spaniam et maritimam
Mauritaniam, quod fretum exiens de
Mari Magno Gallico Valeriaco vergitur
in oceanum occidentalem Britannicum.

(Según Roldán, 1975, p. 121 ss).

MILIARIOS

1.

AUGUSTO

(a.8-7 a.C. ?)

IMP XIII.....I

MAX.....

LX.....

Encontrado en el Pago del Fraile (Vélez-Rubio, Almería) Vía de Cartagena a Guadix - CIL, II, 4938

2.

AUGUSTO

(a. 8-7 a.C.)

IMP.CAES.DIVI F

AV (G) V.CO (N) S.XI

TRIB. POT. XVI.I (M) P

XIII PON MAX

Encontrado en la cortijada de Ventaquemada, camino de Chirivel a Baza (Granada).Vía de Cartagena a Guadix.

SILLIERES, 1979. (Quizás idéntico con CIL, II, 4991).

3.

AUGUSTO

(a. 8-7 a.C.)

IMP. CAES. AVGVSTVS

DIVI F.COS. XI

TRIBVNICIA POTESTATE XVI

IMP. XIII PONTVFEX MAX.

Encontrado en La Guardia (Jaén.Vía de Guadix a Castulo).

CIL, II, 4931, ILER, 2003

4.

AUGUSTO

(a. 2 a.C.)

IMP. CAES.DIVI F.

AVGVSTVS COS. XIII TRIB.

POTEST. XXI PONT MAX.

A BAETE ET IANO AVGVSTO

AD OCEANVM

LXXI

Aparecido cerca del Puente Viejo del Guadajoz. Córdoba. Claustro de San Francisco. Vía Augusta. CIL, II, 4703; ILER, 2004.

5.

AUGUSTO?

IM.....

...CC...

...P.....

IN.....

M

Encontrado en el Pago de los Alamicos (Vélez-Rubio, Almería).
Vía Cartagena-Guadix. CIL, II, 4939.

6.

AUGUSTO

(a.2.a.C.)

IMP. CAES. DIVI. F.

AVGVSTVS COS. XIII TRIB.

POTEST. XXI PONTIF. MAX.

A BAETE ET IANO AVGVST.

AD OCEANVM

LXIII

Encontrado en 1532 en los cimientos de la catedral. Hoy en el Arco de las Bendiciones del Patio de los Naranjos de la Mezquita de Córdoba. Vía Augusta.
CIL, II, 4701; ILER, 2005.

7

AUGUSTO

(a. 2 a.C.)

IMP.CAESAR.DIVI. F

AVGVSTVS. COS. XIII. TRIB.

POTEST. XXI. PONTIF. MAX.

A BAETE. ET. IANO. AVGVST.

AD. OCEANVM.

LXXVII

Encontrado en el Cortijo de Villarejo (Córdoba).
Hoy en el Museo de Málaga. CIL, II, 4705.

8

AUGUSTO?

LXXXI

Aparecido cerca de la Casa de Postas de Mangonegro (Córdoba).
Vía Augusta. CIL, II, 4706.

9

AUGUSTO?

....AVGVSTVS..?

Encontrado en Córdoba. Vía Augusta? CIL, II, 4709.

10

AUGUSTO?

Similar a los anteriores. Texto perdido.
Aparecido en Córdoba. Via Augusta? CIL, II, 4708.

11

AUGUSTO?

Otro similar. Texto perdido.
Córdoba. Se conservaba en la Iglesia de San Nicolás.
Via Augusta? CIL, II, 4707.

12

AUGUSTO?

LXXV

Córdoba. Via Augusta, CIL, II, 4704.

13

AUGUSTO?

(OCEANVM) LXVI

Aparecido en 1676 en la Puerta de Plasencia (Córdoba).
Via Augusta. CIL, II, 4702.

14

AUGUSTO?

AD OCEANVM LXX

Estuvo en la Puerta de Gallegos (Córdoba). Via Augusta.
SILLIERES, 1985; tomado de RUANO.

15

AUGUSTO

...) IMP. CAESAR. DIVI.F. AVGVSTVS(...

Estaba en el Alcázar Viejo de Córdoba en 1624.
Via Augusta. CIL, II, 4710.

16

AUGUSTO

IVL II. (PRO IMP) CAES. AVGVSTI

Estuvo en la Calle del Pilero, junto a la Fuenseca (Córdoba).
Via Augusta? CIL, II, 4711.

17

TIBERIO

(a. 32-33)

TI. CAESAR DIVI AVGVSTI F.,

DIVI NEPOS, AVGVSTVS

PONTIFEX MAXVM (VS)

COS. V, IMP. VIII. TRIB. (POT)

(X) XX (III)...A CON. T...

Hallado en Aldeahermosa, próximo a Montizón (Jaén).
Via Castulo a Levante. CIL, II, 4935; ILER, 2007.

18

TIBERIO

(a.35-36)

TI. CAESAR DIVI
AVGVSTI F. , DIVI IVLI
NEPOS, AVGVSTVS PONTIFEX
MAX. XXI...V IMP. TRIB.
POTEST. XXX...AB IANO
AVGVSTO QVI EST AD BAETEM
VSQVE AD OCEANVM
LXXXII

En la antigua colección Villacevallos (Córdoba)
Via Augusta. CIL, II, 4715; ILER, 2009.

19

TIBERIO

(a. 35-36)

TI. CAESAR DIVI AVGVSTI F.,
DIVI IVLI NEPOS, AVGVSTVS
PONTVFEX MAX (VMVS) COS.
V IMP. TRIB. POTEST. XXXVII
AB IANO AVGVSTO, QVI EST
AD BAETEM, VSQVE AD
OCEANVM.

LXIII.

Se encuentra en la Puerta de las Bendiciones del Patio de los Naranjos de la
Mezquita de Córdoba. Via Augusta. CIL, II, 4712; ILER, 2008.

20

TIBERIO

(a. 36)

TI. CAESAR. DIVI. AVGVSTI. F. DIVI.
IVLI. NEPOS. AVGVSTVS. PONTIFEX. MAX. XXI.
COS. V. IMP. VIII. TR.
POTEST. XXXVII. AB. IANO AVGVSTO (..)
BAETEM. VSQVE. AD. OCEANVM.
LXXVIII

Hallado en el Cortijo de Villarrealajo (Córdoba).
Via Augusta. FITA, 1910b.

21

TIBERIO

LXXVII

Hallada en la Casa de Postas de Mangonegro (Córdoba).
Via Augusta. CIL, II, 4713.

22.

CALIGULA

(a. 37-41)

(C. CAESAR. G) ERM (A)
(NICVS. GER) MANICI
CAE (SARIS. F.) TI AV (G.N.)

DIVI. AVG. PRON. D.(IVI)
IVLI. AB. N. AVG.PAT. (PATR)
COS. II. IMP. TRIB. POTEST (TATE)
II PONTIFEX. MAX
(A BAE) TE. ET. IANO AVGVSTO. AD.
OCEANVM.
LXXIII

Está en el Museo de Málaga; procedente de la colección
Villacevallos de Córdoba. Vía Augusta.
CIL. II, 4717; según E. MELCHOR sería idéntico al CIL. II, 4716.

23

CALIGULA

(a. 39)

C. CAESAR GERMA
NICVS GERMANI
CI CAESARIS F. TI. AVG.
N., DIVI AVG. PRON. DIVI
IVLI ABN. P.P. COS. II,
IMP. TRIB. POT. II. PON. T.
MAX. A BAETE ET IA
NO AVGVSTO AD
OCEANVM

LXII

Encontrado en la Dehesa de los Rabanales (Córdoba).
Vía Augusta. CIL. II, 6208; ILER, 2011.

24

CALIGULA

(a. 39)

C. CAESAR GERMA
NICVS GERMANICI
CAESARIS F. TI. AVG. (N)
DIVI AVG. PRON., DIVI
IVLI ABN., AVG., PAT. PAT. R.
COS. II IMP. TRIB. POTE
STATE II, PONTIF. MAX.
A BAETE ET IANO AVGVSTO
AD OCEANVM

Se encuentra en el Patio de los Naranjos (Córdoba).
Vía Augusta. CIL. II, 4716; ILER, 2010.

25

CLAUDIO

(a. 41-54)

.....
...LAV GER...
IB. POTES I...
O P P....

Encontrado en Lora de Estepa (Sevilla).
Vía de Ecija a Antequera? Recio, 1976.

26

CLAUDIO

(a. 44)

III. COS. III

IMP. V.P.P.

A CASTVLONE. I.

M.P.I.

Procedente de La Magdalena de Castro (Linares, Jaén).
Vía de Castulo a Levante. CIL, II, 4932.

27

CLAUDIO

(a. 44)

EST. III.C. III

IMP. V.P.P.

A CASTVLONE

M.P. VIII

Hallado en el Cerro de las Torres (Mengíbar, Jaén).
Vía meridional de Castulo a Córdoba. ILER, 2013.

28

TI. CLAVDIVS

CAESAR. AVG.

GERMANICVS

PONTIF. MAX.

TRIB. POT. IIII

IMP. VIII. COS III

DESIGN. III. P. (P)

REFECIT.

Encontrado al sureste de Alcolea, junto al cerro del Chancillerejo (Córdoba). Vía
meridional de Castulo a Córdoba. MELCHOR, 1987.

29

CLAUDIO

(a. 46)

TI. CLAVDIVS CAESAR

AVG. GERMANICVS DRVSI F.

PONTIFEX MAX., COS. DESIG.

IIII, P.P., TRIB. POTEST. VI

IMP. XI

...
Córdoba. Vía Augusta?
CIL, II, 4718; ILER, 2014.

30

NERON

(a. 54-68)

.....
(...)O. NEPOS. DIVI. A (...)

(...)AESAR. AVG. GER (...)

(...)TRIB. POTEST. CO (...)

.....
Encontrado en la Dehesa de Alcornucén (Pedro Abad, Córdoba).
Vía Augusta? MELCHOR, 1987.

31

NERON

(a. 57)

NERONI CLAVDIO

DIVI CLAVDI F.

GERMANICI CAESAR (IS NEPO)

TI, CAESARIS AVG. (P) RO (N).

DIVI AVG. A (BN)

CAES. (A) V (G) G (ERMANICO)

PONT. MAX.

TRIB. POT. III

IMP. III COS. II

COS. DESIG. II (I)

CCXXII

Hallado en 1744 en el arrecife entre El Puerto de Santa María y Jerez (Cádiz). Via Augusta. CIL, II, 4734; ILER, 2016.

32

NERON

(a. 68)

NERO CLAVDIVS DIVI CLAVDI F.,

GERMANICI CAESARIS N., DIVI

A. (VG) AB N. TI. CAESARIS PRON.,

TR. POT. IMP. ...COS.

...

Estuvo en la Iglesia de Santa María de Linares (Córdoba), de donde pasó a la colección Villacevallos, y de allí al Museo de Málaga. Via de Córdoba a Mérida?

CIL, II, 4719; ILER, 2015.

33

NERON

(a. 68)

Similar al anterior.

Encontrado en el Cortijo de la Puente, en el Arroyo de la Miel (Córdoba).

Vía de Córdoba a Mérida?

CIL, II, 4720.

34

VESPASIANO O DOMICIANO

CENS

PP

Procedente de Mengíbar (Jaén).

Vía meridional de Castulo a Córdoba.

CIL, II, 4698.

35

DOMICIANO

.....ES.....

.../S VES.....

.....A..VS. AVG

.....A.....P....

.....

Existente en Córdoba. Vía Augusta.
CIL, II, 4723, en el reverso del nº 4704.

36

DOMICIANO

(a.90)

(IM)PERATOR CAESAR
DIVI VESPASIANI AVG. F.
DO(MITIANVS AVGVSTVS)
GERMANICVS PONTIFEX
MAXVMVS TRIB. POT. VIII. IMP. XXI
COS. XV CENSOR PERPETVVS.

.....
Procedente de Córdoba.
Vía Augusta.
CIL, II, 4722; ILER, 2020.

37

DOMICIANO

(a. 90)

IMPERATOR CAESAR
DIVI VESPASIANI F.
DOMITIANVS AVG.
GERMANICVS PONTIFEX
MAXVMVS TRIBVNICIAE
POTESTATIS VIII, IMP. XXI
COS. XV CENSOR
PERPETVVS P. P. AB ARCV VNDE INCIPIT BAETICA
VIAM AVG (VSTAM)
MILITAREM. VETVSTATE.
CORRVPTAM. RESTITVIT

Conservado en el Palacio Episcopal de Córdoba.
Vía Augusta.
CIL, II, 4721; ILER, 2019.

38

DOMICIANO

(a. 90)

.....
P (...)
TR (...). POTESTATIS.
(...)
CENSOR. PERPETVVS.
P.P. AB. ARCV. VNDE.
INCIPIT. BAETICA.
VIAM. AVGVSTAM.
MILITAREM. VETVSTATE.
CORRVPTAM. RESTITVIT.

LXVIII

Encontrado en el Cortijo de la Barquera (Córdoba).
Vía Augusta.
SILLIERES, 1981 a.

39

NERVA

(a. 97)

IMP. NERV(A) CAES.
AVG. PONT. MAXIM.
TRIB. POTEST. II. COS. III
PROC. PAT. PATRIAE
CORD. RESTITVIT

Procedente de la cuesta del Espino (Córdoba).

Vía Augusta.

CIL, II, 4724; ILER, 2017.

40

TRAJANO

Texto perdido.

Encontrado en Conil (Cádiz).

Vía costera.

CIL, II, 4687.

41

TRAJANO

(a. 98)

IMP. NERVA DIV(I) NER
VAE F. TRAIANVS CAE
SAR AVG. GERMANICVS
PONTIF. MAX. TRIBVNIC.
POTEST. II COS. II P.P.
VIAS VETVSTATE CORRVP
TAS REFECIT ET RESTITVIT

Encontrado a cinco millas de Córdoba, pasada la
Puente Vieja del Guadajoz.

Vía Augusta.

CIL, II, 4725; ILER, 2023.

42

TRAJANO? VALENTINIANO?

...

VALENTINIANVS CAESAR
AVG. GERMANIC(VS) PONTIF.
MAX. TRIBVNIC. POTEST. II.
COS. II (P.P) VIAS VETVSTATE
CO(RRUPT) AS REFECIT
AD PRI(STIN) VM

Existente en el Palacio Episcopal de Córdoba.

Vía Augusta.

CIL, II, 4733; ILER, 2037; SILLIERES, 1984, lee en la 1ª línea...VAE. F. TRAIANVS.

43

TRAJANO

(a.98-99)

IMP. CAES.
DIVI NERVAE F. NERVA

TRAIAN. AVG. GERM.
PONTIF. MAXIM., TRIB.
POTEST. II. COS. IT., P.P.
FECIT ET RESTITVIT
H.F.

Hallado a legua y cuarto de Santisteban del Puerto y media de Las Navas (Jaén).
Vía Castulo a Levante.
CIL, II, 4934; ILER, 2021.

44

TRAJANO

(a.98-99)

IMP. CAESAR DIVI
NERVAE F., NERVA
TRAIANVS AVG. GERM.
PONTIF. MAX. IMP.
TRIB. POTEST. II COS II
P.P. FECIT ET RESTITVIT

Procedente de Aldehuela (Ubeda, Jaén).
Vía de Castulo a Guadix.
CIL, II, 4933; ILER, 2022.

45

TRAJANO

(a. 114)

...XVIII
...ITIA

Encontrado en Doña Mencía (Córdoba).
Vía del sur de la provincia de Córdoba.
CIL, II, 6207.

46

ADRIANO

XXV

HADRIANVS
AVG.
FECIT.

Descubierto en Itálica (Sevilla).
Vía de Itálica a Mérida.
ILER, 2024.

47

ADRIANO

XXVI

HADRIANVS
AVG.
FECIT

Descubierto en Itálica (Sevilla). Vía de Itálica a Mérida. Inédito

48

ADRIANO

...XI....
...ADRIA...
AVG...

Procedente del Castillo de Guillena (Sevilla). Vía de Itálica a Mérida.
COLLANTES, 1955.

49

ADRIANO

(a.121)

IMP. (CAES DIVI)
TRAIA (NI. PARTHIC) I
F. DIVI (NERVAE. NEPOS)
TRAIA (NVS. HADRIA) N(V)S
AVG. POCNT. MAXI M
TRIB. POT(EST. V. CO. III
(RESTITVIT)

Aparecido en el Cortijo del Salido Alto en Navas de San Juan (Jaén).

Vía Castulo a Levante.

FITA, BRAH, XXXVIII.

50

ADRIANO

(a. 121?)

IMP. CAE. DIV
I. TRAIANI. PART.

Encontrado en Santa Amalia (Medellín, Badajoz).

Vía Córdoba a Mérida.

EL MARQUES DE MONSALUD, 1897.

51

ADRIANO

(a. 122-123)

IMP. CAES. DIVI. TRAIANI.
PARTHICI. F. DIVI. NERVAE. N.
TRAIANVS. HADRIANVS. AVG.
P. M. TRIB. VI (...)

Hallado en Antequera (Málaga).

Vía Sevilla a Málaga?

CIL. II, 4694.

52

ADRIANO

(a. 136)

IMP. CAES. DIVI
(TRA) IANI (PAR) THICI (F) DIVI
(N) ERVAE NEP TRAIANVS
HAD(RIA)NVS AVG PONT
(MA)X (TR)IB POT XX
COS III P.P. RESTITVIT

Encontrado cerca de La Cerradura (Pegalajar, Jaén)

Vía de Castulo a Guadix.

SILLIERES, BIEG, 90.

53

CARACALLA?

IMP. (CAES.) M. (AV)RE(LIO)
AN(T)ONNIO FEL. AVG.
PART.MAX. BRIT. MAX.

GERM. MAX. PONTIF. M(C)AX...
Procedente de Vélez-Rubio (Almería).
Via de Cartagena a Guadix.
ILER, 2026.

54

CARACALLA

(a. 214)
IMP. CAES.
DIVI SEVERI PII FILIVS
DIVI MARCI ANTONINI
NEPOS DIVI ANTONINI (PII)
PRONEPOS DIVI
HADRIAN (I AB)NE
POS DIVI TRAIANI
PARTHICI (ET DIVI NERVAE
(AD) NEP(OS M) AVRELIVS
(A)NTONINVS
(PIV)S FELIX AVG. PART (H) ICVS
MAX. BRITANNICVS
MAX. GER(M)AN (IC) VS
MAX. PONT(I) FEX(M) AX. TRIB
P. XVII. IMP. III. COS. III
PRO(C)OS. RESTI(T) VI (T)
Encontrado en Málaga.
Via costera?
CIL. II. 4689; ILER. 2027.

55

CARACALLA

ABNEPOS. M. AVRELIVS
ANTONINVS
PIVS. FELIX. AVG. PARTICVS /
MAX. BRITANNICVS (sic)
MAX. GERMANICVS
MAX. PONTIFEX. MAX. TRIB.
P. XVII. IMP. IIII. CO. VIII
PROCOS. RESTITVIT.
Procedente de Málaga.
Via costera?
CIL. II. 4690.

56

CARACALLA

(a. 211-217)
IMP. CAES.....
DIVI.....
MARCI. ANTONINI
DIVI. ANTON.....
DIVI. HADR.....
DIVI. TRAI.....
DIVI. NERV.....
MARCVS. Av.....

ANT.....

AV.....

.....

.....

Encontrado en Montoro (Córdoba).

Via Augusta ?

CIL. II, 4699.

57

CARACALLA

(a. 214)

IMP. CAESAR

DIVI SEVERI PII FIL.,

DIVI MARCI ANTONINI NEPOS,

DIVI ANTONINI PII PRONEPOS, DIVI

HADRIANI ABNEPOS, DIVI TRAIANI

PARTHICI ET DIVI NERVAE

ADNEPOS,

MARCVS AVRELIVS

ANTONINVS PIVS FELIX

AVG. PARTHICVS MAX. BRITANN./

MAX.GERMANICVS MAXIMVS

PONTIFEX MAX. TRIB. POTEST

....

....

Procedente de Córdoba.

Via Augusta

ILER, 2028.

58

CARACALLA

(a. 211-217)

Texto perdido. Similar al anterior.

Encontrado en la Dehesa de los Rabanales (Córdoba).

Via Augusta ?

CIL. II, 4729.

59

CARACALLA

IM.....

ANT.....

FELIX AV.....

MAXIMVS.....

GERMANICVS

PONTIFEX.....

POTEST.....

COS.III.....

.....
ANTONIN....

.....

.....

.....

.....

TRIB. POT. VII. COS. III

P.M.....

.....NV.....

.....

Lectura de Ruano

Lectura de Venegas

Existente en Córdoba.

Via Augusta?

CIL. II, 4728.

60

CARACALLA?

Texto perdido.
Existente en Córdoba.
Via Augusta?
CIL, II, 4726.

61

CARACALLA

(a. 211-217)
IMP. CAESAR DIVI SE
VERI PII FILIVS DIVI MARCI
ANTONINI NEP (DIVI) AN
(TONINI) PI P (RONEP)

Encontrado en la cañada de don Francisco en Villanueva del Rey (Ecija, Sevilla).
Via Augusta.

COLLANTES, 1951.

62

MAXIMINO

(a. 235-238)
IVL. VERVS...PIVS
ET.C. PONTIFEX. MA
XIMVS...RCIVS MA
XIMVS SARMATIC
VS BIOLEST FIL IMP
III COS P.P. PRO
COS. PIL VERVS MA
XIMVS NOBILISSIMVS
CAES. GERMANICVS
MAXIMVS..RCIVS MA
XIMVS PIVS IMP. CAE
CCIS AVG RESTITVERVNT.

Procedente del Valle de Abdalajís (Antequera, Málaga).
Via Málaga- Antequera por el río Guadalhorce.
CIL, II, 4693; ILER, 2030.

63

MAXIMINO

(a. 235-238)
IMP. CAE(S.C.) IVLIVS VERVS
MAXIMINVS PIVS FELIX
AVG. GERMANICVS MAX.
SARMATICVS MAX....

Existente en Archidona (Málaga).
Via Málaga Antequera por el Guadalhorce. CIL, II, 4695; ILER, 2031.

64

MAXIMINO

(a. 237)
IMP. CAESAR
C. IVLIVS VERVS
MAXIMINVS PIVS FELIX

AVG. PONTIFEX MAXIMVS GERMANVS (sic)
MAXIMVS DACICVS
MAXIMVS SARMATICVS
MAXIMVS TRISVNICIAE (sic)
POTEST
III, IMP. II. COS. I, P.P. PROCOS.
ET G. IVLIVS VERVS MAXIMVS
NOBILISSIMVS CAESAR
GERMANICVS MAXIMVS
SARMATICVS MAXIMVS
FILIVS IMP. CAESARIS
G. IVLI VERI MAXIMINI
PII FELICIS
RESTITVER (VNT.)

Encontrado en el Cortijo de la Puente, en el Arroyo
de la Miel, cerca de Córdoba.

Via Augusta?

CIL, II, 4731; ILER, 2032

65

TREBONIANO

(a. 251-254)

IMP.....

TREBONIA.....

GALLV.....VS. FELIX.

..... III.....

Encontrado en Estepa (Sevilla).

Via de Ecija a Málaga.

RECIO, BIEG, 90.

66

VALERIANO Y GALIENO

(a. 254)

IMP. CAES.

P. LICINIVS

VALERIANVS

P.F. AVG., P. M.

TRIB. POTEST.

III, COS. II. P.P.

PROCOS (ET) IMP. CAES.

P. LICIN. GALLIE

NVS VERVS PIVS

...

Existente en Málaga.

Via costera?

CIL, II, 4691; ILER, 2033.

67

POSTUMO

(a. 262-264)

IMP. CAES.

M. CASSIANI

VS LATINIVS POS

TVMVS PIVS FEL.

INVIC (TV)S AVG.
GER. MAX.
PONT. MAX.
TRIB. POT.
C(O)S. III, P. P.
PROC (O)S. RES.
TTTIVT

Existente en Guadix (Granada).
Via de Castulo a Guadix?
CIL. II, 4943; ILER, 2034.

68

AURELIANO

(a. 270-275)

IMP. CAES.
LVC. DOMITIO
AVRELIANO PIO
FEL. INVICTO
AVG. RES. PVB.
ASTIG. DEVOTA
NVMINI MAIES
TATIQ. EIVS.

Encontrado en Ecija (Sevilla).
Via de Ecija a Málaga.
CIL. II, 2201; ILER, 1197.

69

AURELIANO

(a. 270-275)

...IMP CAE
...OMITIVS
...RELIANVS
...IVS FELIX
INVICTVS AVG
...ONT MAX
TRIB POT P P
CONS PROC
RESTITV...

Encontrado en la Casa de Postas de Mangonegro
(Córdoba). Via Augusta.
PADILLA, 1989.

70

AURELIANO

(a. 270-275).

IMP. CAES.
L. DOMITIVS
AVRELIAN.

PIVS FEL.
INVICTVS
P. M. TR. P.

...
Existente en Córdoba.
Vía Augusta.
CIL, II, 4732; ILER, 2035.

71
NUMERIANO

(a. 283)
MARCO
AVURELIO
NUMERIANO
NOBILISSI
MO CAES.

Encontrado en Chirivel (Almería)
Vía de Cartagena a Guadix.
CIL, II, 4942; ILER, 2001.

72
MAXIMIANO

XIMIAN
.....
PERPETVI
AVG NEPO
TI
BONO REI
PVBLICAE
NATO

Procedente de Albánchez (Jaén).
Vía de Cástulo a Guadix.
SILLIERES, REA, LXXXII.

73
MAXIMIANO

IMP...
VAL MA...
NOB. CAES...
TVIT

Encontrado entre Ecija y Estepa (Sevilla).
Vía de Ecija a Málaga.
RECIO, 1976.

74

GALERIO

(a. 293-305)

IMP
GALER
IO, VAL
MAX
SIMIA
NO NO
BILISSI
MO CA
ES P PF
FELICES
AVG

Encontrado en 1738 en Alcalá del Río (Sevilla).
Via de Italica a Mérida?
CIL, II, 1082; ILER, 1216.

75

TETRARQUIA

(a. 293-305)

IMP. CAES. M. VAL. AVR.DIO
C (LETI) AN O. P. F. INVICTO. AVG. P.M.
T.P.X.CO (N) S. VII. P. P. PROCO (N)S. ET.
(IMP. CAES. M. AVR. VAL. MAXIMI)ANO
INVICTO. AVG. P. M. TRIB. P.
VIII. CO (N) S. VI. P. P. PROCO (N) S. ET.
FLAVIO VAL CONSTANTIO ET
(G)ALERIO. VAL. MAXIMIANO
NOBILISSIMI CAESARES
CONSTIT (VTI).

Encontrado entre Ecija y Estepa (Sevilla).
Via Ecija a Antequera.
PADILLA, 1989.

76

TETRARQUIA

(a. 293-305)

.....
....ET IMP. CAES.

M. AVR. VALERIO MAXIMIANO...INVICT
AVG. , P. M., TRIB. POT. VIII, CONSVLI, P. P.,
PROCONS. ET FLAVIO VALERIO
CONSTANTIO ET GALERIO VA
LERIO MAXIMIANO NOBI (LISS CAESS.)
NOSTRI

Procedente de Lorilla (Estepa, Sevilla).
Via Ecija a Málaga.
CIL, II, 1439; ILER, 1215.

77

TETRARQUIA

(a. 293-305)
(FORT)SS(IMO)
AC (BEATISSI)
MO (D(OMINO)
N(OSTRO) GALE
RIO VALERIO
MAXIMIANO
CAES (ARI)

Procedente de Lora de Estepa (Sevilla).
Vía Ecija a Málaga.
CIL, II, 1440; PADILLA, 1989.

78

MAXIMIANO

(a. 293-305)
IMP
C
MAXSIM
IA

Encontrado en el Cortijo de Mengakil Grande
(Medellín, Badajoz). Vía Córdoba a Mérida.
DEL AMO, NAH, 1973.

79

CONSTANCIO I

(a. 305)
IMP. CAES.
FLAVIO VAL.
CONSTANTIO
(P) F. INVICTO
AVG. TRIB. PO
TEST., IMP....

Existente en Córdoba.
Vía Augusta?
CIL, II, 2202; ILER, 1219.

80

GALERIO

(a. 305)
IMP. CAE.
VAL. GAL.
MAXIMI.
ANVS. P. F.
INVICTVS AVG.
P.M.T.P.C.

Encontrado en la venta de Fuente del Fresno en Villanueva del Trabuco
(Málaga).
Vía Córdoba a Málaga.
PADILLA, 1989.

81

CONSTANTINO I

(a. 307-324)

....TANT.

NO PIO. FEL.

CI INVICTI

AVGVSTO

DIVI CONSTA

NTI PIO FI

LIO

Encontrado en Villanueva del Rey (Córdoba).

Vía Córdoba a Mérida.

PADILLA, 1989.

82

CONSTANTINO I

(a.307-308)

.....N.....

FLAV VALERIO

CONSTANTI

NO FELIC

INVICT. AVG.

CONSTANTI

FILIO

BONO

.....PVBlico

NATO

Procedente de La Luisiana (Sevilla).

Vía Augusta.

CAT. MUS. ARQ. SEV., 1984.

83

CONSTANTINO

(a. 307-337)

PER

M

VALER

TA

INO

INV

AVG

CON

VGFI

Procedente de La Cerradura (Pegalajar, Jaén).

Vía Castulo a Guadix.

SILLIERES, 1976.

84

MAXIMINO DAZA

(a. 307-310)

IMP
FLAVI
OVALE
RIOM
AXIM
I (N) ON
OBILI
SSIMO
CAESA
RIVI

Procedente de La Cerradura (Pegalajar, Jaén).
Vía Castulo a Guadix.
SILLIERES, 1976.

85

CONSTANTINO I Y CONSTANTINO II

(D.N.)

IMP. CAES. (FL. V.) CONS.
(TANTINO AVG. BONO
REI) PVBLIC (AE NATO),

Se le superpone la siguiente:

D.N.

FLA. IVL.

CONSTAN(TIO) NOBILIS(SIMO)

CAES.

Encontrado en el Cortijo de San Miguel del Rosario
(Ecija, Sevilla). Vía Ecija a Málaga.

PADILLA, 1989.

86

CRISPO

(a. 317-326)

D. N. CRIS

PINO

NOB. C (A) ES

Procedente de La Cerradura (Pegalajar, Jaén).
Vía Castulo a Guadix.

SILLIERES, BIEG, 90.

87

CONSTANTINO II Y CONSTANTE

(a. 324)

DD. NOSTRIS

CONSTANTINO

ET CONSTANTIO

(NO) BB. BEATISSIMISQ.

CAESS.

(B.)R.P. (N)

Existente en Montoro (Córdoba).
Vía Augusta.

CIL, II, 4700; ILER, 2036.

88

CONSTANTINO II

(a. 317-340)
(F) LAVIO
CLAUDIO
CONSTAN
(T)INO IV
NIORI

Hallado en el Cortijo de Arquillos en Linares (Jaén).
Via de Castulo a Levante,
SILLIERES, 1977.

89

CONSTANTINO II

(a. 317-340)
D.N. FLAV.
CLAUDIO
CONSTANTINO
IVN (IORI) NOB.
CAES.

En la cara posterior inscripción de Constante:

CONSTANTI
NOBILISSI
MO PIO FELI
CI AVGVSTO

Encontrado en Cantillana (Sevilla).
Via de Sevilla a Mérida ?
ILER, 1230-1233.

90

MAGNENCIO

(a. 350-353)
IMP. FLA.
MAGNEN
TI PIO FELI
CI SEMPER....VS
AVG DOM
NN

Procedente de Lora de Estepa
(Estepa; Sevilla). Via Ecija a Málaga.
RECIO, 1976.

91

DECENCIO

(a. 351-353)
D.N.
MAGNO
DECENTIO
IMP. NOSTRO
PISSIMO
FLORENTIS
SIMO. CAE
SARE

Procedente de Cártama (Málaga).
Vía de Antequera a Málaga.
CIL, II, 4692.

92

TEXTO DESCONOCIDO

Encontrado en los alrededores de Villamartín (Cádiz).
Vía Córdoba a Carteia.
MANCHEÑO, 1901.

93

TEXTO PERDIDO

Hallado en Porcuna (Jaén) próximo al Cortijo
del Comendador.
Vía meridional de Castulo a Córdoba.
MELCHOR, 1987.

94

TEXTO PERDIDO

Encontrado en Porcuna (Jaén).
Vía meridional de Castulo a Córdoba.
MELCHOR, 1987.

95

.....

....

...VCO...N..V....

...I. OCOS III

Existente en una ermita en lo alto de la villa de Cúllar, de Chirivel a Baza
(Granada). Vía Cartagena a Guadix.
CIL, II, 4941 bis.

96

AC

P S C

CIA

IA

Existente en la Ermita de las Vertientes, camino de Chirivel a Baza (Almería). Vía
de Cartagena a Guadix.
CIL, II, 4940.

OTRAS INSCRIPCIONES

1.

AUGUSTO

(a. 7-8)

IMP. CAES. AVG.
VSTVS TR. PO. XXX
P.M. COS XII PA
TER PATRIAE

Encontrado en Fregenal (Badajoz).
Via del norte de Huelva.
CIL, II, 4686; ILER, 2006.

2

AUGUSTO

AVGVSTVM PONTEM

Existente en el Puente de las Alcantarillas
(Utrera, Sevilla). Via Augusta. Hernández, 1961

3

Q. TORIO. Q. F. CVLEONI
PROC. AVG. PROV. BAET.
QVOD MVROS VETVSTATE
COLLAPSOS D.S.P. REFECIT, SOLVM
AD BALINEVM AEDIFICANDVM
DEDIT, VIAM QVAE PER CASTVL.
SALTVM SISAPONEM DVCIT
ADSIDVIS IMBIBVS CORRVP
TAM MVNIVIT, SIGNA VENERIS GENITRICIS ET CVPIDI
NIS AD THEATRVM POSVIT
SEST. CENTIES QVAE ILLI SVMMA
PVBLICAE DEBEBATVR ADDITO
ETIAM EPVLO POPVLO REMISIT
MVNICIPES CASTVLONENSES
EDITIS PER BIDVVM CIRCENS

D.D.

Encontrada en Castulo (Linares, Jaén).
Via de Castulo a Almadén.

CIL, II, 3270.

4

VESPASIANO

(a. 79)

IMP. CAESAR. VESPAS
IANVS. AVG. PONTIF
MAX. TRIB. POT. X. IMP.
XX. COS. IX. P. P. CENSOR
VIAM. AVG. ABIANO
AD OCEANVM. REFE
CIT. PONTES. FECIT
VETERES. RESTITVIT

Puente en el Arroyo de Guadalmezán,
La Carlota (Sevilla).
Via Augusta. CIL. II, 4697.

5

MAXIMINO

(a. 236-238)

IMP. CAES.
L. IVLIVS. VERVS. MAXIMIVS.
PIVS. FELIX. AVG. P. M.
SARMATICVS. MAXIMVS.
DACICVS. MAXIMVS.

P.....

S.....

Procedente de Espejo (Córdoba); quizás de un puente.
Via del sur de la provincia de Córdoba.
CIL. II, 4696; ILER, 2029.

6

FIN II O PRINCIPIOS III

VIATOR. VIAM
PVBLICAM. DEX
TRA. PETE

Encontrada en 1965 en el llano de Medina, en Doña Mencía, junto al camino de
Metedores (Córdoba).
Via Tucci a Ipagro. MELCHOR, 1987.

Dibujo del epigrafe con señalización viaria de Doña Mencia.



BIBLIOGRAFIA

- ABAD CASAL.: *El Guadalquivir, vía fluvial romana*. Sevilla, 1975.
- ABASCAL PALAZON, J.M.: *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*. Guadalajara, 1982.
- ABASOLO ALVAREZ, J.A.: *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos, 1975.
- AGUILAR Y CANO, A.: *Memorial ostipense*. Sevilla, 1886.
El libro de Puente Genil. Puente Genil, 1894.
- ALBERTINI, E.: *Les divisions administratives de l'Espagne romaine*. París, 1923.
- ALMENDRAL, J.M.: *Jaén desde sus obras públicas*. Madrid, 1986.
- ALONSO SANCHEZ, A.: *Fortificaciones romanas en Extremadura: la defensa del territorio*. Cáceres, 1988.
- ALVAREZ ROJAS, A. y GIL MONTES, J.: "Aproximación al estudio de las vías de comunicación en el primer milenio antes de Cristo en Extremadura". *Trabajos de Prehistoria*, 45, 1988, p. 305 ss.
- AMO Y DE LA HERA, M. del: "Villa romana en " Mengagil grande ". *N.A.H.* 1973, II, p. 121 ss.
- AMORES CARREDANO, F. de: *Carta arqueológica de Los Alcores (Sevilla)*. Sevilla, 1982.
- ANTEQUERA LUENGO, J.J.: *Noticias y documentos para la historia de Camas (hasta finales del XIX)*. Camas (Sevilla), 1981.
Historia de La Algaba. Sevilla, 1985.
- ARASA F. y ABAD CASAL, L.: *L'arc romà de Cabanes*. Castellón, 1989.
- ARIAS BONET, G.: *Repertorio de caminos de la Hispania romana*. Madrid, 1987. (vid. "El Miliario Extravagante").
- ARIAS HORCAJADAS, E.: *Red viaria y organización del espacio en el Reino de Granada (siglo XII-XVI)*. Obra inédita consultada en el CETU, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, en 1990.
- ATENCIA PAEZ, R.: *La ciudad romana de Singilia Barba (Antequera-Málaga)*. Málaga, 1988.
- BALIL, A.: "Casa y urbanismo en la España antigua. I". *Studia Archaeologica*. Santiago de Compostela, 1972.
"Casa y urbanismo en la España antigua. III". *Studia archaeologica*. Valladolid, 1973.
"Casa y urbanismo en la España antigua IV". *Studia archaeologica*. Valladolid, 1974.
- BAZZANA, A., HUMBERT, A., y varios: *Prospections aeriennes. Les paysages et leur bistoire*. París, 1983.

BELMONTE, J.: "La vía romana de Cartagena a Fortuna, por el Puerto del Garruchal". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 53 ss.

BENDALA GALAN, M.: "Ab ostio fluminis Anae". *CPAUA*. 13-14, 1986-87. vol. II, p. 129 ss.

BERNIER LUQUE, J., SANCHEZ ROMERO, C., JIMENEZ URBANO, J. y SANCHEZ ROMERO, A.: *Nuevos yacimientos arqueológicos en Córdoba y Jaén*. Córdoba, 1981.

BERROCAL: "Consideraciones sobre el tramo de calzada de Portman". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 39 ss.

BLANCO FREIJEIRO, A.: "Excavaciones arqueológicas en la provincia de Jaén". *BIEG*, XXII, 1951, p.37 ss.
"¿Dónde estuvo Ilturgis?". *Oretania*, X, 1962.
"Séneca y la Córdoba de su tiempo". *Actas del Congreso Internacional de Filosofía*. Córdoba, 1966.
"Arte de la Hispania Romana" en *Historia de España Menéndez Pidal*, dirigida por José María Jover Zamora, tomo II, II. Madrid, 1982, p. 557 ss.
"Ategua". *N.A.H.*, 15, 1983, p.95 ss.

BLANCO FREIJEIRO, A. y ANGULO IÑIGUEZ, D.: *El puente de Alcántara en su contexto histórico*. Discurso de ingreso leído en sesión solemne celebrada el 23 de enero de 1977 por el Excmo. Sr. Don Antonio Blanco Freijeiro y Contestación del Excmo. Sr. Don Diego Angulo Iñiguez. Madrid, 1977.

BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, A.: "Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino". *B.R.A.H.*, XXI, 1892, p. 54 ss.

"Las costas de España en época romana". *B.R.A.H.*, 24, 1894, p.407 ss.

"Vía romana de Cádiz a Sevilla". *B.R.A.H.*, 57, p. 425 ss.

"Camino romano de Sevilla a Córdoba". *B.R.A.H.*, 61, 1912, p. 465 ss.

"Vías romanas de Andalucía". *B.R.A.H.*, 64, 1914.

"Vía romana de Guadix a Málaga". *B.R.A.H.*, 83, p.10 ss.

BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, A. y BLAZQUEZ Y JIMENEZ, A. : "Vías romanas de Albacete a Zaorejas, de Quero a Aranjuez, de Meaques a Titulcia, de Aranjuez a Toledo y de Ayamonte a Mérida". *M.J.S.E.A.*, 40, 1921.

"Vías de Sigüenza a Zaragoza, de Alhambra a Zaragoza, del Vierzo a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón, de Tuy a Padrón y de Padrón a Lugo". *M.J.S.E.A.*, 52, 1923.

"Vías romanas de Sevilla a Córdoba por Antequera. De Córdoba a Castulo por Epora. De Córdoba a Castulo por El Carpio. De Fuente la Higuera a Cartagena y de Cartagena a Castulo". *M.J.S. E.A.*, 59, 1923.

"Exploraciones en las vías romanas de Bergido a Asturica, y de Cataluña, Valencia y Jaén". *M.J.S.E.A.*, 69, 1925.

BONSOR, G.E.: "Les colonies agricoles préromaines de la vallée du Bétis". *R.A.*, 1899, II, p 127 ss.

"Les villes antiques du détroit de Gibraltar". *B.H.*, XX, 1918, p. 77 ss.

The archaeological expedition along the Guadalquivir. Nueva York, 1931.

Expedición arqueológica a lo largo del Guadalquivir. 1989.

BROTONS YAGUE, F., MENDEZ ORTIZ, R., y GARCIA CANO, C.: "El tramo viario de Montealegre a Fuente la Higuera". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 75 ss.

CABEZON, A.: "De epigrafía tucitana". *AEspA*, 37, 1964, p. 164 ss.

CANO GARCIA, G.M.: "Centuriaciones en Baza (Granada)". *Estudio sobre centuriaciones romanas en España*. Madrid, 1974, p. 61 ss.

CARO, R.: *Antigüedades y principado de la ilustrísima ciudad de Sevilla*. Sevilla, 1634.

CARO BELLIDO, A.: "Conobarria. Contribución al estudio en torno a su localización". *MCV*, tomo XXI, 1985, p. 9 ss.

CARTER, F.: *Viaje de Gibraltar a Málaga*. Traducción de Cristina Taylor y José Antonio Olmedo. Málaga, 1981.

- CARTOTECA HISTORICA.: *Indice de atlas universales y mapas y planos históricos de España*. Servicio Geográfico del Ejército. Sección de Documentación, 1974.
- CASTRO, A. de: *Historia de Cádiz y su Provincia*. Cádiz, 1858.
- CATALAN, D. y ANDRES, M.S de: *Crónica del Moro Rasis*. Madrid, 1975.
- CEAN BERMUDEZ, J.A.: *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España*. Madrid, 1834.
- CEVALLOS, F. de: *La Sidonia Bética, o disertaciones acerca del sitio de la colonia*. Sevilla, 1866.
- CHRISTOL, M. y SILLIERES, P.: "Constantin et la péninsule ibérique: a propos d'un nouveau milliarie". *R.E.A.*, LXXXII, 1980, 1-2, p. 70 ss.
- COLON, F.: *Descripción y cosmografía de España*. Sevilla, 1988.
- CORCHADO SORIANO, M.: "Estudio sobre vías romanas entre el Tajo y el Guadalquivir". *AEspA*, XLII, 1969, p. 124 ss.
- CORNELL, T. y MATTHEWS, J.: *Atlas of the roman world*. London, 1982.
- CORZO SANCHEZ, J.R.: "Munda y las vías de comunicación en el Bellum Hispaniense". *Habis*, 4, 1973, p. 241 ss.
- CORZO SANCHEZ, J.R.: "La segunda guerra púnica en la Bética". *Habis*, 6, 1975, p. 213 ss.
 "Notas sobre la organización agrícola de la Bética", *Symposio internacional de arqueología romana de Segovia*, 1974, Barcelona, 1977, p. 163, ss.
 "In finibus emeritensium", *Augusta Emerita*, 1975, p.217 ss.
 "Paleotopografía de la bahía gaditana", *Gades.*, 5, 1980, p. 5 ss.
 "Sobre la topografía de Cádiz en la Edad Media", *Estudios de Historia y Arqueología medievales*, II, 1982, p. 147 ss.
 "Sobre la localización de algunas cecas de la Bética", *V Congreso Nacional de Numismática*, 1982, p. 71 ss.
 "Organización del territorio y evolución urbana en Itálica", *EAE* 121, 1982, p. 301 ss.
 "Cádiz y la arqueología fenicia", *Anales de la Real Academia de Bellas Artes de Cádiz*, 1, 1983, p. 5 ss.
La Antigüedad. Historia del Arte en Andalucía, vol. I, Sevilla, 1989.
- CUNTZ, O.: *Itineraria Romana. I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*. Leipzig, 1929.
- CHEVALLIER, R.: *Les voies romaines*. París, 1972.
- CHEVALIER, M.F. y varios: "Structures agraires antiques dans la région de Séville: essai de problématique". A propos d'une table-ronde pluridisciplinaire sur le latifundisme bético-romain. *MCV*, Tomo VIII, 1972, p. 593 ss.
- CHIC GARCIA, G.: "Una inscripción de la época de la Tetrarquía, hallada en tre Ecija y Estepa". *Habis*, 5, 1974, p. 213 ss.
 "Lacca", *Habis*, 10-11, 1979-80, p. 253 ss.
Epigrafía anfórica de la Bética, I, Sevilla, 1985.
Epigrafía anfórica de la Bética, II, Sevilla, 1988.
La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana. Ecija, 1990.
- DELGADO AGUILERA, A.: "Vías romanas de la Beturia de los Túrdules". *BRAH*, 61, 1912.
- DESJARDINS, E.: *La Table de Peutinger, d'après l'original conservé à Vienne*. París, 1869-1874.
- D'ORS, A.: *Epigrafía jurídica de la España romana*. Madrid, 1953.
- DRAIN, M. LHENAFF, R. y VANNEY, J.R.: *Le bas Guadalquivir. Introduction géographique*. París, 1971.

EL MILIARIO EXTRAVAGANTE. Revista especializada en vías romanas y geografía histórica. Los catorce números de la primera época (1963-68) han sido reunidos por su editor Gonzalo Arias en un solo volumen. En 1988 ha iniciado una segunda época. Es conveniente consultar los índices completos, ya que por su estilo de artículos breves y pequeñas notas, una reseña general ocuparía mayor número de cédulas que el resto de la bibliografía.

ESCOBAR Y SALAZAR, S.: *Noticia histórica de la villa de Escacena del Campo y de la ciudad de Tejada, antigua Ituci hispalense*. Sevilla, 1910.

ETIENNE, R.L.: *Le culte impérial dans la péninsule ibérique d'Auguste à Dioclétien*. Roma, 1958.

FERNANDEZ CASADO, C.: "Historia del Puente en España. Puentes romanos". Artículos publicados en la revista *Informes de la Construcción*. s/1, s/a.
Acueductos romanos en España. Madrid, 1972.

FERNANDEZ CORRALES, J.M.: *El trazado de las vías romanas en Extremadura*. Cáceres, 1988.

FERNANDEZ-GUERRA Y ORBE, A.: *Munda Pompeyana*. Madrid, 1866.

FERNANDEZ LOPEZ, M.: *Excavaciones en Itálica*. Sevilla, 1904.

FITA, F.: "Nuevas inscripciones romanas en la provincia de Jaén". *BRAH*, XXXIX, 1901, p. 420 ss.
"Miliarios romanos de Navas de San Juan". *BRAH*, XXXVIII, 1901, p. 422 ss.
"La Vía Augusta del Guadalquivir, desde el Arco de Jano hasta el Océano". *BRAH*, 56, 1910.
"Nuevo miliario bético de la Vía Augusta". *BRAH*, LVI, 1910, p. 185 ss.

FLORES, L.J. de: *Memorias históricas de la Villa de Alcalá de Guadaíra*. Sevilla, 1833. Reedición de Alcalá de Guadaíra, 1983.

FORBES, R.J.: "Notes on the history of ancient roads and their construction". *Studies in ancient technology*. Amsterdam, 1955.

FORTEA, J. y BERNIER, J.: *Recintos y fortificaciones ibéricos en la Bética*. Salamanca, 1970.

GALI LASSALETA, A.: *Historia de Itálica, municipio y colonia romana*. Sevilla, 1892.

GALSTERER-KRÖLL, B.: "Zu den Spanischen städtelisten des Plinius". *AEspA*, 1975, XLVIII, p.120 ss.

GARCIA Y BELLIDO, A.: "Las colonias romanas de Hispania". *AHDE*, 1957, p. 447 ss.
Colonia Aelia Augusta Italica. Madrid, 1960.
España y los españoles hace dos mil años según la "Geografía" de Strabón. Madrid, 1968. Cuarta edición.
La España del siglo primero de nuestra era (según P. Mela y C. Plinio). Madrid, 1977. Segunda edición.

GARCIA Y BELLIDO, A., TORRES BALBAS, L., CERVERA, L., CHUECA, F. y BIDAGOR, P.: *Resumen histórico del urbanismo en España*. Madrid, 1968.

GARCIA RINCON, J.M.: "Aproximación al estudio espacial del área de Tejada la Vieja". *Huelva Arqueológica*, IX, 1987, p. 191 ss.

GARRIDO Y RUIZ, J.: *Historia de la Villa del Coronil*. Sevilla, 1891.

GESTOSO Y PEREZ, J.: *Sevilla monumental y artística*. Sevilla, 1890.

GIL ALBARRACIN, A.: *Construcciones romanas de Almería*. Almería, 1983.

GONGORA Y MARTINEZ, M. de: *Antigüedades Prehistóricas de Andalucía*. Madrid, 1858.

GONZALEZ FERNANDEZ, J.: *Inscripciones romanas de la provincia de Cádiz*. Cádiz, 1982.
Corpus de inscripciones latinas de Andalucía. Volumen I: Huelva. Sevilla, 1989.
"Las leyes municipales flavias". *Aspectos de la colonización y municipalización de Hispania*. Mérida, 1989, p. 133 ss.

- GONZALEZ FERNANDEZ, R.: "Una vía romana: el camino viejo de Yechar (Mula-Murcia)". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 61 ss.
- GOZALBES CRAVIOTO, C.: *Las vías romanas de Málaga*. Madrid, 1986.
- GOZALVEZ PEREZ, V.: "La centuriatio de Ilici". *Estudio sobre centuriaciones romanas en España*. Madrid, 1974, p. 101 ss.
- GROSSE, R.: *Las fuentes de la época visigoda y bizantina. Fontes Hispaniae Antiquae*, IX. Barcelona, 1947.
Las fuentes desde César hasta el siglo V. de J.C. Fontes Hispaniae Antiquae, VIII Barcelona, 1959.
- GUILLEN, J.: *VRBS ROMA. Vida y costumbre de los romanos*. Tomo 1º *La vida privada*. Salamanca, 1981. Segunda edición.
VRBS ROMA. Vida y costumbre de los romanos. Tomo 2º. *La vida pública*. Salamanca, 1980. Segunda edición.
VRBS ROMA. Vida y costumbre de los romanos. Tomo 3º. *Religión y ejército*. Salamanca, 1980.
- HAGEN, V.W.von: *Les voies romaines*. París, 1969.
- HENDERSON, M.I.: "Julius Caesar and Latium in Spain". *JRS*, XXXII, 1942, p. 1 ss.
- HERNANDEZ DIAZ, J., SANCHO CORBACHO, A. y COLLANTES DE TERAN, F.: *Catálogo Arqueológico y Artístico de la Provincia de Sevilla*. Sevilla, 1939, 1943, 1951 y 1953 (I, II, III y IV vol. respectivamente).
- HERNANDEZ GIMENEZ, F.: "El cruce del Odiel por la Vía Romana de Ayamonte a Mérida". *AEspA*, XXXI, 1958, p. 128 ss.
"El camino de Córdoba a Toledo en época musulmana". *Al-Andalus*, XXIV, 1959, p. 1 ss.
"Estudios de Geografía histórica española; XII. Ragwal y el itinerario de Musa, de Algeciras a Mérida". *Al-Andalus*, XXVI, 1961, p. 43 ss.
"Los caminos de Córdoba hacia el noroeste en época musulmana. Nafza, actual despoblado de vascos; localización segura de los castillos de Viandar y de Abal, y probable del de Al-Saraf; precisiones sobre la recuperación almohade de Cáceres". *Al-Andalus*, XXXII, 1967, p. 37 ss.
- HISPANIA ANTIQUA EPIGRAFICA. : Suplemento anual de Archivo Español de Arqueología. 1-20. Madrid.
- HÜBNER, H.: *La Arqueología de España*. Madrid, 1888.
"El monte Testáceo en Roma". *BRAH*, XXXIV, 1899, p. 465 ss.
- IBN "ABD AL-HAKAM". : "Conquista de África del Norte y de España". *Textos medievales*, 17. Introducción, traducción, notas e índices por Eliseo Vidal Beltrán. Valencia, 1966.
- IBN ABI ZAR. : *Rawd al-qirtas*. Traducido y anotado por Ambrosio Huici Miranda. Valencia, 1964, 2 vol.
- IBN HAYYAN DE CORDOBA. : *Crónica del califa 'Abdarrabmân III An-Nasir entre los años 912 y 142 (al Muqtabis V)*. Traducción, notas e índices por Jesús Viguera y Federico Corrientes. Preliminar por José María Lacarra. Zaragoza, 1981.
- IBN SAHIB AL-SALA: *Al-Mann bil-imama*. Estudio preliminar, traducción e índices por Ambrosio Huici Miranda. *Textos Medievales*, 24. Valencia, 1969.
- IDRISI: *Geografía de España*. Valencia, 1974. Prólogo por Antonio Ubieto Arteta.
Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII. Estudio, edición, traducción y anotaciones por Jassim Abid Mizal. Madrid, 1989.
- JIMENEZ COBO, M.: "El trayecto Chirivel-Lorca en la vía romana de Castulo a Carthago Nova". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 23 ss.
- JORDAN MONTES, J. y SELVA INIESTA, A.: "Notas sobre la red viaria romana en la comarca de Hellín-Tobarra". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 85 ss.

- KUBITSCHKEK, W.: "Itinerarien". *P.W.*, IX, 2, 1916, col. 2308.
- LABORDE, A. de: *Itinéraire descriptif de l'Espagne*. Paris, 1809.
- LEVI, A. et M.: *Itineraria picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*. Roma, 1967.
- LIZ GUIRAL, J.: *Puentes romanos en el Convento Jurídico Caesaraugustano*. Zaragoza, 1985.
- LOPEZ, T.: *Diccionario Geográfico de Andalucía: Sevilla*. Edición e introducción de Cristina Segura Graiño. Sevilla, 1989.
Diccionario Geográfico de Andalucía: Granada. Edición e introducción de Cristina Segura Graiño y Juan Carlos de Miguel, Sevilla, 1990.
- LOPEZ ONTIVEROS, A.: "Parcelarios geométricos en la Campiña de Córdoba". *Estudio sobre centuriaciones romanas en España*. Madrid, 1974, p. 35 ss.
- LOPEZ PEREIRA, E.: *Crónica mozárabe de 754*. Edición crítica y traducción por Eduardo López Pereira. Zaragoza, 1980.
- LUZON NOGUE, J.M.: "Antigüedades romanas en la provincia de Huelva". *Huelva: prehistoria y antigüedad*. Madrid, 1975, p. 271.
- MAGALLON BOTAYA, M.A.: *La red viaria romana de Aragón*. Zaragoza, 1987.
- MANGAS MANJARRES, J.: "La municipalización flavia de Hispania". *Aspectos de la colonización y municipalización de Hispania*. Mérida, 1989, p. 153 ss.
- MAÑANES, T. y SOLANA SAINZ, J.M.: *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla-León)*. Valladolid, 1985.
- MEI CHOR GIL, E.: *La red de comunicaciones romanas en la provincia de Córdoba*. Memoria de licenciatura realizada bajo la dirección del Dr. don J.F. Rodríguez Neila. Córdoba, 1987.
- MELIDA, J.R.: *Catálogo monumental de España. Provincia de Badajoz*. Madrid, 1907-10.
Arqueología española. Barcelona, 1928.
- MENANTEAU, L.: "Les anciens etiers de rive gauche des marismas du Guadalquivir. Un exemple d'utilisation des données archéologiques en géomorphologie littorale". *MCV.*, XIV, 1978, p. 35 ss.
Les marismas du Guadalquivir. Exemple de transformation d'un paysage alluvial au cours du Quaternaire récent. 2 tomos. Sevilla-Madrid, 1980.
- MENDOZA EGUARAS, A.: *La prehistoria y arqueología granadinas a través del Museo Arqueológico de Granada*. Discurso de ingreso en la Real Academia de Bellas Artes de Granada. Granada, 1985.
- MIGUEL Y ECCED, C.de: *La vía romana a su paso por Cercedilla*. Madrid, 1980.
- MILLER, K.: *Itineraria Romana*. Stuttgart, 1916.
- MOLINA, L.: *Una descripción anónima de Al-Andalus*. Madrid, 1983, 2 vol.
- MONSALUD, Marqués de: "Nuevas lápidas romanas de Extremadura". *BRAH*, XXXI, 1987, p. 436 ss.
"Epigrafía romana de Montánchez, Rena, Baños de la Encina, Linares, Santisteban del Puerto, Cartagena y Cádiz". *BRAH*, XXXVIII, 1901, p. 450 ss.
- MONTEAGUDO, L.: "Restos romanos en España de interés turístico". *Noticiario Turístico*, 1966.
- MORALES GIL, A.: "Tres ejemplares de *centuriatio* en el altiplano de Jumilla-Yecla". *Estudio sobre centuriaciones romanas en España*. Madrid, 1974, p.69 ss.

- MUÑOZ AMILIBIA, A.M.: "La posible vía romana de Cartagena a Mazarrón". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 27 ss.
- MUÑOZ Y ROMERO, T.: *Diccionario bibliográfico-histórico de los antiguos reinos, provincias, ciudades, villas, iglesias y santuarios de España*. Madrid, 1973.
- NIERHAUS, R.: "Baedro. Topographische studien zum territorium des Conventus Cordubensis in der mittleren Sierra Morena". *MM*, 5, 1964.
- OLIVER HURTADO, J y M.: *Munda Pompeiana*. Madrid, 1851.
- ORDOÑEZ AGULLA, S.: *Colonia Augusta Firma Astigi*. Sevilla, 1988.
- ORTEGA RODRIGUEZ, E.: *La ciudad de Acinipo*. Málaga, 1963.
- PADILLA MONGE, A.: *La provincia romana de la Bética (253-422)*. Ecija, 1989.
- PARTHEY, G. y PINDER, M.: *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*. Berlín, 1840.
- PEMAN, C.: "Memoria sobre la situación arqueológica de la provincia de Cádiz en 1940". *IMCGEA*, I, 1941.
 "Nuevas precisiones sobre vías romanas en la provincia de Cádiz". *AEspA*, XXI, 1948, p. 255 ss.
 "Alfares y embarcaciones romanos en la provincia de Cádiz". *AEspA*, XXXII, 1959, p. 169 ss.
- PEREZ DE BARRADAS, J.: "Excavaciones en la colonia de San Pedro de Alcántara (Málaga)". *MJSEA*, 106, 1929.
- PEREZ QUINTERO, M.I.: *La Beturia vindicada, o Ilustración crítica de su tierra, con la noticia de algunas de sus ciudades e islas*. Sevilla, 1794.
- POMPONIVS MELA: *Los tres libros de la Chorographía*. Ed. de Carolus Frick. Stuttgart, 1967.
- PONSICH, M.: *Implantation rurale antique sur le bas-Guadalquivir*. T.I. *Sevilla-Alcalá del Río-Lora del Río-Carmona*. Madrid, 1974.
Implantation rurale antique sur le bas-Guadalquivir. T. II. *La Campana-Palma del Río-Posadas*. París, 1979.
Implantation rurale antique sur le bas-Guadalquivir. T.III. *Bujalance-Montoro-Andújar*. Madrid, 1987.
- PRIETO, A. M.: *Estructura social del "Conventus Cordubensis" durante el alto imperio romano*. Granada, 1973.
- RABAL SAURA, G.: "La vía romana de Cartagena a Alcantarilla, por el Puerto de la Cadena". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 49 ss.
- RABANAL ALONSO, M.A.: *Vías romanas de la provincia de León*. León, 1988.
- RADKE, G.: *Viae publicae romanae*. Stuttgart, 1971.
- RECIO VENGANZONES, A.: "Inscripciones romanas de la Bética: Estepa, Osuna, Martos y Porcuna". *BIEG*, 90, p.71.
- RODRIGUEZ, A.: "Vía romana de Santibañez a Ciadoncha, en la provincia de Burgos". *BRAH*, LVI, 1910, p. 465 ss.
- RODRIGUEZ COLMENERO, A.: *La red viaria romana del sudeste de Galicia*. Madrid, 1976.
- RODRIGUEZ DE BERLANGA, M.: *Malaca*. Málaga, 1973.
- RODRIGUEZ OLIVA, P. : *Mosaicos romanos de Bobadilla (Málaga)*. Málaga, 1987.
- ROLDAN HERVAS, J.M.: "Sobre los acusativos con "ad" en el Itinerario de Antonino". *Zephyrus*, XVII, 1966, p. 109 ss.
Repertorio de Epigrafía y Numismática latinas. Salamanca, 1969.

- Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata.* Salamanca, 1971.
- Itineraria hispánica. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica.* Anejos de Hispania Antiqua. Madrid, 1975.
- "Introducción al estudio de las vías romanas del sureste". *Vías romanas del Sureste.* Murcia, 1986, p. 9 ss.
- "Colonización y municipalización durante la República". *Aspectos de la colonización y municipalización de Hispania.* Mérida, 1989, p. 11 ss.
- ROMERO DE TORRES, E.: "Nuevo miliario bético de la Vía Augusta". *BRHI*, 56, 1910, p. 185 ss.
- "Excavaciones en el camino de Mesta". *MJSEA*, 108, 1930.
- Catálogo monumental de España. Provincia de Cádiz.* Madrid, 1934.
- ROSELLO VERGER, V.M.: "El catastro romano en la España del Este y del Sur". *Estudio sobre centuriaciones romanas en España.* Madrid, 1974, p. 9 ss.
- "La persistencia del catastro romano en El Migjorn de Mallorca". *Estudio sobre centuriaciones romanas en España.* Madrid, 1974, p. 137 ss.
- RUIZ DELGADO, M.M.: "Núcleos urbanos y aglomeraciones rurales de época romana en la campiña de Sevilla". *Habis*, 12, 1981, p. 397 ss.
- Carta arqueológica de la campiña sevillana. Zona Sureste I.* Sevilla, 1985.
- RUIZ MOLINA, L. y MUÑOZ LOPEZ, F.: "Las vías de comunicación romanas en la comarca de Yecla". *Vías romanas del Sureste.* Murcia, 1986, p. 67 ss.
- RUIZ VALDERAS, E., MENDEZ ORTIZ, R., BROTONS YAGUE, F. y GARCÍA CANO, C.: "Aproximación a las vías romanas de Cartagena y su entorno". *Vías romanas del Sureste.* Murcia, 1986, p. 31 ss.
- SAAVEDRA, E.: *Las obras públicas en la antigüedad.* Discurso leído ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del Ilmo. Sr. D. Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862. Madrid, 1862.
- Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustobriga.* Madrid, 1963.
- SANCHEZ VILLAR, M.D.: "Desde Estella a Sevilla. Cuentas de un viaje (1352)". *Textos Medievales* 7, Valencia, 1974.
- SANCHO CORBACHO, A.: "Los manuscritos de los trabajos del P. José del Hierro, S.J. en la Biblioteca Colombina". *Anales de la Universidad Hispalense*, II, 1939.
- SANTOS YANGUAS, J.: "Colonización y municipalización de Hispania desde Tiberio a los Flavios". *Aspectos de la colonización y municipalización de Hispania.* Mérida, 1989, p. 107 ss.
- SAYAS ABENGOECHEA, J.J.: "Colonización y municipalización bajo César y Augusto: Bética y Lusitania". *Aspectos de la colonización y municipalización de Hispania.* Mérida, 1989, p. 33 ss.
- SCHNETZ, J.: *Itineraria Romana II. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographia.* Leipzig, 1940.
- SCHULTEN, A.: *Avieno. Ora marítima, junto con los demás testimonios anteriores al año 500 a. de J.C. Fontes Hispaniae Antiquae*, I. Barcelona-Berlín, 1922.
- 500 a. de J.C. hasta César. Fontes Hispaniae Antiquae*, II. Barcelona, 1925.
- Las guerras de 237-154 a. de J.C. Fontes Hispaniae Antiquae*, III. Barcelona, 1935.
- Las guerras de 154-72 a. de J.C. Fontes Hispaniae Antiquae*, IV. Barcelona, 1937.
- Las guerras de 72-19 a. de J.C. Fontes Hispaniae Antiquae*, V. Barcelona, 1940.
- Los cántabros y astures y su guerra con Roma.* Madrid, 1943.
- Sertorio.* Traducción de M. Carreras. Barcelona, 1949.
- Estrabón. Geografía de Iberia. Fontes Hispaniae Antiquae*, VI. Barcelona, 1952.
- SCULLARD, H.: *Scipio Africanus in the second Punic War.* Cambridge, 1930.
- SERRANO Y ORTEGA, M.: *Guía de los monumentos históricos y artísticos de la provincia de Sevilla.* Sevilla, 1911.

- SERRANO RAMOS, E. y ATENCIA PAEZ, R.: *Inscripciones latinas del Museo de Málaga*. Madrid, 1981.
- SILLIERES, P.: "La Vía Augusta de Cordove a Cadix. Documents du XVIII S. et photographies aeriennes pour une etude de topographie historique". *MCV*, XII, 1976, p. 27 ss.
 "Prospections le long de la Vía Augusta". *Habis*, 8, 1977, p. 331.
 "Le Camino de Aníbal". Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis. *MCV*, XIII, 1977, p. 31 ss.
 "Trois nouveaux milliaires du sud de l'Espagne", XV, *CNA*, 1977, II, p. 1075.
 "A propos d'un nouveau milliaire de la Vía Augusta. Une vía militar en betique". *REA*, LXXXIII, 1981, 3-4.
 "Vía romana y villae en la zona de La Palma del Condado (Huelva)". *Habis*, 12, 1981, p. 409.
 "Un grupo de cuatro miliarios en La Cerradura, (Pegalajar, Jaén)". *BIEG*, 90, p. 55 ss.
 "Les milliaires du sud de la péninsule ibérique". *Epigraphie hispanique*. París, 1984.
 "La vía Augusta de Carthago-Nova a Accis". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 17 ss.
- SOLANA SAINZ, J.M.: "Colonización y municipalización bajo César y Augusto: Hispania Citerior". *Aspectos de la colonización y municipalización de Hispania*. Mérida, 1989, p. 71 ss.
- SOYER, J.: *Les voies antiques de l'Orléanais. (Civitas aurelianorum)*. Orleans, 1971.
- SUAREZ DE SALAZAR, J.B.: *Grandezas y antigüedades de la Isla y Ciudad de Cádiz*. Cádiz, 1610. Ed. facs. de Ramón Corzo, Cádiz, 1986.
- SUTHERLAND, C.H.V.: *The romans in Spain*. London, 1939.
- TARRADEL, H. y PONSICH, M.: *Garum et industries antiques de salaison en Méditerranée Occidentale*. Burdeos, 1955.
- THOUVENOT, R.: *Essai sur la province romaine de Bétique*. París, 1973.
- TOVAR, A.: *Iberische Landeskunde, 2, I, Baetica*. Baden-Baden, 1974.
Iberische Landeskunde, 2, II, Lusitanien. Baden-Baden, 1976.
- UBIETO ARTETA, A.: "Crónica de Alfonso III". *Textos Medievales*, 3. Edición e índices de Antonio Ubieta Arteta. Valencia, 1971.
- URIOL, J.I.: *Repertorio de Caminos de Alonso de Meneses*. Ed. facs. de la de Alcalá de Henares de 1576 con estudio y comentarios. Madrid, 1976.
- VANNEY, J.R. y MENANTEAU, L.: *Mapa fisiográfico del litoral atlántico de Andalucía*. Sevilla, 1985.
- V.V.A.A.: *El Río. El bajo Guadalquivir*. Madrid, 1985.
- V.V.A.A.: *Evolución de los paisajes y ordenación del territorio en Andalucía occidental. Estudio metodológico*. Madrid, 1985.
- VIVES, J.: *Inscripciones cristianas de la España romana y visigoda*. Barcelona, 1969.
Inscripciones latinas de la España romana. Barcelona, 1971.
Inscripciones latinas de la España romana. Índices. Barcelona, 1972.
- WALSER, G.: "Les bornes milliaires de l'Espagne et du Portugal". *Epigraphie hispanique*. París, 1984.
- WHISHAW, E.M.: *Atlantis in Andalucía. A study of folk memory*. London, 1929.
- WOODS, E., COLLANTES DE TERAN, F. y FERNANDEZ CHICARRO, C.: "Carteia". *EAE*, 58, 1967.
- YELO TEMPLADO, A.: "Cieza, un importante enclave viario". *Vías romanas del Sureste*. Murcia, 1986, p. 65 ss.

ABREVIATURAS EMPLEADAS

AE

Année Epigraphique

AEspA

Archivo Español de Arqueología.

AHDE

Anuario de Historia del Derecho Español.

BH

Bulletin Hispanique.

BIEG

Boletín del Instituto de Estudios Jiennenses.

BRAH

Boletín de la Real Academia de la Historia.

CAEC

Congreso Andaluz de Estudios Clásicos.

CPAUA

Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma.

EAE

Excavaciones Arqueológicas en España.

FHA

Fontes Hispaniae Antiquae.

IMCGEA

Informes y Memorias de la Comisaria General de Excavaciones Arqueológicas.

JRSt

Journal of Roman Studies.

MCV

Melanges de la Casa de Velázquez.

MJSEA

Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades.

MM

Madriдер Mitteilungen.

NAH

Noticario Arqueológico Hispánico.

PW

Pauly-Wissowa (Realenzyklopadie).

RA

Revue Archeologique.

LAS VÍAS ROMANAS DE ANDALUCÍA

