## SOBRE EL TRAYECTO DE LA 'VÍA AUGUSTA' POR LOS ACTUALES TÉRMINOS DE ANDÚJAR, MARMOLEJO Y LOPERA (JAÉN): UNA NUEVA PROPUESTA (I)

Por José Santiago Haro

## RESUMEN

«Se estudia, en este artículo, el trayecto que la 'Vía Augusta' seguía desde su decurso en las cercanías de Andújar hasta el paso del arroyo Salado por el puente romano de Villa del Río. El rumbo trazado por aquella calzada en este tramo marchaba, en opinión del autor, por dirección diferente a la habitualmente propuesta por los mejores investigadores modernos de estas cuestiones».

## **Summary**

«In this article I aim to analyse the route of 'Via Augusta' from the whereabouts of Andújar (province of Jaén) up to the Roman bridge in Villa del Río, where it meets with the Salado stream.

My proposal is that the route of the Roman road between these two set points covered a different direction to that commonly accepted by the leading modern researchers».

arguerite Yourcenar, en su preciosa novela *Memorias de Adriano*, ponía en boca de este personaje la siguiente afirmación: «Conocía cada milla de nuestras rutas, quizás el más hermoso don que ha hecho Roma a la tierra» (ÍD., 1988, 104). La novelista mencionada se nos muestra, con estas palabras, profundamente consciente de la importancia

que tuvo la constitución de la red viaria en la formación del Imperio romano: menos espectacular, menos llamativa, sin duda, que las otras obras de arte (templos, puentes, teatros, circos, estatuas, etc.), pero profundamente eficaz para la creación y desarrollo de la 'romanidad' misma. Su transcendencia resulta evidente en todos los ámbitos:militar (mantenimiento de la paz), administrativo, económico, establecimiento y consolidación del 'cursus publicus' —con la creación de las estructuras necesarias para el funcionamiento de los correos estatales y desplazamiento de funcionarios imperiales o personajes relevantes— y causa fundamental de romanización (1).

No es, en definitiva, posible –como dice I. Moreno Gallo– «concebir hoy desde el punto de vista racional una civilización como la romana y un imperio de semejantes proporciones sin el arma estratégica que supusieron las carreteras» (ÍD., 2004, 21). Y, por aportar otra cita de un tan señalado especialista como J. M.ª Blázquez, leemos: «Las calzadas romanas tuvieron —al menos muchas de ellas, como hemos visto— un carácter militar que, tras la conquista, fueron perdiendo. Sirvieron para comunicar a unos pueblos con otros, facilitar los desplazamientos de población y la administración romana. Muchas vías tuvieron también una gran importancia económica, sirviendo de salida de los minerales y de otros productos: La red viaria actual de España y Portugal sigue, en su casi totalidad, el trazado de las antiguas calzadas romanas» (ÍD., 1993, 23).

Por lo que a la provincia Bética se refiere, la calzada más importante, que unía, desde 'Castulo' a 'Gades', los centros políticos y administrativos más destacados, fue, sin duda, la conocida como 'Via Augusta'.

Algunos estudios sobre el trayecto 'completo' de esta calzada por la mencionada provincia y otros sobre 'tramos' determinados de la misma se han realizado por investigadores ilustres, que han presentado sus conclusiones en libros y artículos ya de sobra conocidos. Destacan, en mi opinión,

<sup>(1)</sup> V., p. ej., J. M.ª BLÁZQUEZ: «Causas de la romanización de Hispania (III)», 345-7. En Hispania, n.º 95, t. XXIV. Madrid, 1964. Dice, entre otras cosas, nuestro historiador: «En realidad, tanto a este punto [construcción de vías] como al siguiente [uso de la lengua latina como lengua oficial] se les puede considerar, más bien que causas de romanización, efectos de ella [...], pero a su vez contribuyen a extender la romanización» (ibíd., 345). De modo semejante, v. P. Sillières (Les voies de communication de l'Hispanie méridionale, 818. Paris, 1990): «L'aménagement des très grandes voies romaines a donc constitué un des facteurs importants de romanisation de l'Hispanie méridionale».

entre los científicos más recientes, los del experto francés P. Sillières (2), de los profesores españoles R. Corzo Sánchez y M. Toscano-San Gil (3), o los del notable estudioso cordobés de estos temas, el también profesor E. Melchor Gil (4).

Me permito presentar, en las líneas que siguen, el estudio que he realizado sobre un trozo muy concreto de la mencionada vía:el que, desde la Vega de Andújar (más allá del viaducto sobre el Guadalquivir a la salida de esta ciudad), llega hasta el puente sobre el Salado de Porcuna, en las cercanías de la población cordobesa de Villa del Río, obra esta muy sobresaliente –como sabido– entre las 'especiales' con que los romanos solían acompañar la construcción de sus caminos para salvar obstáculos que evitasen, de ese modo, dar inútiles rodeos (5).

Y me permito, también (basándome en documentos literarios, interpretación de mapas antiguos y restos arqueológicos observados directamente, que —a falta de confirmación, estos últimos, por adecuados especialistas— yo valoro en medida considerable), presentar mis discrepancias con la dirección ofrecida por los investigadores mencionados (y algunos otros a su estela) para el trayecto de la calzada romana por esta parte, así como proponer otro itinerario que, en mi sentir, sería el correcto.

\* \* \*

Descripción del trayecto de la 'Via Augusta', particularmente en los tramos comprendidos entre el puente romano de Villa del Río y Alcorrucén,

<sup>(2)</sup> Se puede ver, particularmente, su obra mencionada en la n. anterior; pero, también, otros varios arts.

<sup>(3)</sup> Cfr. Las vías romanas de Andalucía. Sevilla, 1992.

<sup>(4)</sup> V., p. ej., «Comunicaciones entre Astigi y la Campiña de Córdoba, en época romana: Via Augusta y camino de Metedores». En *Ariadna*, n.º 8, 71-97; o íd.: «Comunicaciones terrestres entre Corduba y Castulo: su problemática». En Instituto de Historia de Andalucía (Coord. Cient.): *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Historia Antigua*, 453-68. Córdoba, 1994; o íd.: *La red viaria romana en la provincia de Córdoba: administración, construcción y mantenimiento*. En J.F. Rodríguez Neila (Coord.): *Actas del I Coloquio de Historia Antigua de Andalucía*, t. II, 125-136. Córdoba, 1993; etc.

<sup>(5)</sup> Los primeros investigadores ahora citados (Sillières y Corzo; Toscano) hablan, desde luego, de este tramo, pero –como se verá en el desarrollo de este trabajo–, lo llevan por dirección, en mi opinión, inexacta.

de un lado, y entre aquel y *Andújar*, del otro (que son los trayectos que más directamente interesan al desarrollo de nuestro tema) (6).

La mayoría de los estudiosos hablan de ellos de forma bastante general, sin entrar en especificaciones ni detallar excesivamente su trazado. A modo de ej., nos dice M. Jiménez Cobo: «cruzaba [la vía citada procedente de 'Corduba'] el Guadalquivir después de Villafranca, por Alcorrucén, desde donde pasaba a Pedro Abad y después a Montoro, la mansión 'Epora'. Había una variante que no llegaba a Montoro, quedaba a pocos kilómetros de ésta, y se llamaba 'Ad Lucos'.

Seguía por donde después se llamó Camino del Arrecife y modernamente la Nacional IV hasta S. Julián, poblado dependiente de Marmolejo, donde estaba la mansión 'Uciense'. En este tramo está el magnífico puente romano de Villa del Río, que ha estado en uso hasta hace poco tiempo, y que aún se conserva perfectamente» (ÍD., 2000, 189-90).

Por aquel motivo, hago alusión, en las líneas que siguen, solo a historiadores que describen, con *cierto pormenor*, la vía romana a su paso por la parte referida, o que aportan algún elemento topográfico significativo al respecto para dirigir el trayecto. Así, por orden cronológico, presento los siguientes textos:

BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES

<sup>(6)</sup> El solo enunciado de este epígrafe 'presupone' haber tomado partido de antemano por una opción (de otro lado, muy seguida, actualmente, por los estudiosos de la vía a que venimos refiriéndonos): la que hace conducir la misma, procedente de 'Castulo', hasta los alrededores de Alcorrucén para atraversar el río por las cercanías de este punto, al SO de la colina, sitio (esa colina) muy probable de la 'Sacili' romana. Otros investigadores, sin embargo (cfr., v. gr., CORZO; TOSCANO, Las vías romanas..., op. cit., 119), hacen pasar la calzada, procedente de dicha capital oretana, a la parte derecha del Guadalquivir por las inmediaciones de 'Decumum' (cuya situación estos autores colocan cerca del cortijo de Campillo Bajo): «no se han señalado -dicen- restos de un posible puente, pero es muy probable que existiera y haya sido borrado por los aluviones que han modificado allí un gran meandro». Para la posible ubicación de esta última ciudad romana, cfr., así mismo, J. BERNIER LUQUE et alii (Nuevos yacimientos arqueológicos en Córdoba y Jaén, 15 y 58-9. Córdoba, 1981). Dicen, p. ej., dichos autores, en estas últimas págs., que, en tierras del cortijo de Campillo Bajo, a unos 15 km al NE-E de Córdoba, se pueden ver las ruinas de un castillo de época califal. Hay allí restos inequívocos de una ciudad que presenta «Gran cantidad de cerámica ibérica pintada, trozos áticos del s. IV a. de C., campanienses, romanas y, finalmente, trozos vidriados de época taifa y almohade [...]. Muy bien pudiera corresponder esta ciudad con la mansión 'AD-DECUMO', que en el Itinerario Hispano de Vicarello, en los Vasos Apolinares, se nos presenta exactamente a diez millas de Córdoba y dieciocho de Montoro. Apoya esta opinión el que, por la base del castillo, pasa una calzada romana que todavía hoy puede verse nítida más allá del Puente Mocho sobre el Guadalmellato, paralela a la actual carretera Alcolea-Villafranca, por su lado N....».

- 1) En el Itinerario de J. Fernández Franco (a. 1596), se nos dice: «Viene luego el camino [de la parte de Sta Cecilia] a la venta o portadgo que dicen la roda, límite de la Orden de Calatrava, y allí pasa cerca el Salado, donde está la puente de edificio romano que se puso al principio de este cuaderno, y luego viene a la Aldea del Río por la ribera de Guadalquivir, y viene por una calle della que le dicen la calle del arrecife. Y luego, desde a una legua, viene a la vega de don Hernando de la Cerda o cerca della, donde en sus aceñas, en la acuda, vi yo un gran pedazo de mármol y muy quebrado y las letras muy grandes y las que se pudieron leer decían [...]. Pasa luego la vía pública una legua adelante por junto a la antiquísima villa de Montoro, por un ejido que dicen el Prado, que estará de donde el municipio antiguo estaba poco más de un tiro de arcabuz [...]. Volviendo pues a nuestra vía pública, pasando de la villa de Montoro, viene por una gran cuesta que dicen el Rebentón hacia Per Abad por la vega de Calatrava, encomienda de la dicha Orden, por la cual vega ha rompido el río Guadalquivir buen trecho del arrecife, y viene a dar a un cerro alto que también está sobre Guadalquivir, de fundación muy antigua, al cual llaman Alcorrucén, donde debiera de haber muy principal población [...]. Entra en el río el camino y sale a la otra parte sin señal ni vestigio de haber allí habido puente, porque se debiera servir con barcas. Pasa de allí entre El Carpio y Villafranca...» (ÍD., 1596, 61, 62 y 69). (Me he permitido la libertad de actualizar grafías y puntuaciones). (Más adelante, incorporo, así mismo, lo que este autor dice para el tramo anterior al puente de Aldea del Río mencionado).
- 2) M. de Góngora manifiesta respecto a este mismo asunto: «Veremos ahora el trayecto del segundo camino de Cástulo á Córdoba (7). Por la derecha del rio Guadalimar, atravesando las vegas de Torrubia y al pié de Javalquinto, iba á cruzar el Betis cerca de su confluencia con el Guadalbulón, entrando en la Ossigitania. Aquí se ve hoy perfectamente conservado, atravesando los montes de Espelui en trozos larguísimos casi intactos, en medio de los cuales se alzan robustas seculares encinas que ofrecen el más solemne espectáculo. La primera mansión era en 'Noulas', parador y no pueblo, próximo á Iparturgi, nombre que se ha corrompido en el que hoy ostenta la villa de Espelui, partido judicial de Andújar [...]. Ya la vía aparece mordida por el Guadalquivir á su margen izquierda; de la cual se

<sup>(7)</sup> El primero era, para el autor, el que se dirigía, con el mismo origen y final, a través de *Ilutugi* (sic, aunque, algo después, la forma empleda es *Iliturgi*), *Urgavonne* y *Capurriana* (sic).

puede decir que no se aparta. 'Uciense' era segunda mansión no distante de la actual villa de Marmolejo. De aquí entraba por Montoro ó la dejaba á la derecha atravesando los 'bosques sagrados'. Podía hacerse, pues, descanso ó en Epora, que así se llamaba aquella ciudad, ó en 'Lucus', que son los referidos bosques. Antes de llegar á Córdoba, en la 'décima piedra' ('Ad Decumo'), se mudaba también de caballos» (ÍD., 1915, 277-8).

3) A. Blázquez v Delgado-Aguilera v A. Blázquez Jiménez anotan lo siguiente: «Situadas Corduba en Córdoba y Castulone en los cortijos de Cazlona, junto al Guadalimar, de modo defintivo, sólo hay que tratar de las mansiones intermedias. Ya situó Epora en Montoro, Morales, y lo mismo han hecho todos los geógrafos españoles por haber ruinas y epígrafes del municipio Eporense. Uciense en Marmolejo, según unos, y otros en el despoblado inmediato de San Julián, habiendo quien cita, cerca de Marmolejo, el despoblado de Cansinos, con ruinas en la orilla derecha del Guadalquivir [...]. La Comisión ha reconocido gran parte de la vía v, efectivamente, hav calzada por estos puntos [Villafranca de las Agujas, Villanueva de la Reina, Mengibar], borrándose hacia Montoro entre los olivares, pero conservándose en largos trayectos, y en donde se ha perdido, quedan recuerdos de su paso, en dirección recta y el nombre de Camino de Córdoba a Andújar. Esto no obstante, mientras el señor Saavedra la hace cruzar el Guadalquivir en Marmolejo, la Comisión ha encontrado un puente v restos de vía entre Andújar y Marmolejo, pero por la orilla derecha del Guadalquivir y no por la izquierda, en esa dirección. El puente pasa el Jándula y es obra romana, yendo el trazado siempre por la orilla derecha, entre Andújar y Córdoba» (ÍD., 1924, 170-1: «La vía romana de Córdoba a Cástulo, por Epora»). «Igualmente recto, y empedrado con piedra menuda, llega [desde El Carpio] a las inmediaciones de Villa del Río (8), donde hay dos puentes, uno a cosa de 5 kilómetros antes de llegar a esta población (Puente del Diablo), junto a un cortijo, y otro pasada la Villa, sobre el Salado de Porcuna, puente de gran belleza [...]. Dos kilómetros más adelante [de Villa del Río], están las ruinas importantes de un pueblo romano que llaman 'La Aragonesa' y tiene castillo antiguo:los hallazgos de edificación y pueblo romano son abundantes y dista 20 kilómetros del Carpio y 45 de Córdoba; es decir, las 45 millas que el Itinerario señala, contadas sobre el camino romano perfec-

<sup>(8)</sup> Los autores hablan ahora del camino 'Item a Corduba Castulone' del 'Itinerario de Antonino' que, al mandar aquellos el 'Alio itinere a Corduba Castulone' por la parte derecha del Guadalquivir, confunden en sus trayectos

tamente visible, y en dirección geográfica rectilínea, con la cual continúa a Andújar, percibiéndose claramente. Aquí estuvo Virgaone o Urgaone» (ÍD., 1924, 177-8: «Otro camino romano de Córdoba a Castulo» (9)).

4) M. Criado Hoyos dice, por su parte, que, según el 'Itinerario de Antonino', partían de Córdoba dos caminos con dirección a Cástulo: «Uno que seguía la orilla meridional del Guadalquivir, haciendo mansión en Epora (Montoro), Utía o Municipio Utiense y Cástulo; y otro, que separándose del anterior pasado el puente de Alcolea, iba por Calpurnia, Urcaona, Ilitirgis y Cástulo [...].

El primero de estos caminos (10), salía de Córdoba con dirección a las Ventas de Alcolea, donde hay un antiguo puente romano [...]. Por este puente pasaba la calzada [...]. Después de Onoba u Onuba [...], seguía la Calzada por la orilla meridional del Guadalquivir hacia Sacili [...]. Desde Sacili, iba la calzada por la Vega de Calatrava, llamada así en el siglo XVI por pertenecer a esta Orden Militar, y seguía por la cuesta llamada el Reventón, hasta las hazas del Prado, que dividiéndose en dos brazos, se dirigía uno a Epora terminando en su puerta principal, que estuvo, como dejamos dicho, en el sitio de la Cruz Chiquita, donde se han encontrado muros, fundamentos de torres y puertas de la ciudad [...]. Desde los Prados, seguía la calzada, por tierras del Cortijo de la Vega de Armijo, llamada en el siglo XVI, la Vega de Don Hernando de la Cerda, continuando a Villa del Río, y pasando el arroyo del Salado, a un cuarto de legua de esta villa, donde hay un puente romano de un solo arco, se dirigía a Utía o Municipio Utiense, hoy S. Julián, cerca de Marmolejo [...]. Continuaba después el camino, hasta Ipasturg [...], que se cree sea hoy el despoblado conocido por los Villares, dirigiéndose luego a Iliturgis...» (ÍD., 1997, 70-1).

<sup>(9)</sup> De los estudios de Blázquez, sin embargo, un autor muy bien informado, en mi sentir, sobre la cuestión de las vías romanas hispanas como es Moreno Gallo afirma (op. cit., 202) que «sus conclusiones en nuestra opinión están hoy totalmente superadas». G. Arias (v. «El secreto de Antonino». En El Miliario Extravagante, n.º 2 [septiembre de 1963]; art. recogido, luego, en Repertorio de caminos de la Hispania romana, 86. La Línea (Cádiz), 1987), en descripción metafórica, lo sitúa, tras su muerte, en el Purgatorio «para expiar ciertos pecadillos de inexactitud y fantasía». J.A. Abasolo, por su parte (cfr. «El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico». En La red viaria en la Hispania Romana, 8. Zaragoza, 1990), dice que la aportación de A. Blázquez al conocimiento de las calzadas romanas en España fue «más esforzada que afortunada».

<sup>(10)</sup> Es el que -conocido con el apelativo de 'Via Augusta'- nosotros estudiamos.

- 5) Thouvenot describe así, desde Cástulo, la parte del trayecto que estudiamos: «Elle [la 'Vía Augusta'] partait de Castulo (moulin de Cazlona), passait près de Baeza-Empalme, où on l'a repérée le long de l'actuelle voie ferrée jusqu'à Jabalquinto, puis près de la Venta del Arco, traversait le Guadalquivir en un endroit indéterminé et entrait alors en Bétique. On suit sa trace près du tunnel d'Espeluy, puis aux environs de Villanueva de la Reina [...]. La route franchissait le rio Salado de Porcuna par un beau pont de pierre encore existant, un kilomètre avant Villa del Rio, puis 5 kilomètres après utilisait sans doute le ponte ruiné dit Puente del Diablo. Elle passait entre El Carpio et Bujalance [...] et arrivait à Cordoue après avoir probablement encore franchi le Bétis au pont d'Alcolea» (ÍD., 1973, 483).
- 6) En P. Sillières, tenemos la más detallada exposición del trayecto de la vía en su conjunto. Nos dice: «Du 'Ianus Augustus' à Epora. Comme on vient de le dire, la voie est encore bien visible sur la rive gauche du Guadalquivir, car elle a été taillée en déblai pour diminuer la pente assez abrupte du bord du plateau [...].

Ensuite, elle est à nouveau en 'agger' sur le territoire d'Espelúi. Bien connue sur ce tronçon, elle est indiquée sur la carte au 1/50 000<sup>e</sup> comme Camino de los Romanos [...] (11).

Mais, à partir du carrefour avec la route joignant Espelúi à Villanueva de la Reina, elle disparaît car elle doit être exactement sous cette chaussée moderne. Ensuite, à l'ouest de Villanueva, à nouveau sa trace se reconnaît clairement dans les champs, face aux km 352 et 353 du chemin de fer et au sud de celui-ci. Ainsi elle passait face à 'Isturgi', important ville ibérique puis romaine juchée sur une colline bordant le Guadalquivir sur sa

<sup>(11)</sup> Sin embargo, J. M.ª ALMENDRAL LUCAS (v. «Caminos antiguos entre Cástulo y Córdoba». En B.I.E.G., n.º 178, 215-6) dice a este propósito: «Escribe Ángel Delgado: «Al hacer la vía férrea de Mádrid a Córdoba aprovecharon la calzada romana para asiento de la línea desde el río Guadalquivir hasta la estación de Espeluy y echaron el camino de los romanos á la derecha, pero en el kilómetro 340 de la vía férrea, junto al disco de Espeluy del lado de Mengíbar, se notan vestigios de calzada» (v. A. BLÁZQUEZ y DELGADO-AGUILERA: «Sobre una comunicación de D. Ángel Delgado: 'Vías romanas de Andalucía' », en B.O. de la R.A.H., tomo LXIV, págs. 525–33). En la fotografía aérea se ven perfectamente las dos líneas rectas paralelas, de 2.500 metros de longitud, separadas exactamente 300 metros. El nuevo camino, que por inercia siguió conservando el nombre de 'Camino de los romanos', se hizo en 1866, trazado por ferroviarios y como reposición del servicio para la zona agrícola de la 4.ª terraza cuaternaria [...]. Sillieres se fió de la hoja, escala 1/50.000 y da como romano el actual camino, añadiendo el error de confundir la terraza consolidada con el llamado 'Arrecife'...». De modo semejante, v. JIMÉNEZ COBO, Jaén romano, op. cit., 190).

rive droite; il devait donc, ici aussi, exister un gué, ou peut-être un pont, pour relier l'agglomération à la grand-route. Puis l'agger de la voie est encore très net près de los Barrios où il est utilisé par le chemin qui longe la voie ferrée au nord, c'est-a-dire entre celle-ci et le Guadalquivir. Entre Andújar et Marmolejo aucun vestige assuré ne subsiste, mais il ne fait aucun doute qu'elle continuait à longer le fleuve par sa rive gauche: en effet c'est le trayet indiqué pour l'Arrecife' sur la carte de C. Le Maur (12). Il est d'ailleurs jalonné de nombreux établissements romains, en particulier celui du Cortijo de Villavilla. Ensuite, toujours en se fondant sur le tracé de l'Arrecife', on proposera pour la voie un itinéraire qui n'arrivait pas jusqu'à Marmolejo, mais qui obliquait vers l'ouest en direction de la gare de Marmolejo (13), près de laquelle s'étend aussi un important gisement romain (14). Ensuite elle longeait le Guadalquivir et passait par le hameau de San Julián, près duquel se trouve un site archéologique qui paraît fort important, exactement sur la colline de chapelle. Sur ce tronçon, le tracé de

<sup>(12)</sup> Se refiere el autor al llamado *Mapa del canal proyectado en el valle del Guadal-quivir en continuación del entre este río y Guadarama* [sic]. Pero, como luego veremos, esta afirmación no corresponde –según entiendo– a la realidad.

<sup>(13)</sup> Nuevamente, creo –como también se verá luego– que el investigador francés se equivoca en la interpretación, para este tramo, del mapa antecitado. También M. PONSICH (v. *Implantation rurale antique sur le bas-Guadalquivir, t. III. Bujalance, Montoro, Andújar,* 83 [mapa Andújar]. Madrid, 1987) propone una dirección similar, aunque dibuja, así mismo, una variante que llegaba hasta Marmolejo.

<sup>(14)</sup> Es de advertir, a propósito de las anteriores afirmaciones de Sillières, que, de una parte -y según dice Moreno Gallo (op. cit., 204)-, «No cabe esperar que las viviendas relacionadas con las explotaciones agrícolas estén al pie de la carretera, sino todo lo contrario, y hay que considerar que éstas formaban la mayor parte de los lugares habitados que salpicaban el territorio. Sólo los establecimientos creados al servicio de la vía y los que se servían directamente de ella, se situaban al pie mismo de la carretera», lo que estaría de acuerdo con las recomendaciones de COLUMELA (De agricultura, I, 5.2); además, de otro lado, el mismo SILLIÈRES admite (op. cit., 814): «Ainsi le long de la 'Via Augusta' entre Cordoue et Séville, les quelques établissements proches de la chaussée antique étaient probablement des auberges, des relais ou des cabarets et ils correspondent en général à des sites des modestes dimensions. En revanche, les véritables villas étaient un peu à l'écart, à 500 métre ou à un kilométre environ..»; de otra, en mi opinión, el investigador francés no lee correctamente -como he dicho- el mapa de Le Maur antecitado y, según el mismo Moreno Gallo establece (íbíd., 205, n. 279), «No leer con atención los mapas provoca que cuando no se recorre el camino se desvíe su trazado por lugares erróneos». El 'arrecife', por mi interpretación del mapa mencionado en la n. 12, no es el camino que discurre cercano a la ribera. Basta concordar esa carta con otro plano, muy estimado, así mismo, por el investigador francés (Planos particulares-Jornada VI), para comprobar que ese (el ribereño) era el llamado Camino Real Medieval o Antiguo. Tampoco se dirigía aquel (el 'arrecife') hacia la actual estación de Marmolejo, sino que, procedente del centro de La Vega, al llegar al Montecillo, doblaba en dirección SO, al principio mismo de la cuesta de ese cerro, marchando en dirección a Sta Cecilia.

la voie est vraisemblablement celui du Camino de Villa del Río a Andújar o La Trocha qui rejoint la Route Nationale IV, 500 mètres environ avant le pont romain de Villa del Río (15).

Au-delà de Villa del Río, vers Montoro, l'itinéraire de la voie est sans doute approximativement le même que celui de la route nationale actuelle qui a été construite au XVIII<sup>e</sup> siècle sur le chemin antique, comme le prouve le plan VI de la carte ordonnée par Floridablanca et comme l'affirme Beluga (16). Toutefois, peu avant Montoro, exactement au km 396 du chemin de fer, l''Arrecife antiguo' obliquait vers Montoro; plus précisément, il se dirigeait vers la colline portant la ville antique d''Epora', celle de la Plaza

BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES

<sup>(15)</sup> El autor se refiere a la vieja N. IV, que, en los años 60, fue desechada (en el trayecto Montecillo-Sta Cecilia-Cuesta de Peralta), para construirse el nuevo tramo (hoy autovía) por el mencionado camino de 'La Trocha' (v., p. ej., el Plano general del tramo entre los km 328,547 y 346,600: C. a de Madrid a Cádiz, N. IV [refer. en J. Cortés José (Coord. y Dir.): Catálogo de Cartografía Histórica de Jaén, t. II, 839. Sevilla, 2000], en que se ofrece el 'proyecto' de esa nueva carretera, de fecha 31 de Marzo de 1959). La dirección de esta parte del trayecto (Marmolejo-S. Julián – Villa del Río) propuesta por SILLIÈRES (reiterada todavía en Les voies..., op. cit., 609, cuando dice que «Ainsi, les voitures modernes n'empruntaient la vieille voie [calzada romana] qu'entre Andújar et Villa del Río...») tampoco me parece viable si tenemos en cuenta, como antes decíamos, ciertos mapas y referencias antiguas que después veremos. La demostración del hecho es propósito fundamental de este trabajo. Tengo, desde luego, presente, respecto a la investigación del autor francés, lo que de ella afirma R. CHEVALLIER (Les voies romaines, 166. Paris, 1997): «P. Sillières a réalisé une synthèse exhaustive sur les routes du sud de la péninsule ibérique, exploitant toutes les sources à disposition et appuyée sur des reconnaissances de terrain qui lui ont fait découvrir des milliaires inconnus»; pero -insisto-, por las razones que se verán, discrepo, para este tramo del trayecto, de su propuesta.

<sup>(16)</sup> Quien, en la carta n.º 6 del Informe (que, así mismo, veremos más adelante), dice textualmente: «Hasta una legua [después de Aldea del Río] sigue el 'Arrecife' o calzada, pero luego se camina por fango, y pantanos hasta El Carpio». Antes, otras fuentes hablaban, en mi oipinión, de este mismo trayecto para la calzada romana. Así, p. ej., un documento antiguo (a. 1260), en que el obispo de Córdoba da como término a la iglesia de Orabuena -denominativo primero de Villa del Río tras la reconquista- «Hueçar commo descende al arroyo fasta el arrecif del camino» (v. M. NIETO CUMPLIDO: Corpus Mediaevale Cordubense, II (1256 -1277), 78 [doc. n.º 557]. Córdoba, 1980; o íd.: Villa del Río en la Baja Edad Media, 12-13. Córdoba, 1979), nombra –así lo creo– la calzada romana. Según el investigador cordobés mencionado, «El arrecife del camino [...] es el antiguo camino (supongo que se refiere al romano), hoy carretera nacional IV, que desde Córdoba se dirigía a Andújar...» (v. Villa del Río..., op. cit., 13). Así mismo, VELÁZQUEZ DE VELASCO (que recorrió la mayor parte de las rutas que describe), parece que se refiere (v. Observaciones con motivo del viaje que hizo a Andalucía. Málaga, 1765) a esta misma vía: «sobre el arroyo que llaman del Diablo una legua al occ. de aldea del rio hay un puente romano de un arco, por donde iba la calzada...». (Tomo esta última refererencia de P. Sillières, Les voies..., op. cit., 14, 209, 688, n. 372, 852).

de Toros; son trayet est celui de la route actuelle d'accès à Montoro, le Camino a Villa del Río, qui, effectivement, passe devant les arènes (17).

D' Epora à Corduba. -Ensuite le même plan est précieux puisqu'il montre le tracé de l''Arrecife' au-delá d''Epora' (18); celui-ci, qui correspond ici encore exactement à la 'Via Augusta', est recouvert par le chemin rejoignant la route nationale à partir des arènes de Montoro (19). Ensuite, la Route Nationale IV suivait son itinéraire, mais une récente amélioration de courbe fait qu'elle s'en trouve un peu au nord maintenant, d'abord à quelques dizaines de mètres, puis à une centaine. Un peu plus loin la voie traversait la 'Vega' de Pajares par son milieu et le chemin rectiligne passant par le Corijo de Valle Bajo doit la suivre. Ici, la photographie aérienne de la couverture de 1956 constitue un document intéressant et déroutant à première vue, puisque la trace de la chaussée romaine se reconnaît sans aucun doute possible à l'intérieur d'un méandre du Guadalquivir, sur la rive droite du fleuve, puis à nouveau, sur sa rive gauche (20); mais ceci s'explique facilement: tout simplement le méandre a migré vers le sud depuis l'Antiquité et il a coupé la voie qui longeait la rive gauche. Enfin, face à Pedro Abad, une autre photographie aérienne permet de repérer le chemin antique qui traverse le platau de Mudapelo en passant à 300 mètres au nord de ce grand 'cortijo':récemment, de grosses pierres appartenant à la chausée on été enlevées lors de grands travaux agricoles; ce vieux chemin s'appelait l''Arrecife viejo', comme le nomment encore les berges de la ferme; il conduisait directement à Alcorrucén, c'est-à-dire à l'antique

<sup>(17)</sup> V., sin embargo, después, para este tramo, una dirección parcialmente distinta propuesta por Melchor Gil.

<sup>(18)</sup> Nuestro autor, en la pág. 302, n. 246, de esta misma obra, precisa: «Sur ce plan [de Floridablanca], on constate que la voie romaine n'arrive pas à l'agglomération actuelle de Montoro, mais conduit seulement au gisement antique situé au sud de la ville». La puerta de acceso a la antigua 'Epora' parece que se encontraba, en efecto, entre los cerros de El Palomarejo y Llanete de los Moros, en el sitio conocido como La Cruz Chquita (v., p. ej., M. CRIADO HOYO: Apuntes para la historia de la ciudad de Montoro, op. cit., 62 ; o J. C. MARTÍN DE LA CRUZ: «El Llanete de los Moros. Montoro (Córdoba)». En E. A. E., 9-10. Madrid, 1987).

<sup>(19)</sup> Tampoco esa parte del trayecto coincide con la establecida por Melchor Gil, quien, tras estudiar detalladamente este tramo de la vía, la dirige –luego se verá– por dirección distinta: algo más al O, por detrás del cementerio. Creo que, para dicha zona –por donde el investigador cordobés ha realizado, incluso, algún corte estratigráfico para estudiar la estructura de la vía-, este estudioso merece más crédito que el mismo Sillières.

<sup>(20)</sup> M. PONSICH (v. *op. cit*), 23 [Mapa de Bujalance] y 69 [Mapa de Montoro]) la dirige, también, por este mismo sitio.

'Sacilis Martialium', qui se trouve à un kilomètre au nord-ouest du Cortijo de Mudapelo et domine la vallée du Guadalquivir.

Ensuite, les vestiges de la chaussée apparaissent sur l'autre rive du fleuve, notamment près du Cortijo de la Reverta, où elle semble intacte avec son fort 'agger', et, plus loin, entre les ruisseaux de Las Caleras et de Valdehondo. De plus, les cartes du XVIII<sup>e</sup> siècle indiquent également le passage de l'Arrecife' en ce point. Le Guadalquivir était donc franchi au pied de 'Sacilis'. Malheureusement, aucun reste de pont n'apparaît à cet endroit et toute recherche est devenue presque impossible depuis la construction du barrage d'El Carpio' qui a fortement relevé le niveau de l'eau. Un témoignage peut néanmois être retenu, celui de L. Navarro qui, selon F. Fita, aurait vu les restes du pont au bas d'Alcorrucen. De lá, la voie gagnait Villafranca de Córdoba...» (ÍD., 1990, 301-2).

De algunas obras que se realizaron para facilitar el paso de la vía por esta zona, el autor habla en otro apartado (particularmente, del famoso puente romano de Villa del Río (21) y del, supuestamente romano, Puente del Diablo (22)). De este último, comenta nuestro investigador: «Entre Villa del Río et Montoro ('Epora'), les vestiges de la 'Via Augusta' sont probablement recouverts par la route moderne. Aussi l'indication, donnée par Velázquez, selon lequel il y avait de son temps «un pont romain d'une arche à un lieue à l'ouest de Villa del Río sur l'Arrovo del Diablo», doit-elle être retenue. Certes,on ne reconnaît rien d'antique dans le pont sur l'Arroyo del Castillo, ruisseau qui est sans doute le même que l'Arroyo del Diablo de Velázquez, car l'édifice a été élargi et renforcé probablement plusieurs fois aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siécles. Mais aujourd'hui, la nouvelle route laissant cet ouvrage d'art à quelques dizaines de mètres au nord, il faudrait tenter de retrouver la construction antique sous le ciment et le parament moderne» (ID., 1990, 687-8).

7) De su parte, Corzo Sánchez; Toscano San Gil indican: «Pasado este puente [Puente 'Mocho', sobre el Guadalmellato], la vía ['Augusta'] 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

<sup>(21)</sup> En ibíd., 672-81.

<sup>(22)</sup> En ibíd., 687-88.

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 Guadatín, 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 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 [...]. 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' [...] 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 del Río, evitando el paso por Montoro. Una variante de la misma longitud, sustitiye la ciudad de Epora por la mansio Ad Lucos (23), en los Vasos de Vicarello [...]. En cualquier caso, la utilización de este recorrido largo se ha consolidado hasta nuestros días en la carretera nacional [...].

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) [...]. 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

<sup>(23)</sup> Esta 'mansio' es nombrada solo por los 'Vasos' II y III. En el mapa que se adjunta a la obra de Corzo; Toscano, de que ahora nos servimos, la posta citada aparece representada junto a un camino carretero que, paralelo a la N. IV, pero algo al E de la misma, atraviesa, igualmente, la llamada Vega de Pajares. Justamente por ese camino, manda Sillières la calzada para esta zona (v. antes); no exactamente por la carretera nacional.

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 norte-sur que llegaba hasta Porcuna [...]. La interpretación de este sector de la Vía Augusta no admite más que un desarrollo recto desde Marmolejo hasta Cástulo, muy cercano a la orilla izquierda del Guadalquivir, hasta el paso donde se estableció el límite provincial y el Jano Augusto [...]; 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 (24), y por el vado de la

<sup>(24)</sup> Dice SILLIÈRES (Les voies..., op. cit., 299) que «Ainsi il es certain qu'il n'y avait qu'une seule grande route romaine entre 'Castulo' et Cordoue et que c'était la voie des gobelets de Vicarello, celle aui longeait le Guadalauivir. Issue de 'Castulo', elle suivait d'abord le cours du Guadalimar, puis elle restait auprès du Guadalquivir jusqu'à Cordoue. Jamais elle ne s'éloignait du fleuve...». Ya M. DE GÓNGORA había afirmado, en 1856 (v. su «Viaje literario por la provincia de Jaén», op. cit., a. 1915, 278) que «la vía [después de Espeluy ] aparece mordida por el Guadalquivir à su margen izquierda; de la cual se puede decir que no se aparta». El puente llamado de Lituergo, frente a Villanueva de la Reina, la fotografía de cuyas pilas presentaron BLÁZOUEZ V DELGADO-AGUILERA V BLÁZOUEZ JIMÉNEZ en «La vía romana de Córdoba a Cástulo, por Epora» (op. cit., 172-3), y que, por consiguiente, existían aún para 1923, no serviría para unir la calzada de la parte izquierda del río con la (hipotética) de la parte derecha, sino que -con palabras de J. M.ª ALMENDRAL LUCAS-, «se justifica como de servicio a los núcleos e industrias próximos, añadiendo flexibilidad y mejora técnicas a la vía principal» (v. íd.: «Caminos antiguos entre Cástulo y Córdoba», op. cit., 220), por lo que este autor defiende, en consecuencia, su origen romano (v., también, íd.; «Caminos romanos de la Sierra Morena Oriental: transversales entre las calzadas 29=Sisapone-Mariana y 4=Uciense-Mariana (Numeración de D. Eduardo Saavedra)». En M. CRIADO DE VAL (Dir.): Caminería Hispánica, t.I. Caminería Física (Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica, 107. Madrid, 1993: «Con posterioridad [a la construcción del puente de Mengíbar en época de Augusto] se hace otro, probablemente mixto (pilas de fábrica y alzados de madera) entre Noulas e Isturgi, en Lituergo, que fotografiaron Blázquez Delgado-Aguilera y Blázquez Jiménez y hoy no lo hemos visto...»; cfr., de modo semejante, íd.: «Vías romanas entre Cástulo y Córduba. Apunte para un estudio tecnológico». En M. CRIADO DE VAL (Dir.): Caminería Hispánica, t. I. Caminería Física (Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica), 121. Madrid, 1993). Recordemos que, en la ribera derecha del río, quedaba situada la importante ciudad ibero-romana de 'Isturgi', notable centro comercial (productos agrícolas, cerámicos y, tal vez, embarcadero de minerales procedentes de la cercana Sierra Morena: Los Escoriales, etc.). De todas formas, este mismo autor habla, algo más adelante (Caminos antiguos..., op. cit., 223), de la casi segura desaparición temprana del puente del Jano Augusto; en su defecto, se construiría -continúa diciendo Almendral, que sigue, en esto, la opinión de D. Ángel Delgado- un tramo de vía nueva por la parte derecha, que, atravesando el Guadiel y el Rumblar, tomaría, quizás,

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

el puente dicho de Lituergo. Arrasado, luego (parece que en época antigua), también este, se acometería --«doscientos años después de reconstruida la Vía Augusta»-- la construcción de dos nuevos puentes por la parte derecha: el del Rumblar y el de Andújar. J. JURADO SÁNCHEZ (v. Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808), 63. Córdoba, 2001) dice, textualmente, creo que refiriédose al mismo paso de Lituergo: «El Intendente de Jaén denuncia que un puente que hay entre Villanueva de la Reina y Espeluy, hundido en 1770 por defectos en su construcción [¿quiere decir que se hundió entonces o estaba hundido para ese año?] obliga en verano a vadear el Guadalquivir y en invierno, ante el peligro de la corriente, a dar un rodeo de 11 a 44 km.». De este mismo puente, llega, incluso, a decir C. FERNÁNDEZ CASADO (v. Historia del Puente en España. Puentes romanos, s. p. Madrid, 1980) que es de origen romano y de época imperial, así como que «En cambio, quedan pilas del puente de Lituergo sobre el Guadalauivir cerca de Santa Potenciana, en la zona denominada La Huesa, que segun Blázquez corresponde a la mansión de Ititurgis [sic], que luego se trasladó a Andújar» (pero sobre la obra de este autor opina V. GALLIAZZO [en I Ponti Romani, t. I. 126. Treviso. 1994] que «Sfortunamente molti ponti –que Fernández incluve como de origen romano- non sono antichi, ma medievali o di epoche più recenti»). También S. MADRAZO (v. El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, t. I. 296. Madrid, 1984) alude a él y dice que «estaba destruido en 1770, lo que obligaba a cruzar el Guadalquivir en barca o, si esto no era posible en invierno, dar un rodeo de 11 a 14 km»; (aunque la fuente de donde toma este autor la noticia es la misma que la que usa Jurado [A.H.N., Cons., leg. 770, exp. 2, y 2 925, exp. 8], obsérvese la discordancia en la cifra respecto a los kilómetros de rodeo, seguramente por error de copia). No obstante todo lo dicho, hay que tener muy en cuenta lo siguiente: I. CADIÑANO BARDECI (v. «Puentes de Jaén». En B.I.E.G., n.º 176, 711-12) sostiene, basándose en docs. del A.H.N. (Cons., leg. 770, 6. 962 y 24. 687 [el 1.°, coincidente; los otros no, con los aportados por los autores antes mencionados]), que, para comienzos del s. XVII, «Exclusivamente a su costa [de los vecinos de Villanueva de la Reina ] estaba construyéndose en las cercanías [del pueblo] «un puente de la qual estan sacados los fundamentos, aunque falta por sacar dos de la dicha puente de manera que...por falta dellos (dinero) no se a acabado de hazer...siendo como es tan menesterosa»». Solo se hicieron los cuatro pilares de la margen derecha del río. Más tarde (a. 1770), se habló de reedificar dicho puente [del que hasta se había olvidado su historia: «No ay memoria si se llego a construir»] en el mismo sitio que el iniciado en 1603: junto a la ermita de Sta Potenciana, entre Villanueva y Espeluy. La verdad es que, al final, no se hizo nada. JIMENA JURADO, en un mapa (de mediados del s. XVII, pues [a. 1643]), que formaba parte de su Historia de Arjona (v. S. de MORALES: «Illiturgi-Isturgi y Andújar». En D. Lope de Sosa, a 1924, 149), reproduce la dirección del El Camino Real llamado el Arrecife por esta zona y, junto a Sta Potenciana, no dibuja puente alguno. Tampoco, en el mapa de G. Forst que el mismo autor inserta al principio de su Catalogo de los Obispos de las Iglesias Catedrales de la diocesis de Iaen, y Baeza, y Annales eclesiasticos deste Obispado (Madrid, 1654), aparece dibujado el paso mencionado; señal clara, a mi entender, de que el mismo no se había concluido. MADOZ, para 1850, decía que el río Guadalquivir se atravesaba por barca cerca de la población (v. su Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar, 251. Ed. facsímil de la provincia de Jaén. Valladolid, 1988), lo que, indirectamente, probaría aquella aseveración. Pues bien, ¿no serían estos los

de camino de los Romanos, que puede corresponder con la Vía Augusta (25); su dirección llevaba 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» (ÍD., 1992, 119-26).

8) E. Melchor Gil, notable estudioso de los caminos romanos (particularmente, de aquellos que partían de algún punto de o atravesaban la actual provincia de Córdoba), nos describe la 'Vía' por esta zona que estudiamos de la siguiente manera: «La vía penetra en la provincia de Córdoba [viniendo de la parte de Cástulo] por el puente romano de Villa del Río [...], situado sobre el arroyo del Salado [...], y se encamina a dicha población

restos que los Blázquez aportan en las fotografías mencionadas y a que se refieren Corzo-Toscano, Almendral Lucas, Jurado Sánchez, Fernández Casado y S. Madrazo como a realidad efectiva, incluso antigua, que, por consiguiente, no tendrían nada de romano, sino que serían las mencionadas cepas de principios del s. xvII, como se ha dicho?

(Comenta, a este propósito, SILLIÈRES [Les voies..., op. cit., 241-2] que, aunque «En effet, il est exceptionnel qu'un vieux pont de pierre n'ait jamais été cosideré comme romain, si bien qu'il est possible d'arriver à un total d'une quarantaine de 'ponts romains' pour le sud de l'Espagne», según añade algo después [ibíd., 242], «pour tout le sud de l'Espagne peuvent être comptés dès à présent huit ponts romains» [ i.e.: de Villa del Río, del arroyo Pedroches, de Alcantarillas, el viejo de Córdoba, el de Écija, de Niebla, y los desaparecidos –pero conocidos por incripciones— de la antigua 'Oreto' y sobre el Guadalmazán, cerca de La Carlota], reiterando que «Quand on aura réussi à dater, grâce à des documents d'archives qui ne peuvent manquer d'exister, un certain nombre de ponts pour chaque époque, depuis la période visigotique jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, un grand pas sera réalisé vers l'établissement de la chronologie des vieux ouvrages d'art que l'on a eu souvent trop facilement tendance à considérer comme romains» [ibíd., 204, n. 87]; opinión esta refrendada por I. Moreno Gallo [v. Vías romanas..., op. cit., 69 y 205, respectivamente]: «la inmensa mayoría de los puentes que construyeron [los romanos] no han llegado hasta nuestros días [...]. En el estudio de grandes trazados de vías romanas se detecta a la perfección el bajísimo porcentaje de puentes y obras de paso supervivientes sobre el número de cauces atravesados [...]; los puentes romanos, de los que se conserva al menos una hilada de sillares en su emplazamiento original, no superan los treinta y cinco en toda la Península Ibérica. Cifra irrisoria, en todo caso, comparada con los que fueron necesarios para el establecimiento de la red viaria principal de las carreteras públicas en Hispania [...]», pues «a pesar de la extraordinaria calidad de los puentes que construyeron [...] y el afán de durabilidad que imprimían a sus obras, los puentes se cayeron incluso en vida del Imperio»; o «La nómina de las vías y puentes de época romana ha aumentado en España hasta grados de inflación insoportable» [así mismo, ibíd., 100, etc.]. En idéntico sentido, V. GALLIAZZO [v. I Ponti Romani, t. I, op. cit.., 104] afirma que «In realtà non c'è quasi città attraversata o lambita da un corso d'acqua e già appartenuta allo scomparso impero romano che non vanti uno o più ponti 'romani' almeno di sito o di fondazione, a volte senza una minima prova». A pesar de todo, el mismo Galliazzo [v. I Ponti Romani, t.II. Catalogo Generale, op. cit., 325-68 (n.ºs 647-69)] incluye un número algo mayor de puentes considerados romanos y pertenecientes a la actual Andalucía que los que ofrece Sillières).

(25) Algo dijimos, también, respecto a una parte, al menos, del mismo en la n. 11.

BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES bordeando la N-IV. Desde Villa del Río sigue la línea del ferrocarril hasta alcanzar la 'Colada de los Almendros', camino en el que se conservan restos de empedrado perteneciente a la antigua vía. Marcha por dicha colada, pasando junto a la Ermita de los Remedios, cruza la línea férrea y llega a 'Epora' (Montoro) (26).

Según los 'Vasos de Vicarello' II y III [...], que son los más antiguos, existió en territorio de 'Epora' una 'mansio' con el nombre de 'Ad Lucos', que podemos traducir como 'junto a los bosques'. Su nombre en acusativo, precedido de 'ad', nos indica que la 'mansio' fue creada específicamente para servir a la vía v que se encontraría en las afueras de la ciudad. En las inmediaciones del cruce de la vía con la línea del ferrocarril se conserva la caja de la calzada y restos de su pavimento. Su ancho era de 6,30 m. y su grosor debió situarse entre 1,20 y 1,40 m. La vía fue asentada sobre un lecho de roca caliza. Desde Montoro parte la vía con dirección S.-SO.por el 'Camino de la Barca de Adamuz' (27). Poco antes de llegar al cementerio se conserva un tramo de la antigua calzada de unos 500 m. de longitud [...], discurría sobre un terraplén y presentaba un pavimento de guijarros (28). En el cementerio de Montoro abandona el 'Camino de la Barca de Adamuz' y se dirige hacia la N-IV, siguiéndola hasta el km 365 (29) [...]. Abandona la N-IV, pasa por las proximidades de los cortijos de Sta Ana y de Mudapelo (término municipal de Pedro Abad) [...]. Se encamina al Guadalquivir, lo cruza y toma el 'Camino de El Carpio a Villafranca de Córdoba'. Continúa su recorrido paralela a la margen derecha del Guadalquivir, en dirección a Villafranca [...]. En este tramo se aprecia perfectamente como la calzada

<sup>(26)</sup> Como se puede observar, la dirección del trayecto propuesta ahora para esta zona es sensiblemente diferente de la ofrecida por autores anteriores.

<sup>(27)</sup> Como dijimos, tampoco en esta parte del trayecto coincide nuestro autor con la dirección del trazado que marca Sillières.

<sup>(28)</sup> Según nos dice el mismo autor en otro art. («Comunicaciones entre Astigi y la Campiña de Córdoba en época romana...», op. cit., 84), pudo realizar un estudio de la estructura de dicha 'Via' en este sector de su recorrido, «concretamente a la salida de Epora (Montoro) con dirección a 'Ad Decumo' y 'Corduba'. Encontramos la calzada formando parte del camino de la Barca, al que abandona al llegar a la altura del cementerio de Montoro», y al que (v. «Comunicaciones terrestres...», op. cit., 466, mapa) se aproximaba, dejándolo, luego (por camino que discurría por detrás del camposanto, según el mapa mencionado), en dirección a la carretera nacional actual.

<sup>(29)</sup> También este tramo del trayecto, que, según Melchor Gil, discurre por la actual carretera nacional, es distinto al que propone Sillières.

discurre sobre un terraplén o 'agger', de 1,20 a 1,40 m. de altura, que la eleva con respecto a los campos circundantes» (ÍD., 1994, 456-7) (30).

Resulta evidente, por tanto, según lo dicho anteriormente, que el tramo de la 'Via Augusta' correspondiente a la zona objeto particular de este estudio (Andújar-puente de Villa del Río, trecho en el que, por cierto, no se

Tales afirmaciones, sin embargo, exigen algunas precisiones, pues resultan un tanto ambiguas por inespecíficas:

- 1) Creo que es completamente cierta la que al primer tramo indicado (Córdoba-Alcolea) se refiere (i. e.:este continuó siendo utilizado en el s. XVI y se integró en la nueva red de Caminos Reales del XVIII).
  - 2) Resultan confusas, no obstante, las relativas a los otros tramos mencionados:
- a) El trayecto Montoro-Villa del Río de la 'Via Augusta' no se utilizó en el s. XVI (v. Villuga, entre otros), por lo menos no como 'Camino Real' (que iba por el llamado 'Camino viejo de El Carpio'), aunque sí parece (si bien, cfr., contra ello, el trayecto defendido para este tramo por el mismo Melchor Gil) que se integró, al menos parcialmente, en la carretera del s. XVIII, según la dirección indicada, para esta última, por mapas y guías de viajeros (entre ellas, la del propio Cabanes), a partir (me refiero a las guías) de S. de Ayala.
- b) En cuanto al tramo Villa del Río-Andújar, es verdad que se empleó, en el s. XVI (v., p. ej., Villuga, entre otros), ese camino (el luego llamado 'La Trocha') como 'Camino Real', pero este, en mi opinión, no es el continuador de la calzada romana y, desde luego, no se integró en la carretera del s. XVIII, vía esta que se abrió por donde, más tarde, discurriría la *vieja N. IV*, esta sí, continuadora, así mismo, del camino romano, si bien este habría quedado ya embutido en aquella carretera de Floridablanca.

En consecuencia, la afirmación antes citada, por lo que se refiere a este último tramo (Villa del Río-Andújar, el que nosostros estudiamos más especialmente), es cierta, en cuanto a su integración en la red de 'Caminos Reales' del XVIII, siempre que el trayecto se lleve —lo que no se especifica en Melchor—, desde el puente de Villa del Río, por la *vieja*—antes de los a. 60— N. IV (continuadora, como digo, de la carretera construida en el siglo mencionado), hasta Andújar. En absoluto, si se hace por 'La Trocha', ruta sobre la que no pasaba 'Camino Real' alguno a finales del dicho s. XVIII, aunque, por aquellos años mencionados (los 60), se construyó por ella—repito— la nueva variante de la vieja N. IV, a la cual variante, ya recientemente, se superpuso la moderna autovía de Andalucía. Cabanes (para cuya época—a. 1830— ya estaba, lógicamente, en servicio la carretera 'nueva' de Floridablanca), ciertamente, la conduce por donde yo indico (Andújar-*Sta Cecilia*-Villa del Río). Villuga (muy anterior: 1546), al tratar del 'camino Valencia-Sevilla', lo lleva por la *venta de S. Julián*, es decir, por 'La Trocha' (pero se refiere al 'Camino Real Medieval'; nada dice, por supuesto, sobre que el mismo sea continuador de la vía romana).

<sup>(30)</sup> Añade este mismo autor (v. «Comunicaciones terrestres...», op. cit., 456 y n. 10) que «Del estudio de las obras de J. Villuga y de F. J. Cabanés, podemos deducir que los tramos de la 'Via Augusta', Córdoba-Alcolea y Montoro-Villa del Río-Andújar, continuaron siendo utilizados en el siglo XVII y posteriormente fueron integrados en la nueva red de Caminos Reales del siglo XVIII», así como que «Posteriormente, este tramo [Córdoba-Guadalmellato, de la mencionada 'Via'] y el existente entre Villa del Río y Andújar, fueron integrados en la nueva carretera creada a fines del XVIII entre Madrid y Sevilla, como podemos apreciar en la obra de Cabanés, F. J.: 'Guía general de correos, postas y caminos'...».

han encontrado –se dice– restos del camino romano sobre el terreno ni, en él, miliario alguno (31)) se *suele* llevar por el llamado 'Camino de esta última Villa a Andújar', conocido, así mismo, por el apelativo de 'La Trocha' (32). Sin embargo, repito, algunos testimonios y ciertas consideraciones, como los que expongo a continuación, sobre esta tesis, que 'parece' incon-

<sup>(31)</sup> CORZO; TOSCANO (op. cit., 91) afirman que ni siquiera se ha conseguido esclarecer con precisión en todas sus partes el recorrido general de la 'Vía', menos aun el del tramo que va desde el poblado de S. Julián en dirección a Andújar («Desde el poblado de San Julián, los posibles restos de la vía no pueden ni siquiera ser supuestos», dicen [ibíd., 123]). No obstante, al final de la exposición de argumentos que sigue (ya en la parte 2.ª de este trabajo), contrarios a este trayecto, yo ofreceré algunas pruebas de lo que son vestigios, a mi entender claros, de la mencionada calzada.

<sup>(32)</sup> Todavía por los años 1959-60, según unos documentos conservados en el Archivo Municipal de Lopera (v. J. L. PANTOJA VALLEJO: «Las vías pecuarias en el término municipal de Lopera y las ordenanzas de la Comunidad de Labradores de Lopera del año 1935». En J. MONTIEL BUENO (Dir. de Publicaciones): XI Jornadas sobre historia de Lopera, 203, 204, 205, 207, 209, 212, etc. Jaén, 2000), se conocía, también, dicho camino con el denominativo de 'Viejo', especificativo que se puede ver, así mismo (es la mención más antigua que conozco), en el Mapa del término municipal de Lopera, del a. 1879 (refer. en J. Cortés José [Coord. v Dir.]: Catálogo de Cartografía Histórica de Jaén, op. cit., II, 817 [n.º 11 096, n.º doc. I.C.A. 89-004010]). De ser este el continuador de la 'Via Augusta' por esta zona norte de Lopera -lo que vo no estimo, como intento probar, pero así, insisto, lo creen una gran parte de los investigadores-, en ese documento, aparecería una magnífica descripción, detallada, del trayecto de aquella por el término de la villa mencionada (algo más de cuatro km). Se dice, en efecto, en el trabajo de PANTOJA (que supongo 'resumen' del documento original; no parece cita 'textual' del mismo): «Penetra [dicho 'Camino Viejo'] en el término municipal de Lopera procedente de Villa del Río (Córdoba),al cruzar el Puente del Salado (Puente Romano), llevando en su interior, y como eje, la carretera general de Madrid a Cádiz (hoy Autovía) entre las parcelas de tierra calma del Pago de Vega Baja, que deja a la derecha, y los olivares de la Casería de San José y de Juan Puertas que quedan a la izquierda. Se aparta después del Cordel de la carretera [se hace referencia a la vieja N. IV], deiando ésta por la derecha y también las parcelas de labor de Miguel Alvear. Ana Salguero y Ana Tupia. Cruza la Colada del Abrevadero del Vado de las Puercas y continúa su recorrido entre los olivares de El Miedo, que quedan a ambos lados y después el olivar de la Montilla por la izquierda y pequeñas parcelas de olivar del Pago del Camino Viejo a la derecha, para seguir entre olivar y tierra calma de la Casería de los Siles hasta llegar al Camino de Valcargado y Arroyo de Mirabueno (que limita el término); se interna después en el de Marmolejo...» (ibíd., 209). Es cierto que ese apelativo de 'viejo' o 'antiguo' dado a un camino orienta, a veces, sobre la coincidencia del mismo con una calzada romana (cfr., v. c., para algunos casos, SILLIÈRES, Les voies..., op. cit., 217), pero no creo que se pueda aplicar (como tampoco el término 'arrecife' [v. SILLIÈRES, ibíd., si bien matiza, allí mismo el autor mencionado; y, sobre todo, Corzo; Toscano, Las vías romanas..., op. cit., 91: «lo que impide forzar la identidad de las vías romanas con todos los arrecifes de Andalucía» ]), de modo sistemático, a las mismas; de manera que, en mi sentir, no se puede establecer, como principio, la ecuación 'camino viejo'='vía romana', ni siquiera para zonas por donde se deduce que aquella tendría, aproximadamente, que pasar. Un camino abierto, p. ej., en el s. XVII, para un usuario del XIX, puede ser considerado perfectamente (y, en consecuencia, ser denominado) como 'viejo', sin que, por ello, tenga que coincidir con una vía romana, aunque, también es cierto, esa coincidencia sea posible. (V., p. ej., al respecto, M. CRIADO HOYO,

testable, ofrecen motivo, entiendo, si no a claro rachazo de la misma (esta es, desde luego, mi actitud), sí, al menos, de atenta consideración. Presento, por ello, algunas matizaciones y reservas (contraargumentos) que hacen al trazado del camino romano anteriormente delineado en este trayecto de que tratamos (33).

op, cit., 170, quien copia [tomado de un 'Informe dado por el Ayuntamiento de esta ciudad (Montoro) al Gobierno de Madrid en 1850 para refutar las falsedades e inexactitudes contenidas en la Historia del Consulado y del Imperio, escrita por el eminente historiador y hombre de estado Mr. A. Thiers'], las siguientes palabras: «En la retirada de Dupont, siguió el ejército el arrecife viejo, que sale casi de la misma Villa de Pedro Abad a Villa del Río en línea recta, distante algo del arrecife nuevo». Sin duda, aquel ['El Atajo'], a pesar de su especificativo, no corresponde al tramo que, generalmente, se asigna a la vía romana (augústea) por esta zona, v este último ha de identificarse con el 'Camino Real' del s. XVIII, este sí coincidente, en su mayor parte, con la vía romana. [Cfr., para esto mismo, el mapa Hoja 924: Bujalance del I. G. y Estadístico del a. 1899, donde, así mismo, ese camino que va directo de Villa del Río a El Carpio aparece con el denominativo de 'viejo']). Dice, en este sentido, de modo muy significativo, A. BELTRÁN (v. «La Red viaria en la Hispania romana:Introducción». En La red viaria en la Hispania Romana, 49. Zaragoza, 1990) que «En la investigación de las calzadas antiguas se ha partido, con frecuencia, de los llamados en cada localidad 'caminos viejos' [...], forzando no pocas veces el cómputo de distancias conocidas por los itinerarios cuando no la situación de las ciudades». De modo semejante, en ibíd., 51: «no pocas veces unos y otros [enlosados medievales y caminos campesinos de cantos rodados hincados para sujetar la tierra] han sido calificados de 'romanos' simplemente porque en las localidades se les conoce como 'viejos'». Para la no igualdal de la palabra 'arrecife' = 'camino romano' (al menos, en documentos modernos), véase, además, el Diccionario...de MADOZ, que Corzo; Toscano citan como referencia, y, más claramente, incluso, puede comprobarse esta ambigüedad terminológica en F. M.ª Tu-BINO (La Corte en Sevilla. Crónica del Viaje de SS. MM. y AA. RR. a las provincias andaluzas en 1862, págs., v. gr., 60, 63, 64. Sevilla, 1863), donde esa voz es sinónima, sencillamente, de 'carretera' (tal vez, principal), sin más. Incluso en el lenguaje popular de la primera mitad del s. XIX se puede observar esta inespecificidad del término 'arrecife'. En una de las aventuras que el célebre bandolero Juan Caballero nos cuenta en sus propias Memorias (cito por S. MA-DRAZO: El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, op. cit., t. I, 663, n. 17) dice que, dirigiéndose una noche hacia el puente de Alcolea para atracar la diligencia que venía de Madrid para Sevilla, perdido el camino, pidió a un vecino de Espejo que lo guiase hasta allí, y, en efecto, «nos puso en el arrecife, llegamos al puente de Alcolea y empesamos a detener a todo el que pasaba, enserrándolos en la venta». Evidentemente, el mencionado se refería, con la palabra 'arrecife', al 'Camino Real' y no a calzada romana alguna, que, de otra parte, no parece que pasase, según opinión mayoritaria -aunque existen, según se ha visto, teorías en favor- por esa parte meridional del puente. De todas maneras, cuanto más antiguo sea el documento donde esa voz aparezca, seguramente más verosímil pueda resultar esa coincidencia que, en principio, negamos de forma sistemática (v. SILLIÈRES: Les voies..., op. cit., 218).

Desde luego, como se dijo en el texto, nadie ha mencionado –al menos en tiempos recientes– restos conocidos de calzada romana por aquel (llamado 'Viejo') trayecto.

<sup>(33)</sup> Para localizar la situación aproximada de los sitios más importantes que citamos a partir de ahora, v. el croquis A. al final de esta 1.ª parte (p. 64).

## En efecto:

A) P. Sillières, concede, para la descripción de este y otros tramos posteriores de la 'Via', un fuerte valor probatorio al *Itinerario* de Fernández Franco. Así, dice del referido erudito: «Parmi ceux-ci [anticuarios del s. XVI al XVIII], on ne peut manquer de mentionner F.(sic) Fernández Franco, 'Itinerario e discurso de la vía pública que los Romanos dejaron edificada en España para pasar por toda ella de los montes pyreneos y por la citerior hasta la béthica y llegar al mar oceano' [...], pour la précision de ses descriptions du tracé de la 'Via Augusta'» (ÍD., 1990, 14, n. 36). De modo semejante, comenta, en otro pasaje de su obra, que «La premièr place [entre los anticuarios españoles] revient assurément à F. Fernández Franco qui dédia à la 'Via Augusta' une étude de très grande valeur puisqu'il réussit à établir à peu près parfaitement son itinéraire entre Andújar et Séville et avec une exactitude bien supérieure à tout ce qui fut écrit après lui» (ÍD., 1990, 208-9).

Parece, sin embargo, significativo, y sorprendente al tiempo, que, para el tramo de vía inmediatamente anterior al referido puente romano de Villa del Río, nuestro autor no hava tenido en cuenta, a pesar de todo, el testimonio de dicho anticuario, tan valioso por la 'exactitud', según sus propias palabras. Lleva Fernández Franco la vía, en efecto, por dirección diferente a la dada por Sillières, que es, esta última, de otro lado, insisto, la habitualmente establecida. Dice aquel: «Haber Strabón hecho mención de la venida de Julio César a Obulco o Porcuna v de la guerra civil que con los hijos del magno Pompeio tuvo en el Andalucía ha causado esta digresión, por parecer que no se debía dejar de tratar algo de ella, aunque en summa, como se ha hecho; v agora, volviendo a la vía pública v a su continuación digo que, aunque Strabón dice que viene a dar a Obulco, no viene al mismo lugar, sino más de media legua abajo hacia Lopera, a un sitio que dicen de Santa Cecilia, antes de llegar a la villa de Aldea del Río, v allí,en la dicha parte de Santa Cecilia, dejaron en el mismo edificio del arrecife una columna grandísima de mármol cárdeno, aunque no tenía letrero alguno, y la debieron dejar allí para algún límite de jurisdicciones (34), y como ya

<sup>(34)</sup> Las calzadas romanas sirvieron, en efecto, muchas veces como 'limes' de propiedades o de territorios (v., p. ej., A. Grenier: *Manuel d'archélogie gallo-romain, 2. L'arquéologie du sol. Les routes*, 13. Paris, 1985; o C. Jullian: «Notes gallo-romaines. CX. L'analyse des terroirs ruraux». En *R. É. A.*, t. XXVIII, 1926, 148 [«les tracés de ces routes ['militares' o 'publicae'] peuvent servir a reconstituer les limites des grandes domaines»], y en ibíd., n. 3 [«l'utilisation comme limite de la 'via publica militaris' a été souvent indiquée par les 'Gromatici' [...]: «per certa loca viae militares finem faciunt [...]. Il va sans dire qu'il en était

estaba por el suelo, lo pidieron los frailes de la Trinidad de la ciudad de Andújar al gobernador de la Orden de Calatrava, en cuyo término estaba (35), y se la llevaron con harto ruido y trabajo para el nuevo monasterio que edifican fuera de la ciudad. Viene luego el camino a la venta o portadgo que dicen de la roda, límite de la Orden de Calatrava, y allí pasa cerca el Salado, donde está la puente de edificio romano que puse al principio de este cuaderno» (ÍD., 1596, 61). (36).

Es decir, que Fernández Franco (quien –según terminamos de verbasándose en Estrabón, como fuente literaria, y en la directa observación,

de mème des autres espèces de chemins [...]: viae publicae[='militares'] et vicinales et communes in finibus incidunt» »]. De modo semejante, cfr. R. CHEVALLIER (Les voies romaines, 61, 67, 72, 99, etc.Paris, 1997). Este último autor (ibíd., 37, n. 10) recuerda el caso de «une colonne en forme de tourelle marquant la limite du territoire de Reggio...»; o P. SILLIÈRES (v. «La rareté es voies romaines en Hispanie méridionale: explication et consequênces». En Historia, 60 (Labor omnibus unus), 107. Stuttgart, 1989), quien afirma que «Les autres milliaires (que no pertenecen a ciertas vías del S peninsular) [....] semblent provenir le plus souvent des environs immédiats des villes antiques ou de limites entre des territoires de cités».

Se puede observar, de otro lado, en aquella noticia de Fernández Franco, una coincidencia curiosa con lo que intentó hacer el abad de un convento con el famoso miliario de Sacquenay, situado en la ruta romana de Langres a Gèneve (cfr., igualmente, Grenier, op. cit., 55; o R. Chevallier, op. cit., 37, n. 10, 67, 72, etc., con referencia, en pág. 67, a ese mismo hecho).

- (35) Que en la época en que esto escribía Fernández Franco (hacia 1596) este 'arrecife' pasaba por términos propios de la Orden de Calatrava resulta claro, en mi opinión, pues Arjona (dentro de cuyos límites discurriría esta parte del trayecto del mismo) correspondía, desde 1434, a la jurisdicción de la mencionada Orden (v., para esa data, p. ej., M. JIMENA JURADO: *Historia, o anales del Municipio Albense Urgavonenese, o villa de Arjona* [a. 1643] (Ed. y estudio preliminar de R. Frías Marín, 433. Arjona, 1996); o S. MORALES TALERO: *Anales de la ciudad de Arjona*, 87-88. Madrid, 1965; o J. GONZÁLEZ Y SÁNCHEZ: *Historia de la ciudad de Arjona desde su fundación hasta nuestros días*, 118. Madrid, 1905; etc.). El lugar donde esta columna pudo estar situada —estimo— correspondería (pues que estaba cerca de Sta Cecilia y dentro de los límites terminales de Arjona, como decimos), aproximadamente, a un punto colocado entre los km 335-8 de la vieja N. IV, según el mapa de Porcuna, *Hoja n.º 925* del I. G. y Estadístico del a. 1903, o entre los km 336-9 de esa misma carretera, según el mismo mapa y *Hoja* del I. G. y Catastral del a. 1971. De todas formas, esto no es más que una suposición mía, aunque con la base dicha.
- (36) El texto anterior –como los otros que tomo de este autor– han sido actualizados, como ya dije, en grafías y puntuaciones. De otro lado, estimo que la 'legua' de Fernández Franco correspondería a la que, por ese tiempo, utilizaban VILLUGA y MENESES en sus *Repertorios* (a. 1546 y 1576, respectivamente); es decir, la llamada 'legua larga', equivalente a 6,349 km (v. URIOL SALCEDO: *Historia de los caminos de España*, vol. I, 260. Madrid, 1990), que daría, hasta el arrecife dicho, la distancia de unos 3,5 km, en línea recta, desde Lopera, lo que casa bien con la que hay, de aquí hasta la vieja N. IV; si bien al hablar Franco de *«más»* de media legua, sin otra precisión (y dado que la 'legua corta' equivalía a 5,5 km), no se pueda descartar absolutamente que la referida medida esté dada en estas últimas.

BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES como apovo inmediato, describe con detalle gran parte del travecto del 'arrecife' [o «via publica que los romanos construyeron en España»], particularmente a su paso por la Bética), aunque mezcla, teóricamente, a partir de Cástulo, las dos calzadas romanas reseñadas en el 'Itinerario de Antonino', la verdad es que, en la práctica, la que realmente describe (se nota que es la única que conoce y puede distinguir sobre el terreno) es una parte de la 'Alio Itinere Corduba Castulone', es decir, del camino augústeo. Pues bien, el tramo inmediatamente anterior al puente romano de Villa del Río lo dirige, como vemos, «media legua abajo hacia Lopera, a un sitio que dicen de Santa Cecilia antes de llegar a la villa de Aldea del Río». A mi entender, ese trayecto no puede ser otro que el tomado, a partir de Andújar, por la carretera de Andalucía construida, más tarde, por Carlos III, sobre la que se sobrepone, luego, la vieja N. IV, que estuvo en servicio -ya lo comenté-hasta los años 60, ruta que, abandonando LaVega de Andújar, subía la cuesta de El Montecillo, pasaba el Salado de Arjona, discurría próxima a los límites terminales de Arjonilla, bordeaba la casería de Sta Cecilia (37), y, torciendo por el actual cortijo de Navas, dejaba el tramo del viejo 'Camino de Marmolejo a Porcuna', y salía directa al puente dicho de Villa del Río. En todo caso, como para el trayecto conocido con el denominativo de 'La Trocha', tampoco en esta dirección de la vía romana se ha encontrado miliario alguno, salvo que aquella columna de mármol cárdeno dejada «en

<sup>(37)</sup> En sitio próximo se construyó la casa de postas homónima de la 'nueva' carretera de Andalucía (o 'arrecife' de Madrid a Cádiz, como lo llama, también, MADOZ), abierta a fines del s. XVIII (v., p. ej., S. LÓPEZ: Nueva guía de caminos..., p. 52. Madrid, 1828; o F. X. DE CABANES: Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España...., 290. Madrid, 1830 [estas referencias las tomo del interesante libro de A. Valladares Reguero: La provincia de Jaén en los libros de viajes, 75-8. Jaén, 2002]; cfr., para esto mismo, también, al escritor navarro, en Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar, op. cit., 73 o 201. Dice este último en aquella pág.: «CECILIA (STA): «á la salida de Andujar prov. de Jaen, pasado el Puente de 15 arcos que hay sobre el Guadalquivir [...], y continuando la carretera de Andalucía; se encuentra la casa de postas titulada de Sta. Cecilia, con parada de diligencias generales...». En la última pág. cit., indica que «el arrecife de Madrid á Cádiz [atraviesa el término de Marmolejo], sobre el que se halla la parada de postas denominada de Santa Cecilia». F. P. MELLADO [v. Guía del viajero en España, 390. Madrid, 1849] dice a este mismo respecto: «A la salida de Andújar se pasa el ya indicado puente sobre el río Guadalquivir, en el que hay un portazgo, y continuando el camino se encuentra la casa de postas de Santa Cecilia, donde hay parada de diligencias...»). Una referencia curiosa la hallo en la misma obra de S. Madrazo, ya citada:cuando se habla de algunos 'puntos negros' en el atraco de diligencias por parte de los bandoleros andaluces, se cita, en dos ocasiones, esta casa de postas, situada en la carretera general de Madrid a Cádiz, a 12 km de Andújar, asaltada, otras tantas veces, en el a. 1817. Esta vieja parada, aunque en estado semirruinoso, todavía se conserva.

*el mismo edificio del arrecife*», a la que se refería Fernández Franco, mejor que como mojón o límite de jurisdicciones, según él insinuaba, se interprete como miliario anepigráfico o que hubiere perdido la inscripción (38).

B) En unos documentos antiguos (39), cuando se indican los límites de la heredad designada como *La Aragonesa*, se nombra, entre ellos, *«el* 

BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES

<sup>(38)</sup> Dice I. Moreno Gallo que «Los miliarios más comunes pesaban entre mil quinientos y dos mil quilogramos...» (op. cit., 25), y que «Solían ser de unos dos metros de altura v sesenta centímetros de diámetro. No obstante, sus dimensiones eran muy variables, se conocen miliarios de más de tres metros de altura». Por otra parte -añade el mismo autor-, «Algunos miliarios tenían pintura cromando las letras labradas», pero «Otros debían tener todo el texto formado sólo con pinturas, sin labrar, como se deduce del hecho de que [...] algunos sean anepigráficos» (ibíd., 159). Ejemplos varios de este tipo de miliarios aporta, v.c., A. Grenier (op. cit., 72-9), de los que dice que algunos tenían altura considerable («hauter moyenne de deux à trois mètres, sur 0,50 à 0,80 de diamètre» [ ibid., 52 ]), y cita el caso de uno especialmente alto (4 metros), del que afirma: «Cette taille exceptionnelle semble s'expliquer par le fait qu'il marquait en même temps une frontière» (ibíd., 70), para añadir, a continuación, que «On trove souvent à cette époque (s. IV), tansformés en milliaires, des tronçons de colonnes provenant d'édifices ruinés». (Recordemos, en relación con este último aspecto, que muy cerca de ese punto de la vía, estaba situado el yacimiento ibero-romano del cerro de Sta Cecilia). Pues bien, si este de que hablamos -en caso de que verdaderamente correspondiese a tal- hubiera sido de este tipo mayor, tal vez a eso se debiera la sorpresa que dejan entrever las palabras de Franco.

<sup>(39)</sup> El 1.º: Escritura de venta de la heredad de La Aragonesa dada por Sancha Núñez v Leonor Alfons en favor de Ruy González Mesía v Da Leonor Fernández Carrillo, su mujer. del a. 1385. Referencia: R. A. H., Colección Salazar y Castro. M. 17, fols. 34 r. y v. (n.º 48 675 del 'Índice' de la mencionada 'Colección', formado por B. CUARTERO Y HUERTA Y A. de VARGAS-ZÚÑIGA Y MONTERO DE ESPINOSA, t. XXX, pág. 330. Madrid, 1962); el 2.º: Escritura otorgada por D<sup>a</sup> Leonor Alfons por la que renuncia su derecho a la garganta del río de las Yeguas, del a. 1386. Referencia: R. A. H., Colección Salazar y Castro. M. 17, fols. 35 r. a 36 v. (n.º 48 677 del antes mencionado 'Índice', pág. 330). La cita textual es como sigue: «se tiene todo esto que dicho es que vos vendemos con termino de la Orden de Calatrava, y con el arrecife del Monte de la dicha Villa de Arjona e con termino de la dicha Villa de Andujar, y con el dicho Salado de la dicha Villa de Arjona y con el Rio de Guadalquivir...». De espaldas al castillo, es decir, mirando al S, sería una descripción ordenada de la mojonera, comenzando por la derecha: Arroyo de Andújar-Arrecife-Término de Andújar, desde, aproximadamente, el Cerro de Sta Cecilia-Arroyo Salado de Arjona hasta su desembocadura-Río Guadalquivir; esto se puede comprobar con exactitud en el mapa que cito en la n. siguiente. De este tipo de documentos, podemos decir, 'mutatis mutandis', lo que Grenier (op. cit., 157) afirma respecto a los «Textes historiques. Documents d'archivés. Cartes et itinéraires anciens»: «nous n'avons pas besoin d'insister sur l'intérêt trop évident que présentent, pour la détermination des voies antiques les textes historiques du Moyen Age ou les chartes des monastères qui souvent décrivent des propiétés et mentionnent les voies qui les traversent ou qui les bornent»; o lo que asevera, en el mismo sentido, R. CHEVALLIER (Les voies romaines, op. cit., 87): «tous les documents d'archives religieux[...] ou laïques (chartes, diplômes, testaments) [...] peuvent fournir des renseignements topographiques utiles, notamment par référence à des voies qui traversent ou bornent des propiétés». Sobre la importancia

arrecife del Monte de la dicha Villa de Arjona». Para averiguar cuál fuera ese camino a que, por esta zona, se aplica, en el s. XIV, ese denominativo de arrecife, nada más apropiado —creo— que acudir al precioso mapa que, de esa misma heredad, existe en el Archivo Municipal de Andújar (40), mapa confeccionado, como allí se indica, aproximadamente, en 1740, donde se pueden constatar aún los viejos topónimos correspondientes a los límites antedichos y, entre los mismos, el de arrecife del Monte aludido (41). Se aplica, en efecto —como aquí se puede comprobar—, aquel apelativo (arre-

de la documentación medieval para este propósito, nos dice J.A. ABASOLO (v. «El conocimiento de las vías romanas...», op. cit., 11): «Cabe señalar de manera preferente las referencias halladas en cartularios en cuyos documentos más antiguos pueden rastrearse palabras alusivas a las comunicaciones [en nuestro caso, la voz 'arrecife'] [...]. Estos datos [...], solamente son aprovechables si se realiza una adecuada comprobación sobre el terreno» (que yo, en la medida que me ha sido posible, he llevado a cabo). Un conocido art., v.c., de A. GOTTARELLI (Toponimi di origine miliaria lungo la via Flaminia Minore, en Atti e Memorie. Deputazione di Storia Patria per le provincie di Romagna, vol. XXXVI, 1986 [Bologna], 105-33) está basado, en buena medida, en la toma en consideración de esta clase de documentos de época medieval para la identificación de calzadas y lugares de paso de la misma.

(40) Editado por el 'Área de Cultura' del Ayuntamiento de esa misma ciudad en el a. 2002.

(41) Aunque este orónimo (Monte de Arjona) no lo veo mencionando en ninguno de los mapas modernos consultados para este sector (ni siguiera, v. c., en los del I.G. v Estadístico de 1903 [Hoja 925:Porcuna] o en el correspondiente del I.G. y Catastral de 1971 [misma Hoja]), el denominativo es bien conocido por los agricultores de Lopera, quienes, por cuanto he podido deducir, lo aplican, más que a un monte en concreto, a una zona de cerros, cuyas cotas más relevantes son las 349 m y 308 m del último cit. mapa del I.G. y Catastral, entre los arroyos de El Saltillo y Fuente Escribano, y aquel y el de Ballesteros (coordenadas: 37°, 58', 35"; 4°, 08', 25" para el 1.er caso; 37°, 59', 35"; 4°, 08', 45", para el 2.º, aproximadamente). Otro orónimo, con el denominativo genérico de El Monte (tal vez, por elipsis, 'de Arjona'), podría ser -aunque este quedaría va algo más alejado de aquel 'arrecife' mencionado- el aludido (v. así mismo, los mapas antecitados; coordenadas: 37°, 56', 15"; 4°, 07', 30", aproximadamente, en el último dicho). En el 'Mapa del Archivo de Andújar', el 'arrecife' referido se representa atravesando una propiedad de la Universidad [de Priores y Beneficiados de las iglesias parroquiales de la antecitada Villa de Arjona, supongo], situada –al menos, en parte– en ese Monte de Arjona, que, al quedar ubicado (aunque habría que tener en cuenta las limitaciones que el mapa conlleva) entre el allí llamado Camino de los Moledores y el Camino hacia Lopera (de los que luego diremos algo sobre su identificación) y al meridión de la denominada Fuente de las Herrerías, yo colocaría en la zona primeramente dicha en esta nota. Este orónimo aparece, también, citado por JIMENA JURADO en su Historia, o anales del Municipio Albense Urgavonense, o villa de Arjona (op. cit., 255) a propósito de un privilegio de Alfonso XI, dado a esta población en 1325, por el que ciertos sitios de su término (entre los que «una cañada [...] que iva [...] e la dehesa del monte deste lugar [de Arjona]» quedaban libres de la Mesta. De todas formas, al no ir acompañado el dato de comentario topográfico preciso que pudiera servir para época actual, este ayuda poco a su exacta localización.

*cife*) a una ruta que, procedente de Andújar, pasaba (por vado) el Salado de Arjona (42), más al sur del puente de Las Calañas (43), y se dirigía, desde allí, a Villa del Río.

Yo creo que este camino coincide con el descrito, para esta zona, por Fernández Franco (sobre él, más tarde, se construiría –insisto– el correspondiente tramo de la carretera Madrid-Cádiz de Floridablanca, convertida, luego, a su vez –como también se dijo– en carretera general, en uso hasta los años 60, en que la N. IV se desvió por la Cuesta de Marmolejo y por S.

BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES

<sup>(42)</sup> Dice J. A. ABASOLO (v. «El conocimiento de las vías romanas...», op. cit., 12) que, en muchas ocasiones, la antigüedad de un camino se puede reconocer «por su carácter de vieja mojonera entre pueblos». Esta misma idea se puede encontrar en Grenier (op. cit, 23: «aujourd'hui même, on reconnait comme l'un des caractères distinctifs les plus nets des anciennes voies romaines ce fait qu'elle constituent généralement la limite des bans communaux...»); o en Chevallier (op. cit, 99: «Voilà pouquoi l'analyse des cartes et des cadastres montre si souvent des limites des communes et sections cadastrales ou terroirs, ou de paroisses suivant les routes romaines qui sont donc anterieurs et ont perduré un certain temps...»). Varios ejs. concretos de esto que digo los podemos ver en el trecho de la 'Vía de la Plata' comprendido entre Morille y S. Pedro de Rozadas, o entre Las Veguillas y Pedrosillo de los Aires, o entre Berrocal y Casafranca, o entre esta última localidad y Palacios de Salvatierre (Salamanca), etc. (v. J. M. Roldán Hervás: Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata, 131-33. Salamanca, 1971). Pues bien, por esta parte de que hablamos, ese 'arrecife' sirvió, desde el principio de la cuesta de El Montecillo hasta el arroyo Salado, de lindera entre Andújar y Arjona (también, posteriormente, con Marmolejo).

<sup>(43)</sup> En relación con este puente de Las Calañas, podemos decir que, aunque su actual apariencia nada ofrece que recuerde a uno de construcción romana, un documento del a. 1789 (v. I. CADIÑANOS BARDECI: «Los puentes de Jaén», op. cit., 705 y n. 16) lo califica (y tal afirmación entiendo que no puede referirse más que a este de que hablamos) -desconozco el fundamento- de «puente romano». Como para otros casos ocurre, puede ser estimación sin base (v. lo que decíamos antes -n. 24- sobre el «grado de inflación insoportable» en la nómina de puentes de origen romano en España). Desde luego, G. Forst, aunque dibuja, en su conocido mapa que aparece al principio de la obra de JIMENA JURADO Catálogo de los Obispos..., algunos del entorno, no lo hace con este. Tampoco aparece reproducido en el del Dr. Salzedo (Mapa del Arcobispado de Toledo [Obispado de Jaén]), de 1587, donde, así mismo, se representan otros varios). Sin embargo, sí lo veo -por citar algunas referencias antiguas- en el Mapa del Reino de Cordova, de T. LÓPEZ, del a. 1761, o en las Relaciones geográficas del mismo autor (concretamente, en la denominada Descripción Coro-topográfica de esta zona [Bibl. N., ms. 7 301, pág. 351]), cuyos materiales sabemos que se empezaron a coleccionar desde el a. 1766. El testimonio, de otro lado, que ofrece el documento dicho citado por Cardiñanos es señal evidente (comprobable, mejor aun, por otros datos que ofreceremos) de que la carretera de Floridablanca, a que frecuentemente aludiremos en lo que sigue, no pasaba por aquí, ni atravesaba dicho puente. Construido ese trayecto de la misma (Andújar-Villa del Río) hacia el a. 1786, si hubiese cruzado por este sitio, algún reparo se habría hecho en el paso mencionado, y, por escasa que hubiese sido la calidad del mismo, no parece que ya, dos o tres años después, estuviese para ser nuevamente restaurado, como se dice en el registro mencionado.

Julián, siguiendo, esta sí, el antiguo (pero, ¿cuánto de antiguo?: sí, desde luego, para el s. XVI ['Camino Real']) trazado del 'Camino de Villa del Río a Andújar' ('Camino Viejo' o 'La Trocha')).

En el mencionado mapa se reproducen, ciertamente, tres caminos:

- El más septentrional (sin denominativo), que pasaba por delante de donde el castillo de La Aragonesa (con un divertículo que transcurría algo al sur del *Fontarrón* [en el mapa del I.G. y Estadístico, de 1896, *Hoja 903: Montoro*, todavía reflejado el sitio como *Casilla de Fontanar*] algo más meridional).
- Otro intermedio, que yo interpreto como 'La Trocha', allí llamado Camino Real que de Anduxar se (sic) lleva a Cordova, y que venía de pasar el puente sobre el Salado de Arjona (sin duda, el de Las Calañas mencionado).
  - Otro aun más meridional, nuestro arrecife.

Que este 'arrecife', representado en el mapa dicho, es coincidente con el indicado por Fernández Franco (y, desde luego, camino *distinto* al de 'La Trocha') lo deduzco de los siguientes datos:

- 1.—Esta ruta, a su paso por el Salado de Arjona, no atravesaba (allí no se dibuja) —como antes advertí— ningún puente; el cruce de ese llamado 'arrecife' sobre el arroyo dicho se hacía, al parecer, por vado; más al N sí se representa el mencionado de Las Calañas, paso este último sobre el que 'solo' se hace atravesar el *Camino Real de Anduxar a Cordova*, que se dirigía, por el N de los cortijos de S. Julián (*«exido»* y *«hermita»* se llaman allí), próximo y al sur de la venta del mismo nombre, hacia Villa del Río; de este último camino, pasada la venta dicha, se escindía otro, el antecitado de La Aragonesa, que desemboca, pues, en el 'Camino Real' aludido, adonde van, así mismo, a terminar, tras unirse entre ellos, el llamado 'Camino de los Moledores' a Arjonilla y el que procedía de Lopera. Es cierto que aquel (el de La Aragonesa), dejando a su derecha el llamado Vado de las Puercas, continuaba, bordeando el río, hacia Villa del Río, pero ese tramo ya no se reproduce en el dibujo.
- 2.—La llamada *Fuente del Cuerno* (que se localiza en la bajada –vertiente N— de la Loma del mismo nombre), queda, en aquella ilustración, por debajo (hacia el septentrión) del 'arrecife' mencionado, lo que no habría ocurrido si lo que se pretendía dibujar como tal hubiera correspondido al camino de 'La Trocha', que, ciertamente, pasa –y así aparece en la figuramás al norte, es decir, por encima de dicha 'fuente'.

- 3.—La allí mismo nombrada como *Fuente de las Herrerías* (que también se dibuja al septentrión del aludido 'arrecife' y que se ubicaría, estimo, en cercanías del poblado homónimo (44)) quedaba, como en el caso anterior, al norte del aquel camino, lo que, igualmente, no habría sido posible de identificarse este con 'La Trocha'.
- 4.—La casería de *Mirabuenos*—ubicada junto al Arroyo de la Orden (que, por ese motivo, se conoce, así mismo, con el apelativo de Arroyo de Mirabueno (45))— se pinta bastante al septentrión de aquel 'arrecife'; es, pues, 'La Trocha', que pasa cerca de este caserío (llamado 'el Bajo' en su más antigua fundación), algo al norte del mismo, la vía que se representa en su cercanía.
- 5.—El nacimiento del conocido como *Arroyo de la Orden* (del *Término* o de *Andújar*), límite, en efecto, de La Aragonesa —y, con ello, por entonces, de la ciudad dicha— con las posesiones calatravas y, por eso mismo, con Lopera, se representa algo por debajo del 'arrecife' de que tratamos, lo que hubiera sido imposible, si lo que se intentaba dibujar hubiere sido el camino de 'La Trocha', que atraviesa el arroyo mencionado y, en consecuencia, pasa bien por debajo del sitio de su fuente.
- 6.-Dos caminos, que en el mapa referido desembocan en los alrededores del «exido» y «hermita» susodichos de S. Julián y se conocen, allí

<sup>(44)</sup> JIMENA JURADO (v. Catalogo de los Obispos..., op. cit. en n. 24, 173. [Ed. facsímil, estudio e índices de J. Rodríguez Molina y M.ª J. Osorio Pérez. Granada, 1991) lo sitúa una legua al occidente de Arjonilla. Del mismo, dice Rus Puerta (v. Corografía antigua y moderna del Reino y Obispado de Jaén [Ed., estudio preliminar, revisión e índices de J. Latorre García et alii, pág. 105. Jaén, 1998]): «En él [sitio mencionado de Las Herrerías] también se muestran ruinas y señales de población, y por lo menos por esta inscripción [la conocida de Maria, fidelis Xti...] se colige que allí la hubo en tiempos de godos». Es de notar, por otra parte, que, en esa misma obra cit. de Jimena (págs. 27 y 173), se hace alusión –estimo–, aunque indirecta, a este 'arrecife' de que tratamos cuando el autor dice (p. ej., en la primera de las págs. mencionadas) que «a una legua de distancia de el Marmolejo, y otra de Arjonilla al Occidente a vista de Guadalquivir en el termino de Arjona camino de Aldea el rio en el sitio llamado Las Herrerías, se ven las ruinas de edificios...». Presumo, repito, que este camino que se dirigía a Aldea no puede ser otro que el aludido 'arrecife', o el de Lopera a Andújar, que, de todas maneras, conectaba con el mismo. Cuando Madoz (op. cit., 42) afirma que, en el término de Arjonilla, hay «un desp. que debió ser ald. en tiempo de la dominación de los árabes, el cual se encuentra á la misma dist. [1/2 leg.] O. con el nombre de Herrerias», y, algo más abajo, que «los caminos [que atraviesan dicho término] [...] estan sin arrecife, por lo que son penosos, en tiempos de lluvias, esceptuándose la poca carretera que atraviesa en dirección de Madrid á Cádiz», creo que está hablando, no solo del mismo lugar de que tratamos, sino, incluso, del mismo 'arrecife' (va carretera 'nueva' de Andalucía).

<sup>(45)</sup> Cfr., p. ej., PANTOJA VALLEJO, op. cit., 209.

mismo, como *Camino de Moledores* y *Camino de Lopera* (que yo interpreto como los todavía visibles en los mapas del I.G.y Estadístico de 1899 [*Hoja 924: Bujalance*] y de 1903 [*Hoja 925: Porcuna*], denominados aquí, respectivamente, *Camino de moledores* o *Camino del Molino de Casanueva a Arjonilla* y *Camino de Lopera a Marmolejo*), 'cortaban' –según antes indiqué— el 'arrecife' mencionado (como, en efecto, se puede observar en estas últimas cartas), lo que no ocurre con el camino de 'La Trocha', en que desembocan ambos caminos y, por tanto, los 'recibe', pero no los 'corta', y esto bastante más al septentrión.

Es cierto que, en principio —lo decíamos y, con razón, lo defienden Corzo; Toscano (46)—, no podemos establecer una ecuación fija 'arrecife'='vía romana', pero no es menos cierto que (como, así mismo, indica Sillières (47)) cuanto más antiguo es el documento donde ese topónimo se encuentra mencionado —y el nuestro ciertamente lo es—, mayor es la posibilidad de tal identificación.

C) En la Relación de los hechos del muy magnífico e mas virtuoso señor, el señor don Miguel Lucas, muy digno condestable de Castilla (48), leo un dato que pudiera ser sugeridor, en relación con el asunto que defiendo (desde luego, a nivel solo de indicio, sin definitivo valor probatorio): cuando, en el a. 1470, D. Alonso, Señor de la Casa de Aguilar, viene desde Córdoba a entrevistarse con el Condestable en Andújar, tanto a la ida como a la vuelta, hace el camino por Lopera; no toma la dirección de 'La Trocha'. A la ida, es recibido por el Condestable en las afueras de esta ciudad, por la vega de Triana. A su regreso, D. Miguel lo acompaña, así mismo, hasta media legua de Andújar (49), lo que insinúa que, no mucho más lejos de esa

<sup>(46)</sup> Cfr. Las vías romanas..., op. cit., 91.

<sup>(47)</sup> Les voies..., op. cit., 218. Dice: «Toutefois, lorsqu'il [la palabra 'arrecife'] se trouve mentionné dans un 'repartimiento' du XIII<sup>e</sup> siècle ou pour un auteur qui prend la précaution d'écrire 'arrecife viejo', 'antiguo' ou 'romano', ou, enfin, quand il constitue un toponyme on ne peut le rejeter [como sinónimo de 'vía romana']».

<sup>(48)</sup> Utilizo la ed. y estudio de J. Cuevas Mata; J. del Arco Moya; J. del Arco Moya, págs. 354-5. Jaén, 2001.

<sup>(49)</sup> Este es el texto: «Estando el señor condestable en la dicha çibdad de Andújar, segund dicho es, don Alonso, señor de la casa de Aguilar, partió de Córdova e vino a Lopera, y dende a la dicha çibdad, con otros muchos cavalleros, a verse con el dicho señor condestable; el qual le salió a resçebir a la vega de Triana, que esta de la otra parte del río [...]. Y el señor condestable, con fasta çiento e çinquenta roçines que de su casa de la dicha çibdad avían cavalgado, salió [a la vuelta] con él fasta çerca de media legua...».

distancia, debía de estar el acceso al camino de aquella villa; esto podría ser confirmación, así mismo, de la existencia de ese 'arrecife' de que venimos hablando, camino que seguramente tomó D. Alonso, ruta que, efectivamente, torcería —como la vieja carretera N.IV—, a una legua, aproximadamente, de la mencionada ciudad jiennense, en dirección al pueblo referido.

- D) El geógrafo G. Forst, como ya dijimos, compuso un mapa del Obispado de Jaén (a. 1653), que se reproduce al principio de la mencionada obra de Jimena Jurado *Catalogo de los Obispos...*; el mismo se cita frecuentemente como sólida base para ver la dirección del *Camino del Arrecife o antigua calzada romana* por nuestra provincia, y, para Sillières (50), ese mapa merece especial estimación entre los 'antiguos', pues, además de indicar ciertos caminos y puentes en servicio para el s. XVII, lleva marcado, con el nombre de *Camino del Arrecife*, «*le chemin venant de Marmolejo puis passant par 'Castulo'...*» (ÍD., 1990, 207), es decir, el itinerario de los 'Vasos de Vicarello'. Pues bien , el rumbo de esa ruta hacia Córdoba, justo una vez que pasa Andújar, se desvía –parece– por el sitio arriba indicado en Fernández Franco (casería de Sta Cecilia) y no sigue la trayectoria de 'La Trocha', a pesar de que, en él, se marca perfectamente el puente de Villa del Río (51).
- E) Uno de los mapas a que más valor da Sillières para probar el trayecto de la 'Via Augusta' son los planos levantados por los servicios de Floridablanca (52) con motivo de la construcción de la nueva carretera de

<sup>(50)</sup> Lo menciona, además de en la pág. que cito en el texto, en otras varias ocasiones (v. Les voies..., p. 217: «au XVII siècle, G. Forst précise sur sa carte 'Camino del Arrecife' pour le seul chemin qu'il indique et qui corresponde à la 'Via Augusta'»; también, pág. 265).

<sup>(51)</sup> Si bien –es cierto-, hacia el NE de Lopera, el autor lo hace virar de nuevo para, pasando por debajo de nuestro pueblo, buscar la dirección de Cañete y Córdoba. Resulta, por lo demás, significativo, que por este último trayecto y en el yacimiento de Los Morrones, situado cerca de este camino, «un empedrado hecho con cantos rodados, que parecía que fuese la calle de un pequeño pueblo» fue identificado por R. ESPANTALEÓN y JUBES (cfr. «Un nuevo yacimiento arqueológico:La estación romano-visigótica de 'Los Morrones' (Lopera)». En B.I.E.G., n.º 5, 78-9) con una calzada romana (una de las dos –dice– del 'Itinerario de Antonino').

<sup>(52)</sup> Planos particulares que por jornadas representan a la larga la dirección y figura de la Carretera de andalucía, nuevamente abierta hasta Cádiz de orden del excelentisimo señor Conde de Floridablanca (Sign. MAP/354. Real Biblioteca. Patrimonio Nacional, Madrid). De ellos dice el autor francés (Les voies..., 208) que son «les plus précieux de tous ces documents» (es decir, de entre los planos y mapas antiguos). En otro art. («Documents modernes et précisions sur la Via Augusta de Castulo a Cordoue». En Actes du 104<sup>e</sup> Congres National des Sociétés Savantes. L'Aquitain,77) el mismo investigador da como

Madrid a Cádiz. Para la zona que estudiamos (Andújar-puente de Villa del Río), interesa, especialmente, el de la *Jornada VI* (53). Con él delante, Sillières envió el camino romano por 'La Trocha'; pero, quiero hacer algunas precisiones a tal conclusión:

- 1) En el tramo Andújar-El Carpio representado en este mapa, de los tres caminos que aparecen (*Arrecife antiguo* o 'vía romana'; *Camino antiguo* o 'Camino Real Medieval' (54); '*Nueva Carretera*' o la 'en construcción' por Floridablanca (55)), la calzada romana solamente se dibuja, aquí específicamente en forma de guiones, a la venida de Villanueva hasta las cercanías de Andújar y en proximidad de Montoro; el *Camino antiguo* (es decir, el 'Medieval') –pintado en trazo continuo y en gris– se dirige, tras pasar el puente de Andújar, bordeando la ribera izquierda del Guadalquivir, hacia las cercanías de Marmolejo por el S, para, por debajo de S. Julián, continuar hacia el puente romano y Villa del Río ('La Trocha'); el '*Camino Nuevo*', que pasa por medio de La Vega –con trazo continuo y coloreado en rosa–, se desvía por El Montecillo y atraviesa el Salado de Arjona más arriba del puente de Las Calañas, es decir, se dirige, por Sta Cecilia, hacia Villa del Río (56).
- 2) Resulta, sin embargo, sorprendente, que, en tanto que el investigador francés admite, para el tramo Villa del Río-Montoro, que ese 'Camino

fecha de estos (que en original aparecen sin año) «vers 1785». Teniendo en cuenta, sin embargo, que las cartas n.ºs 5 y 6 del 'Informe Belluga' (a que, luego, me referiré explícitamente), en que se expone la situación del camino de Andalucía desde La Carolina a El Carpio, antes de su refacción, se fechan en diciembre de 1785, así como que el Mapa 'Curso del Guadalquivir' de C. Lemaur (del que, así mismo, hablaré enseguida) está datado en noviembre de 1785 y en él todavía no se representa la nueva carretera de Floridablanca, tal vez, la confección de estos mapas –al menos, los que corresponden a las Jornadas V y VI, que reproducen, como su mismo título indican, dicha carretera 'nuevamente abierta' para nuestra zona— haya de retrasarse en algo. No creo, en efecto, que esos croquis hubieran sido confeccionados antes de recibido el mencionado 'Informe' que tiene por finalidad la reparación de la vía.

<sup>(53)</sup> V. la reproducción que, de esta y de la *Jornada* anterior, ofrezco –con el correspondiente permiso– al final de esta 1.ª parte:B.1. a. (p. 65) y b. (p. 67).

<sup>(54)</sup> Se mantuvo como tal por esta zona hasta que fue sustituido por el 'nuevo' de Floridablanca hacia 1786.

<sup>(55)</sup> Así lo estima Sillières, quien afirma que uno de los caminos representados en esa carta es «*la route nouvelle en cours de construction*» (*Les voies...*, op. cit., 208); sin embargo, por el título mencionado, uno se inclinaría, más bien, a pensar que dichos planos fueron levantados a obra terminada.

<sup>(56)</sup> Compruébese lo que digo en la reproducción de esta *Jornada VI*, que, como he indicado, se incluye al final de esta parte (pp. 66 y 68).

Nuevo' fue «construite au XVIIIe siècle sur le chemin antique [el romano], comme le prouve le plan VI de la carte ordonnée par Floridablanca [en que este camino antiguo –salvo, según hemos indicado, el ramal que lleva a Montoro– no se representa, al quedar embutido en la 'nueva' carretera]» (ÍD., 1990, 301), no opine igual para el tramo anterior (Andújar-puente referido) de la calzada romana, que tampoco aparece en aquel mismo plano, porque, igualmente, habría quedado –entiendo– metido en la aludida carretera 'nueva' (como, de otra parte, se desprende –luego se verá– de las afirmaciones de Belluga y, en parte, de las del castellonense A. Ponz ).

Decía –lo incorporo como una demostración más del sentimiento antiguamente existente sobre la superioridad de las construcciones romanas y necesidad de, en lo posible, aprovecharlas para el servicio de las nuevas carreteras— D. Francisco Coello en su *Discurso de Ingreso* en la Real Academia de la Historia (a. 1874) (57) que *«en la proximidad de las mismas vías antiguas se trazaron en época reciente las nuevas carreteras en cuya construcción se utilizaron para sus obras y afirmado los viejos materiales»* (58).

F) Otro de los documentos a que Sillières (59) concede más utilidad para probar su tesis del trayecto de la 'Via Augusta' por la dirección del

<sup>(57)</sup> Cito por P. ALZOLA Y MINANDO (*Historia de las obras públicas en España*, 61. Madrid, 1994).

<sup>(58)</sup> Parecer semejante reflejan estas palabras de FERNÁNDEZ DE MESA en su Tratado legal y político de caminos públicos y posadas: «la gran fábrica de los caminos romanos convendría imitarse en todas partes» (cito por J. I. URIOL SALCEDO: Historia de los caminos de España, vol. I, op. cit., 244). Que este criterio estuvo bien presente en la construcción de las carreteras modernas lo confirman, así mismo, las palabras de R. DEL ARCO (v. «Modificaciones de vías romanas en la Edad Media». En A. E. A., vol. XXVII, n.ºs 89-90, 295): «Estos [los romanos] se habían dado cuenta del valor de esta tierra española, trazaron sobre su superficie una red de comunicaciones, tan adaptada al suelo, que las bien trazadas modernas siguen las construidas por aquellos». Y, desde luego, resulta especialmente significativa la recomendación de Belluga (tomo la referencia, en este caso, de SILLIÈRES, Les voies..., op. cit., 610): «que l'on recherche avec diligence l''Arrecife antiguo' ou voie romaine depuis Andújar jusqu'au Cortijo del Cuervo et qu'on le mette en état parce qu'un chemin qui a duré tant d'années promet plus de sécurité que les nouveaux».

<sup>(59)</sup> Cfr., p. ej., Les voies..., op. cit., 208 y 301, respectivamente. En efecto, refiriéndose a los planos y mapas antiguos que sirven para conocer la dirección de las vías romanas en el S peninsular, afirma el mencionado investigador francés: «Mais on n'oubliera pas la carte du cours du Guadalquivir entre Mengíbar et Seville qui permet de préciser encore le tracé antique de la 'Via Augusta' puisque son échelle est bien plus grande; par exemple, y apparaît très clairement le franchissement du Guadalquivir par l'Arrecife', près de Pedro Abad »; o (cita ya incorporada antes en el texto) «Entre Andújar et Marmolejo aucun vestige assuré ne subsiste, mais il ne fait aucun doute qu'elle continuait à longer le fleuve par sa rive gauche:en effet,

'Camino Viejo de Villa del Río a Andújar' ('La Trocha') es el mapa por él llamado *Curso del Guadalquivir* (60). Yo, sin embargo, que discrepo, así mismo, del trazado del 'arrecife' que, de ese mapa, deduce Sillières, basándome, también, en el plano de la *Jornada VI*, antes mencionado (61), opino, por contra, que es éste documento fundamental para apoyar mi teoría. Observo, en efecto, en dicho mapa (*Curso*), lo que sigue:

- 1.—El trazado del 'arrecife', por la parte de Villanueva de Andújar (denominativo aquel [arecif] que allí se usa), se dibuja, como es normal en otros planos más o menos próximos en el tiempo, por las cercanías de la ribera izquierda del Guadalquivir.
- 2.—Una vez pasada Andújar (tras cortar dos caminos, que yo entiendo son los que se dirigían a Arjona y Arjonilla), atraviesa el centro de La Vega. Se representan, desde este punto, en dirección a Córdoba, dos vías:
- 2.a) La que discurría *más cercana al Guadalquivir*, que es continuación de la que pasa el río por el puente de aquella ciudad (Andújar), y que, si comprobamos el antecitado plano de Floridablanca (*Jornada VI*), corres-

c'est le trajet indiqué pour l'"Arrecife' sur la carte ['Curso del Guadalquivir'] de C. Le Maur. Il est d'ailleurs jalonné de nombreux établissements romains, en particulier celui du Cortijo de Villalvilla. Ensuite, toujours en se fondant sur le tracé de l'"Arrecife', on proposera pour la voie un itinéraire qui n'arrivait pas jusqu'à Marmolejo, mais qui obliquait vers l'ouest en direction de la gare de Marmolejo, près de laquelle s'etend aussi un important gisement romain». En el mismo sentido, Melchor Gil (v. «Comunicaciones terrestres entre Astigi y la Campiña...», op. cit., 80): «Sobre este mapa ['Mapa del canal proyectado...', etc., v. nota siguiente] están trazados los caminos próximos al Guadalquivir entre Espeluy (Jaén) y Sevilla, entre ellos el 'arrecife', que en su recorrido coincide con la actual [fecha de publicación del art.: junio de 1991] N. IV ». Todo esto (en lo referente, concretamente, a la dirección allí representada del 'arrecife' para al trayecto que nosotros estudiamos) –como indico en el texto– no me parece cierto, sino consecuencia de una interpretación equivocada del recorrido del mismo.

<sup>(60)</sup> Referencia más explícita: Mapa del canal proyectado en el valle del Guadalquivir en continuación del entre este rio y Guadarama (sic), firmado por Carlos Lemaur y fechado en Madrid, a 7 de noviembre de 1785. (Conservado en la Biblioteca Central Militar.-Instituto de Historia y Cultura Militar. Madrid, SH.ESP.-11/12). Aunque –como por el propio título se puede deducir– no es un mapa de caminos, se representan en él una parte (los más importantes; sobre todo, el 'Arrecife' y el 'Camino Real Medieval') de los que, por aquellas fechas, discurrían por las inmediaciones del antecitado río. Véanse las reproducciones que –con el correspondiente permiso– ofrezco de este magnífico mapa al final de esta 1.ª parte del trabajo:B. 2. a. (p. 69) y b (p. 71).

<sup>(61)</sup> V. pp. 70 (B.2.a.a.) y 72 (B.2.b.a.). Estimo que es fundamental *concordar* los trayectos ofrecidos por ambos documentos para sacar una conclusión clara.

ponde al aquí llamado *Camino antiguo* (62). Esta ruta continuaba, de una parte, hasta Marmolejo, pasando por las cercanías del citado Cortijo de Villalvilla (63), y, de otra, formando una variante frente al meandro de La Ropera, torcía, en dirección SO, buscando el 'arrecife', lo tomaba en un pequeño trecho y, abandonándolo enseguida (64), seguía, luego, con dirección a las ventas de S. Julián y a Aldea del Río; resulta evidente –contrastado ese trayecto con el indicado en el plano antecitado de Floridablanca– que todo él conformaba el *Camino antiguo* o 'Medieval'.

2.b) La que, marchando *por el centro de La Vega* –que es continuación, como señalé, del 'arrecife', que venía de la parte de Villanueva–, llega hasta las cercanías de El Montecillo, lo sube, atraviesa el Salado de Arjona más arriba del puente de Las Calañas y, por Sta Cecilia, se dirige, recorriendo un trayecto más al meridión que el antedicho 'Camino Medieval', hasta el puente de Villa del Río, tras juntarse con aquella ruta antedicha ('Camino Antiguo'), un poco antes de este puente. Fue esta que describo la dirección por donde se trazó la 'nueva' carretera de Floridablanca, luego vieja N.IV, que se mantuvo en uso –repito– hasta comienzo de los años 60 (65), cuando

<sup>(62)</sup> Ruta que el mismo SILLIÈRES (*Les voies...*, op. cit., 208) identifica con el de la Baja Edad Media y Época Moderna (al que yo denomino, por simplicar, 'Camino Medieval').

<sup>(63)</sup> V. n. 59.

<sup>(64)</sup> Creo que es sobre todo a partir de este punto cuando Sillières confunde el 'Camino Medieval' con el 'arrecife' o calzada romana, pues, como vimos en la n. 59, dice que esta «n'arrivait pas jusqu' à Marmolejo, mais qui obliquait vers l'ouest en direction de la gare de Marmolejo», lo que, opino, no es cierto, sino que –como se indicó– toma, a partir de aquí, el rumbo de la cuesta de El Montecillo. Añade aquel autor, en el mismo sentido (v. ibíd., 616), que «Aux alentours d'Andujar [...], la grand route romaine restait dans la basse vallée du fleuve pour eviter les pentes», lo que es verdad solo hasta que las más considerables comienzan al SE de Marmolejo, ya que –además de que manteniéndose junto al río (siempre siguiendo el itinerario propuesto por el investigador francés) no hubiese evitado los desniveles de La Cuesta (de Marmolejo) y los de la zona de S. Julián-, a partir de El Montecillo, prefiere, en mi sentir, la dirección que propongo, entre otras razones, porque ese trayecto ofrece –salvado su comienzomenos altibajos y está más alejado del agua.

<sup>(65)</sup> V., p. ej., el *Plano general del tramo entre los km 328,547 y 346,600 de la carretera de Madrid a Cádiz, N. IV*, fechado en Jaén a 31 de Marzo de 1959. En J. Cortés José, op. cit., 839 (n.º 11 396; en el Instituto Cartográfico de Andalucía, n.º doc. 88-027707). Pueden, así mismo, confirmar el hecho otros planos y proyectos de acondicionamineto y variantes (a. 1946, 1952, 1 952, 1953, 1954) correspondientes, todavía, a dicha N. IV (cfr. ibíd., pág. 837 [n.º 11 358; n.º doc. en I.C.A.: 88-027673], 837 [n.º 11 370; n.º doc.: 88-027682], 837 [n.º 11 371; n.º doc.: 88-027683], 838 [n.º 11 375; n.º doc. 88-027698], 838 [n.º 11 376; n.º doc. 88-02702], 838 [n.º 11 377; n.º doc.: 88-027697]).

se terminó (ahora sí por 'La Trocha') la nueva variante de la moderna carretera de Andalucía, precedente de la actual 'autovía'.

Creo, en definitiva, que este documento (ciertamente, muy importante para saber el trazado del antiguo 'arrecife') viene a apoyar, justamente, mis propuestas; no las del mencionado especialista.

G) En la carta n.º 6 del *Informe* que B. Belluga dirige al Conde de Floridablanca (datada en Córdoba, el 11 de diciembre de 1785 (66), notificándole el estado, específicamente, del tramo que estudiamos de la carretera de Andalucía), documento (ese *Informe*) al que, por cierto, Sillières concede, así mismo, notable importancia para esclarecer el asunto de que tratamos («Enfin, mérite une mention spéciale l'enquête rálisée par Bernard Belluga en 1786 pour le surintendant des chemins de Charles IV, le Comte de Floridablanca. Il s'agissait, pour l'enquêteur, de reconnaitre l'état de la grande route d'Andalousie menant d'Andújar à Cadix [...] (puesto que estas cartas) ne décrivent pas seulement tous les tronçons à refair, ils indiquent aussi avec précision les endroits où se conservent les vestiges de la 'Via Augusta'...» (ÍD., 1990, 207)), se dice, efectivamente, que «Quedamos citados para ir el día siguiente a la Aldea (67) los 3 (68), como en efecto fuimos. Este camino (69) sigue por la via Romana (70) y componiendo algunos pasitos (71), para los quales ya tiene orden, está concluido y firme, de

<sup>(66)</sup> Referencia: A. H. N., sección Estado, legajo 3 165, carta n.º 6.

<sup>(67)</sup> Entonces, Aldea del Río; hoy Villa del Río.

<sup>(68)</sup> Es decir: el propio Belluga, el Corregidor de Andújar y el arquitecto del camino.

<sup>(69)</sup> Parece inferirse, sin lugar a duda, que se refiere al 'nuevo' (es decir, al que se va a componer), en su trayecto Andújar-Villa del Río; no tenía ninguna finalidad nombrar siquiera al otro (i.e.: al 'Camino Medieval', luego conocido como 'La Trocha'), sobre el que no se iba a hacer arreglo alguno.

<sup>(70)</sup> Resulta, a mi entender, claro que se refiere al *total* de ese camino proyectado, en el tramo que se menciona, lo que, de otro lado, estaría muy de acuerdo con la recomendación hecha por el mismo Belluga que hemos visto en la n. 58.

<sup>(71)</sup> En cuanto al significado de esta palabra, entiendo que es el de «lugar o sitio por donde se pasa de una parte a otra» y, más particularmente, «paso de un arroyo» (v., p. ej., R. A. E.: Diccionario de la Lengua Española, 22.ª ed., 1150. Madrid, 2001; o M. ALONSO:Enciclopedia del Idioma, t. III, 3167. Madrid, 1958). Tal vez Belluga se refiera a la necesidad de construir un puentecillo en la travesía de dicha carretera sobre el Salado de Arjona. En efecto, por estas mismas fechas (martes, 23 de septiembre de 1783), la Gaceta de Madrid (n.º 76, pág. 793) ofrece la noticia de la apertura del nuevo camino de Despeñaperros y, entre otras cosas dice: «Se han compuesto los demás pasos y puentes para la continuación de la carretera...», texto en que resulta evidente el empleo de ambos vocablos ('paso' y 'puente')

modo que...». Según estas palabras, resulta evidente que la 'nueva' carretera que se iba a construir se haría aprovechando la calzada romana. Siendo así que aquella se dirigió, ciertamente, por Sta Cecilia (i.e.: la 'Vieja Nacional IV'), creo debe deducirse que es por esa dirección por donde discurriría, así mismo, la ruta romana en esta zona y no –como (lo indico una vez más) se suele decir– por el 'Camino de Villa del Río a Andújar' (o 'La Trocha') (72). Como simple anécdota, añado que, para 1801, no obstante, según el informe de D. Agustín de Betancourt dirigido a D. Pedro Cevallos y titulado Noticia del estado actual de los caminos y canales de España..., la carretera de Andalucía, entre otras, a excepción del Puerto del Rey, presentaba ya un estado bastante deficiente, pues estaba casi intransitable en invierno. Las obras de construcción parece que habían sido demasiado ligeras (73), y, para

como sinónimos. Ello no parece obstar, sin embargo, para que la palabra mencionada se emplee, en otras ocasiones, sencillamente con el significado de 'tramo', 'trozo', 'trecho', 'pasaje'. P. ej., en el mismo art. mencionado (pág. 792), nótense las palabras que siguen: «Se van a emprender con mas actividad, si cabe, la obra de este camino para Sevilla y Cádiz, dexándole corriente y cómodo en todos sus principales pasos». Así mismo, con idético sentido ('tramo', 'trozo') se emplea la palabra por A. Ponz.

<sup>(72)</sup> La extrañeza que mostraba antes sobre el posicionamiento de Sillières en relación con el testimonio de Fernández Franco respecto al trayecto de la vía romana por nuestra zona y sobre las conclusiones sacadas por el mismo autor de la observación del plano de Floridablanca Jornada VI para el tramo de la misma vía Villa del Río-Montoro, en contraste con lo defendido para el trayecto anterior Andújar-Villa del Río (el que nosotros estudiamos), la reitero, ahora, respecto a la interpretación de estos tres últimos documentos -básicos- que he presentado en el texto, de fines del s. XVIII (Belluga, mapa Curso del Guadalquivir y planos [Jornadas VII y VIII, en este caso]), hecha por el mencionado investigador, en tanto que aplicados al tramo Córdoba-La Luisiana, en disparidad, igualmente, con lo que de los mismos opina respecto a nuestro trayecto. Dice, en efecto, Sillières, en esta segunda ocasión (v. Les voies..., op. cit., 303-4), que existen «documents de la fin du XVIIIe siècle, qui prouvent que la route nouvelle d'Andalousie, construite sous Charles III, a repris presque intégralement le tracé de la 'Via Augusta'. C'est, par exemple, le témoignage de Belluga qui assure que «d'Ecija à La Luisiana, le chemin suit la chaussée romaine»; c'est, ensuite, la carte établie sur ordre de Floridablanca: elle ne représente aucun troncon de l''Arrecife antiguo', simplement parce que celui-ci fut recouverte par la route nouvelle jusqu'à Carmona; c'est, en fin et sourtout, la carte du Guadalquivir:étant antérieure à la construction de la route nouvelle, elle indique seulement l''Arrecife '..." (si bien, para nuestra zona, este último mapa señala, así mismo, el 'Camino Antiguo o Medieval'). Son estas, justamente, las mismas consideraciones en que vo me baso para llevar la ruta romana por la dirección que defiendo, distinta, desde luego, a la del Prof. mencionado. Resulta, en consecuencia, incomprensible, para mí, que, con estos supuestos, aplicados al tramo que decimos (Córdoba-La Luisiana) y aplicables perfectamente a la trayectoria de la calzada romana por nuestra zona, Sillières, sin embargo, enviara su trazado por el sentido de 'La Trocha'.

<sup>(73)</sup> V. P. ALZOLA, op. cit., 284-5; cfr., igualmente, José I. URIOL, op. cit., 314. Incluye este último autor, entre las numerosas citas del *Memorial* de Betancourt (a. 1803), esta que

nuestro trayecto –según se desprende de las propias palabras de Belluga referidas– aquellas debieron de consistir, en buena medida, en una no muy compacta reparación del camino romano.

H) Afirma A. Ponz: «Salí de Anduxar, caminando cosa de una legua por la llanura ó Vega que empieza, luego que se pasa Guadalquivir, por el famoso puente que queda dicho. Despues se sube una cuesta, y por territorio llano, aunque elevado, se camina hasta baxar á la Aldea del rio, distante de Anduxar quatro leguas. Parte de este camino es de los construidos últimamente:parte es el antiguo arrecife de los Romanos, pero compuesto en donde ha sido necesario» (ÍD., 1791, 252-3 (74)). Veo citado, con frecuencia, este comentario y, en general, la obra de Ponz, para mostrar por

sigue: «La carretera [de Andalucía], ya casi no se puede transitar en invierno; hay trozos grandísimos en que no hay ni señales de camino. Sin embargo, cuando se construyó, que no hace muchos años, se exageró mucho la economía y celeridad con que se había hecho, dando por acabado un camino abierto sin inteligencia y sin tener los materiales correspondientes y las obras de puentes y alcantarillas tan malísimamente hechas que se están cayendo todos los inviernos». Esto mismo parece desprenderse, también, de la afirmación de S. MADRAZO (v. El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, op. cit., t. I, 296) que cito: «el firme del camino [nueva carretera de Madrid a Cádiz] se deteriora [unos años después] al no haber recibido una buena cimentación»; en tanto que Fernández de Moratín, para 1797, decía de esta misma carretera general de Andalucía que, excepto el tramo Cádiz-Puerto de Sta María, Despeñaperros y las cercanías de Aranjuez, el resto «es malo, lleno de rodeos inútiles, de hondonadas y barrizales impracticables». (Tomo la cita última de Jurado Sánchez, op. cit., 60). Hasta cierto punto, el mismo conde de Floridablanca admitía, inconscientemente, la causa de ello, pues, en su Memorial, presentado a Carlos III en 1789, decía: «Por otra parte, es de admirar la economía de estas obras[entre las que la construcción del camino de Andalucía hasta Cádiz que, para 1789, según el mismo Floridablanca en sus Observaciones, estaba ya todo corriente, excepto el puente de Alcolea], pues habiéndose regulado en otro tiempo cada legua de camino nuevo en un millón de reales, no llega lo que ahora se gasta a la tercera o cuarta parte de esta cantidad», lo que indicaría que la mayor baratura de costos repercutió gravemente en la calidad de la construcción. (Copio esta última referencia de Uriol Salcedo, op. cit., I, 267). El mismo URIOL apostilla, de su parte, que «Mientras las carreteras construidas en la época anterior, 1759-1777, destacaban por su magnificencia y grandiosidad, las construidas en esta época [de Floridablanca:1777-1792] son más sobrias y económicas» (ibíd., 270).

(74) Esta afirmación parecería contradecir en algo lo indicado (v. apdo anterior) precedentemente por Belluga. Según las palabras ya citadas de este, da la impresión, como advertíamos, de que *toda* la 'nueva' carretera, en el tramo que decimos, se va a construir sobre la vieja calzada romana (lo que creo se pudiera confirmar observando, primero, el trayecto del 'arrecife' que ofrece el mapa *Curso del Guadalquivir* y, después, la *Jornada VI*, carta esta última en que se puede ver cómo, en efecto, esa carretera nueva discurre completamente —en mi opinión— sobre el 'arrecife' mencionado). De las palabras de Ponz, sin embargo, habría que deducir que, para el mismo trozo, se aprovecha solo una *parte* del viejo camino. En el texto veremos, más adelante, cómo se pudieran interpretar esas aseveraciones del mencionado autor.

dónde discurría el «camino de Romanos». En Sillières, v. gr., se dice que «également, dans le 'Voyage' de Ponz, peuvent être relevés quelques passages, notamment des mentions de voies romaines menant à Séville ou celles de vieux ponts» (ID., 1990, 206). Nuestra referencia puede ser un ejemplo concreto de ello, y, aunque no muy precisa, en principio, él (Sillières ) debe de interpretarla como válida, también, para orientar la vieja ruta romana por 'La Trocha', que es lo que este autor, insisito, defiende (75). Un buen investigador de las vías romanas por esta zona, E. Melchor Gil, nos dice y, en parte, lo hemos indicado, que «Del estudio de las obras de J. Villuga y de F. J. Cabanés, podemos deducir que los tramos de 'Via Augusta', Córdoba-Alcolea y Montoro-Villa del Río-Andújar, continuaron siendo utilizados en el siglo XVI y posteriormente fueron integrados en la nueva red de Caminos Reales del siglo XVIII; este hecho nos es confirmado por A. Ponz que, en su obra 'Viage por España', dice del camino de Andújar a Villa del Río: «Parte de este camino es de los construidos últimamente; parte es el antiguo arrecife de los romanos, pero compuesto en donde ha sido necesario»» (ÍD., 1994, 456), si bien, al no detenerse aquel autor, específicamente, en el estudio de este tramo, no sé qué sentido (respecto a la dirección del trayecto) da a las mencionadas plabras del castellonenese (76).

Yo entiendo, no obstante, que disponemos, en este pasaje de Ponz, de un buen apoyo, así mismo, para sustentar, con base adecuada, mi propuesta; y esto por los motivos siguientes:

- 1) Por cuanto precede y sigue a ese texto, parece, ciertamente, que Ponz está hablando del camino 'nuevo' que, a partir de Andújar (y en referencia concreta a la cita incorporada), creo es el que él toma cuando narra esta parte de su viaje.
- 2) La descripción del mismo (si bien no excesivamente detallada) estimo que se corresponde mejor con el tramo que va por la 'cuesta' de El Montecillo (alude a una sola de ellas, en tanto que por 'La Trocha', además de referirse a la de Marmolejo, debiera de haber hecho mención de otra, no menos apreciable, como es la de S. Julián), superada la cual el camino es, ciertamente, 'llano' y siempre 'elevado'; por la otra dirección, sin embargo, es, a veces, 'elevado', pero, desde luego, no 'llano', pues son continuos los desniveles y altibajos.

<sup>(75)</sup> V. id., Les voies..., op. cit., 301.

<sup>(76)</sup> Recuérdese, así mismo, en este punto, lo que decíamos en n. 30.

3) Vistos los mapas antes (apartados E y F) mencionados, no parece sea cierta la afirmación de Sillières en el sentido de que «Entre Andújar et Marmolejo aucun vestige assuré ne subsiste, mais il ne fait aucun doute qu'elle [la calzada romana] continuait à longer le fleuve par sa rive gauche...» (ÍD., 1990, 301). En efecto, como –lo dijimos antes– de la observación de los mismos (particularmente, de la Jornada VI) se puede deducir, era el 'Camino Antiguo' o 'Medieval' el que discurría, en nuestro travecto, más cercano a la orilla izquierda del Guadalquivir; de modo que, la 'nueva' carretera de Floridablanca marchaba, tras Andújar, primero por el centro de La Vega y, luego, subiendo la cuesta de El Montecillo, hacia Sta Cecilia y Villa del Río, etc. Interesa, igualmente, observar el mapa Curso del Guadalquivir, pues además de seguirse, perfectamente, el 'Camino Antiguo'mencionado, se puede percibir, también, cómo, en él, no se representa todavía la carretera 'nueva' (no estaba, como advertíamos, aún construida), pero sí la dirección del 'arrecife', que después se aprovechó para sobreponerla, y que se dirigía, ciertamente, por medio de La Vega aludida (77).

Las palabras de Ponz, en consecuencia, que no aclaran, porque no lo indican explícitamente, cuál fuera esa parte 'nueva' y cuál el «arrecife de los romanos compuesto en donde fue necesario», tal vez se puedan entender (a la luz, así mismo, de los mapas referidos y de las palabras de Belluga) en el sentido de que la carretera recién construida aprovechara toda ella el 'arrecife' mencionado, pero que, en el discurso de este, hubiese habido partes más deterioradas que, por tanto, hubieran necesitado una más profunda refacción, dando estas, luego, la sensación de ser completamente 'nuevas'; en tanto que otras, solo con una ligera 'compostura', habrían sido habilitadas para su nuevo fin (78).

Creo que, a esa parte del camino «construido últimamente», en el sentido que termino de decir, pudo haber correspondido el tramo de calzada que formaba ambas cuestas (septentrional y meridional) de El Montecillo, donde

<sup>(77)</sup> Más adelante, insistiremos en las conclusiones que, de la consideración de estos mapas, se pueden sacar en relación con el mencionado testinonio de Ponz.

<sup>(78)</sup> De esa opinión parece ser –entiendo– J. JURADO SÁNCHEZ ( v. «La carretera Madrid-Cádiz y la repoblación itineraria del siglo XVIII». En M. AVILÉS; G. SENA (Eds.): Nuevas poblaciones en la España Moderna, 88. Córdoba, 1991) cuando afirma: «Tras el viaje de Belluga, la carretera general [Madrid-Cádiz] fue mejorada. Ponz lo testimonia en este tramo:hasta Andújar está terminado, 'pero es menester irla consolidando en algunas partes', mientras desde dicha ciudad hasta Villa del Río coexisten trechos renovados con otros de la calzada romana compuesta donde era necesario».

un abandono secular de la obra y un deterioro fuerte debido a las escorrentías habrían estropeado, notablemente, la vía; así como el que pasaba por el centro de La Vega, zona por la que una continuada y secular roturación habría desgastado, igualmente, de forma seria, los restos de la misma (79). Un indicio, que, tal vez, sirva para confirmar lo dicho, lo encuentro en L. MAGALOTTI (80), quien nos dice que, tras dejar Andújar, Su Alteza [Cosme de Médicis] se dirigió a El Carpio; pasado el puente de aquella ciudad. hacia la parte de allá del río, hay vastísimas plantaciones de olivos, pero «Sulla mano manca [del río] son tutti campi seminati, ma passata una lega s'incomincia a trovar boscaglie intere d'ulivi...» (ÍD., 1933 (?), 173). El sendero que tomara el ilustre viajero hubo de ser, sin duda, el 'Camino Real' (de esa época) o 'Antiguo', al que hemos hecho referencia, y que, dejada Andújar, discurría un trecho por la orilla izquierda del Guadalquivir y, tras Aldea del Río, marchaba 'derecho' a El Carpio (lo que se puede observar, reitero, en los mapas antecitados). A la izquierda del río, era todo, pues, tras aquella ciudad y por una legua, «campos sembrados» (es decir, La Vega). Y bien, a pesar de la cercanía de la calzada romana al mencionado 'Camino Real', no se alude, por esa zona, a ninguna otra ruta, ni siquiera a esta, testimonio importante de la romanidad antigua, seguramente porque esa calzada (que, como también se puede ver en los mapas susodichos, pasaba muy próxima), deteriorada ya gravemente y convertida, para entonces, con seguridad, en camino rural sin excesiva importancia, no atrajo, en absoluto, la atención ni de aquel ilustre viajero ni de su cronista.

<sup>(79)</sup> Como nos dice B. Taracena («Las vías romanas en España». En Crónica del III Congreso Arqueológico del Sudeste español, 249. Cartagena, 1947), por doquier, las vías romanas se vieron afectadas por «el afán roturador de los labriegos [que] fué destruyendo sus restos». J. M. Roldán (Iter ab Emerita Asturicam..., op. cit., 130), refiriéndose a un tramo muy concreto de la 'Vía de la Plata' (Salamanca-Aldeatejada), y por lo que respecta a su conservación, comenta que hay trozos perfectamente visibles, «pero donde el terreno es de labor, al ser arada y sacarse de su lecho las piedras del afirmado, [la calzada] ha desaparecido por completo». De todas formas, pudiera ser, también, que esa parte del camino correspondiente a la de los «construidos últimamente » perteneciese al tramo 'Andújar-puente-conexión con el 'arrecife'', el cual hubiese sido rehecho completamente en relación con el 'Camino Antiguo', y todo el resto, tras la conexión mencionada, coincidiera ya con el camino romano, compuesto donde hubiere sido necesario.

<sup>(80)</sup> V. su *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669)*. (Ed. y notas de Á. Sánchez Rivero y Á. Mariutti de Sánchez Rivero, 173. Madrid, s. a. [A. VALLADARES REGUERO (v. *La provincia de Jaén en los libros de viajes*, op. cit., 172) apunta la posibilidad de que la ed. se realizara en el a. 1933; sin embargo, SILLIÈRES (*Les voies...*, op. cit., 844) presenta, con seguridad, como fecha de la ed. española, el a. 1954]).

Parecería apoyar esta interpretación que hago –no más que una hipótesis, al cabo- de las palabras mencionadas de A. Ponz el que este mismo autor afirme, de la 'nueva' carretera, que «desde Aldea del Rio [...] sepa V. que hay quatro leguas hasta El Carpio, por camino nuevo quasi todo con sus puentes, alcantarillas...» (ÍD., 1791, 273); En efecto, si, por los mapas antecitados Jornada VI (recordemos, al respecto, las palabras ya dichas de Sillières: «construite [la 'nueva' carretera] au XVIII<sup>e</sup> siècle sur le chemin antiaue, comme le preuve le plan VI de la carte ordonnée par Floridablanca et comme l'afirme Belluga...» (ÎD., 1993, 301)) y Curso del Guadalquivir, vemos claramente que el decurso del 'arrecife' se representa por donde luego se construyó la carretera de Andalucía del s. XVIII (allí, embutido ya el camino romano en esta), no creo sea disparatado interpretar las mencionadas palabras («camino nuevo quasi todo») con el sentido que he propuesto:que prácticamente toda la calzada romana, desde Andújar hasta las cercanías de Pedro Abad, hubiese sido aprovechada, pero, gravemente deteriorada en algunos tramos, estos hubiesen requerido una reparación de tal naturaleza que el camino resultante hubiese parecido de 'nueva' construcción.

- 4) Insistiendo aún en la misma cuestión; de las anteriores palabras de Ponz se deduce, claramente, que, en este tramo que vemos (Andújar-Villa del Río) de la carretera 'nueva' del s. XVIII, una *parte* (81), al menos, consiste en el 'arrecife' de los romanos 'recompuesto'. Esta parte hubo de corresponder (no hay, estimo, otra opción):
- a) O bien a la que, desde aquella ciudad, discurría por el centro de La Vega hasta El Montecillo.
  - b) O bien al trozo Montecillo-Sta Cecilia-Villa del Río (82).

Ciertamente, *no el tramo de La Trocha*, pues, por ese trayecto, no se trazó la carretera de Floridablanca y, desde luego, las reparaciones mencionadas se hacen *en función de esa carretera 'nueva'*; nada, por tanto (salvo, hipotéticamente, el pequeño tramo de La Vega), se hubiera aprovechado (lo que iría, sin

<sup>(81)</sup> Entendida la palabra, en esta ocacsión, como equivalente a 'tramos prolongados' de la misma y no –según indico en la n. siguiente– a 'trozos' que se van sucediendo, a lo largo de todo el trecho, de modo intermitente.

<sup>(82)</sup> Una tercera posibilidad sería que las partes 'nuevas' y las 'recompuestas' se dieran, indistintamente, a lo largo de todo el trayecto, pero esta abundaría todavía en favor de mi propuesta, pues habría que admitir, sin duda, que el trayecto de *todo* el 'arrecife' y de *toda* la 'nueva' carretera serían coincidentes en esta zona.

duda, al menos contra las palabras de Belluga) de la calzada romana si esta hubiese discurrido por esa última trayectoria mencionada ('La Trocha').

Opino que la afirmación de Ponz a que venimos aludiendo («parte de este camino es de los construidos últimamente [lo que parecería indicar que esa es completamente nueva]:parte es el antiguo arrecife de los romanos, pero compuesto en donde ha sido necesario») habría que entenderla, insisto, de la siguiente manera:

- a) La parte de 'nueva' construcción debió de corresponder o bien a las cuestas de El Montecillo, o bien al centro de La Vega, zona en la que —lo hemos indicado— una intensa y prolongada roturación tuvo que haber dañado, gravemente, la vieja calzada (83), o bien a ambas. Las reparaciones debieron de producir la impresión de que esos tramos resultaron, en la práctica, completamente nuevos.
- b) La parte del antiguo 'arrecife' 'recompuesto' concordaría, mejor, con el tramo Salado de Arjona-Sta Cecilia-Villa del Río, zona menos trabajada (todavía para el s. XVIII, de abundante chaparral y lentisco) y que, además, en sentido 'estricto', no podía corresponder (salvo con la acepción antes aludida) a un «*camino de los construidos últimamente*», pues, como vimos en los documentos presentados antes (apados A y B), de ese *arrecife* se habla al menos desde época medieval.

Estimo, por tanto, que la calzada se dirigía, pasada Andújar, por el centro de La Vega hasta la cuesta de El Montecillo y, desde aquí, por Sta Cecilia a Villa del Río.

En definitiva, Belluga (y creo que, en esto, merece mayor crédito aun que Ponz) parece apuntar que se aprovechó *toda* la «via Romana» para la construcción de la carretera de Andalucía.

Ponz, que una *parte*, la cual habría de coincidir –estimo– con uno de los tramos antedichos; pero –insisto, porque es finalidad básica de este tra-

<sup>(83)</sup> Dice, p. ej., CHEVALLIER (op. cit., 304), investigador bien experto en la observación de las calzadas romanas sobre el terreno, que una de las causas más importantes de la «metamorphose des voies» es la «nature du sol», pues «Les terrains plats et humides, les prés conservent moins bien les vestiges». Y, al mismo respecto, afirma SILLIÈRES (v. «La búsqueda de las calzadas romanas: desde la foto-interpretación hasta el sondeo». En La red viaria en la Hispania Romana, 420. Zaragoza, 1990): «Por la diversidad de sus métodos la prospección tradicional sigue siendo la base de todo estudio de la red viaria. Pero se hace difícil en la España meridional por los factores naturales y los métodos de cultivo, todos ellos muy desfavorables para la conservación de los vestigios».

bajo- nunca con 'La Trocha', por donde no se trazó camino 'nuevo' alguno a fines del XVIII.

Los testimonios de estos dos autores (Belluga y Ponz) habría, así mismo, que enmarcarlos –como unas págs. arriba insinué– en un contexto más amplio:

- a) El de los documentos medievales y Mapa del Archivo de Andújar ya mencionados, según los cuales, el decurso que indicamos (Montecillo-Sta Cecilia-Villa del Río ) se conocía –repito– ya de antiguo con el denominativo de *arrecife*, por lo que creo podemos deducir con fundamento que era por aquí –no por el llamado *Camino Viejo de Villa del Río a Andújar* por donde la calzada romana discurría.
- b) También, el de la observación de los mapas del s. XVIII aludidos; pues bien:
- b.1.) A la vista de la *Jornada VI* –elemento fundamental para basar mi tesis– se pueden establecer las siguientes opciones y –creo– solo esas:
- Que el 'arrecife' fuese, desde Andújar a Villa del Río (como parece pretender Sillières), por donde el citado mapa envía el allí llamado *Camino antiguo* (i.e.:orilla izquierda del río hasta algo antes de Marmolejo, siguiendo, desde las cercanías de este pueblo, el camino de 'La Trocha'). Si hubiese sido así, ni Belluga ni Ponz llevarían razón (cosa extraña) en sus repectivas afirmaciones, pues *nada* de aquel ('arrecife') se hubiera aprovechado en la 'nueva' carretera del s. xVIII.
- Que el 'arrecife' discurriese completamente por donde, luego, se trazó esa carretera 'nueva' (como dice Belluga y, en mi opinión, reproducen este [Jornada VI] y el mapa Curso del Guadalquivir que, a continuación, analizo). En este caso, Ponz tendría razón en el sentido antes comentado (i.e.: las partes más deterioradas del 'arrecife', reformadas muy a fondo, producirían la impresión de ser totalmente nuevas; o en el de que las reparaciones se hubiesen sucedido intermitentemente en todo el tramo del 'arrecife').
- Que el 'arrecife' fuese por el centro de La Vega hasta la cuesta de El Montecillo y, desde aquí , discurriese por donde 'La Trocha'. En tal caso, solo se habría aprovechado aquel trozo primero para la carretera de Floridablanca (contra las afirmaciones de Belluga, el testimonio de los documentos medievales arriba aportados que hablan del *Arrecife del Monte de Arjona*, y el propio de la *Jornada VI* que, al trayecto luego conocido como 'La Trocha', denomina *Camino antiguo*, es decir, el 'Medieval').

- Que el 'arrecife' se lleve por el *Camino antiguo* hasta la cuesta de El Montecillo para, virando al S, seguir por Sta Cecilia hacia Villa del Río. En este caso, tendría razón, 'literalmente', Ponz: una parte de la carretera del s. XVIII (el tramo del centro de La Vega) sería 'nueva'; otra parte (tramo de Sta Cecilia), el 'arrecife' 'recompuesto'. Pero ello iría contra la afirmación de Belluga en el sentido de que «*el camino* (parece que *todo*) *sigue por la vía Romana* », y, ciertamente, en lo referente al primer tramo del trayecto, de lo que yo desprendo de la interpretación de este y, más claramente todavía, del siguiente mapa.
- b.2.) A la vista del mapa *Curso del Guadalquivir* –otra pieza básica para mi propuesta– se pueden establecer las siguientes alternativas, y –creo– solo ellas:
- Teniendo presente que la carretera 'nueva' de Andalucía no se representa en el mismo (el mapa se realiza —como dijimos— en época algo anterior a la de construcción, al menos de este tramo) ni en proyecto (pues no era su finalidad), se ha de inferir que (excepción hecha de algunos divertículos que se dirigen a Marmolejo, a Arjona, a Arjonilla y a Lopera) esta carta solo reproduce dos rutas más importantes:el 'arrecife' y el 'Camino Antiguo'. Pues bien, aquel (procedente de Villanueva de Andújar) atraviesa, claramente, el centro de La Vega hasta el comienzo de la cuesta de El Montecillo. Al llegar aquí, un camino (podemos deducir del mapa anterior que se trata del *Camino antiguo* o 'Medieval') se dirigía por donde el luego llamado 'La Trocha'.
- Como consecuencia, hemos de inferir que el que sigue por El Montecillo y Sta Cecilia no podría ser otro que el 'arrecife' (lo que coincidiría con lo dicho por los documentos medievales citados y, según lo indicado en el apdo inmediatamente anterior, con lo expresado por Belluga).

En definitiva:consideradas todas estas alternativas y con base en los testimonios referidos, me parece mucho más ajustado llevar la calzada romana (y, repito, esa es mi teoría) por donde la vieja N. IV y no, como hasta ahora han propuesto la mayoría de los investigadores, por el llamado 'Camino Viejo' o 'La Trocha'.

I) Parece, así mismo, extraordinariamente sorprendente que D. Manuel de Góngora (quien inspecciona, en general, los sitios que describe), una vez que nombra a *Uciense*, colocándola cerca de Marmolejo (84), no ofrezca, hasta

<sup>(84)</sup> V. su op. cit. *Viaje literario por las provincias de Granada y Jaén*. Granada, 1856 (Ms. de la R. A. H., leg. 9-5359). La parte correspondiente a Jaén (el «Viaje literario por la provincia de Jaén») fue publicada en la revista *D. Lope de Sosa* de los a. 1915 y 1916. La referencia concreta a que aludimos: íd., a. 1915, 278. Jaén, 1982.

Montoro, como en otros casos hace, detalle alguno de por dónde discurría la vía, que, de Cástulo, iba a Córdoba. Resulta evidente, pues, que, por la fecha de esta visita a los lugares respectivos (antes, desde luego, de 1860, año en que *D. Lope de Sosa* dice que elevó el mencionado autor a la Real Academia de la Historia la 'Memoria' con el título citado en la nota anterior (85)), en la zona de Marmolejo-S. Julián, o no quedaban restos de aquella (si es que, por la misma, los hubiere habido en alguna ocasión –yo, reitero, no lo creo–), o nunca existieron, porque el camino romano no iba por esa dirección.

Algo parecido se podría decir respecto del trayecto de la vía romana, por esta misma zona, descrito en la 'Memoria n.º 59', presentada por A. Blázquez y Delgado-Aguilera y A. Blázquez Jiménez (86) y publicada el a. 1923 por la Junta Superior de Excavaciones Arqueológicas. En efecto, los investigadores citados hablan de la existencia de una calzada romana (la única que mencionan por esta zona en la margen izquierda del río) que pasaba «junto a las ruinas importantes de un pueblo romano que llaman 'La Aragonesa'», sitio por donde «el camino romano [es] perfectamente visible, y en dirección geográfica rectilínea, con la cual continúa a Andújar, percibiéndose claramente» (ÍD., 1924, 177-8) (87). En esta última afirmación, dos hechos podríamos destacar:

1) La vía se conduce por delante de un yacimiento romano que, al parecer, estaba próximo al río (cerca del castillo de aquel mismo nombre (88));

<sup>(85)</sup> Ibíd., a. 1915, 94.

<sup>(86)</sup> V., por lo que a nuestro tema se refiere, «La vía romana de Corduba a Castulo, por Epora» y «Otro camino romano de Córdoba a Cástulo», op. cit., 170 y sigs.

<sup>(87)</sup> A ese camino hemos hecho, antes, alusión cuando expuse el contenido del mapa de 'La Aragonesa' del Archivo de Andújar. Esta ruta desembocaba, por las proximidades de la venta de S. Julián, en lo que, en ese dibujo, se llama 'Camino Real' de Andújar a Córdoba. No obstante, nadie –salvo los autores mencionados (también Ponsich [op. cit., 69; Mapa de Montoro], dibuja, por dicha zona, una calzada romana coincidente, en parte, con la mencionada) – habla de él como continuador de la 'Via Augusta'. (Recordemos lo apuntado sobre el primero de estos investigadores en la n. 9).

<sup>(88)</sup> Si bien se enumeran varios yacimientos por esta zona, no se habla, en la actualidad, de ninguno de ellos como de asentamiento que dé la impresión de haber sido población de importancia en esta época romana. Cfr., p. ej., M. Ponsich: *Implantation rurale antique...*, op. cit., 69 [mapa de Montoro], 76 y 80. V., así mismo, J. L. Serrano Peña et alii: «Prospección arqueológica superficial en el término municipal de Marmolejo (Jaén)». En *A. A. A.-1988*, t. III, 164-66 (particularmente, los yacimientos n.ºs 43, 44, 45, 59 y 61); o J. C. Castillo Armenteros: *La campiña de Jaén en época emiral (s. VIII –X)*, 220-1. Jaén, 1998 (especialmente, los yacimientos n.ºs 1, 2, 3); o M. Molinos et alii: *Un problema de fronteras en la periferia de Tartessos: Las Calañas de Marmolejo (Jaén)*, 105 [fig. 45], 137 [fig. 67], 140 [fig.70], 145,

más al norte, pues, de la dirección por donde se hace pasar, habitualmente, el recorrido de la 'Via Augusta' por esta zona.

2) Prescindiendo de la confusión que, como indicábamos en el texto, reflejan los autores, al identificar, en este trayecto que mencionamos, una parte del camino 'Item' del 'Itinerario' con la dirección, en realidad, de la 'Via Augusta', enviando el 'Alio Itinere' por la ribera derecha del Guadalquivir, no podemos por menos que preguntarnos cómo es posible que no hubiesen reconocido estos como vía romana el, por otro lado tan cercano, 'Camino Viejo de Villa del Río a Andújar' ('La Trocha'), que discurría, en efecto, muy poco más al sur, si no hubiere sido, como para el caso anterior decíamos, por una ausencia total de vestigios (si es que alguna vez los hubiera habido) en ese tramo mencionado (89).

<sup>155-6 (</sup>sobre todo, los yacimientos n.ºs 96, 97, 98; en pág. 156 se afirma que La Aragonesa existía para fines del VII-comienzos del VI). Jaén, 1994. A. Ruiz; M. Molinos hablan, así mismo, de un yacimiento de relativa importancia ('oppidum') en el sitio de La Aragonesa, pero para el Horizonte Pleno Ibérico (v., p. ej.,«Elementos para un estudio del patrón de asentamiento en las Campiñas del Alto Guadalquivir durante el Horizonte Pleno Ibérico (un caso de sociedad agrícola con Estado )». En *Arqueología Espacial, 4. Coloquio sobre distribución y relaciones entre los asentamientos. Del Bronce Final a Epoca Ibérica*, 191. Teruel, 1984; o *Los Iberos. Análisis arqueológico de un proceso histórico*, 114. Barcelona, 1995, texto, este último, donde se nos dice, sin embargo, que el asentamiento indicado surge en el paso del s. VI al V a. Cr.). Por su parte, A.U. Stylow et alii («Notas para la localización de *Ripa* (Plinio, *N.H.*, III, 10) A propósito de un hallazgo epigráfico». En *A. A. C.*, n.º 8, 185-9) localizan en proximidades de La Aragonesa un yacimiento importante, donde, hipotéticamente, habría estado asentada una ciudad romana, pero el sitio lo colocan en la finca de San Sebastián, término municipal de Lopera, algo antes, pues, de aquella heredad.

<sup>(89)</sup> Se podría contestar que esto sucedió porque la vieja calzada romana habría quedado completamente disimulada en el 'Camino Real Medieval'; pero, aparte de que parece difícil admitir que, en tal caso, no hubiera quedado huella ninguna 'reconocible' de aquella, el hecho (a mi entender, 'cierto') de que la 'nueva' carretera del s. XVIII aprovechara el camino romano y, sin embargo, ningún tramo de la misma se trazó por este trayecto de que ahora hablamos (aparte de los argumentos antes expuestos), inducen a pensar que esa respuesta no sería acertada. Cabría hacerse, para la dirección que yo propongo, del camino romano (i.e., por Sta Cecilia), así mismo, idéntica pregunta; pero, ahora, la respuesta resulta fácil:en el momento en que estos investigadores escriben, el tramo de calzada romana que discurriera por el curso indicado por mí (si es que se les hubiera ocurrido examinarlo) ya no sería reconocible como tal, pues había quedado, ahora sí, incrustrado en la carretera de Floridablanca y disimulado tanto por esa primera refacción de fines del s. xvIII, como por otras posibles reestructuraciones posteriores y, por ello, sin claras huellas perceptibles por aquellos. (Sin embargo, como más adelante veremos, por esta zona sí existen –estimo– restos de clazada).

J) Aunque, por ninguno de los tres aludidos posibles trayectos para esta zona ('Camino Viejo', 'La Aragonesa', 'Sta Cecilia') se han mencionado vestigios de calzada romana (90), en algunos trechos del último referido (antigua N. IV), se pueden observar tramos de carretera 'sobreelevada' del

(90) P. Sillières:

b) De otro lado, el mismo Prof. asegura (incurriendo –a mi entender– en una cierta contradicción) que, en la actualidad, «Entre Andujar et Marmolejo aucun vestige assuré ne subsiste» (Les voies..., op. cit., 301); o que «Pour la 'Via Augusta' en Bétique subsiste seulment

a) De un lado, defiende (v. «Documents modernes...», op. cit., 79) -basándose para ello en la mencionada carta n.º 6 del Informe Belluga' (a. 1785)— que «la voie se conservait [finales del s. XVIII] depuis Andujar jusqu' à 6 km à l'ouest de Villa del Rio» (imagino que -según él sostiene- siguiendo su trazado por 'La Trocha'); o que «Alors que les vestiges de la voie étaient fréquents entre 'Castulo' et Cordoue, ils disparaisent à peu près complètement de Cordoue à Sèville», y que «de même, après avoir été assez fréquentement repérés [restos de la vía] sur la rive gauche entre Espelúi et Montoro, on ne les retrouve ensuite que sur la rive droite jusqu'à Cordoue» (Les voies..., op. cit., 303, y 298; igualmente, 239, 613-14, etc.). (Belluga decía textualmente: «Hasta una legua (de Aldea del Río ) sigue el Arrecife o calzada »; así como, algo antes, que «Este camino [según más arriba he propuesto, el 'nuevo' que se va a construir inmediatamente] sigue por la via Romana» entre Andújar y Aldea). Pues bien, ningún anticuario ni investigador moderno -repito- concreta vestigios 'precisos' de calzada romana para este tramo de 'La Trocha', y ello, a pesar de que, hasta los años sesenta, no se construyó, sobre el mencionado trayecto, alguna carretera moderna. Corzo, Toscano, p. ej., como vimos antes en el texto, aunque hablan de la coincidencia, por esta parte, de la vía romana con la 'actual' N. IV (hoy autovía de Andalucía), establecen que «Desde el poblado de S. Julián, los posibles restos de la vía no pueden ni siquiera ser supuestos con una mínima fiabilidad ». Resulta, sin embargo, difícil de explicar que si, como dice Sillières, la vía se conservaba, por aquella fecha (de Belluga), pasada Andújar y llevada -como él propone- por el 'Camino Viejo', hasta seis km al O de Villa del Río, ¿por qué motivo en los Planos particulares antes aludidos, de la misma época prácticamente (v. n. 52) que el Informe, se representa el 'arrecife' por esta zona (concretamente, en el plano correspondiente a la *Jornada V*), desde Villanueva hasta Andújar, en tanto que, en el de la VI (salvo a la entrada y salida de Montoro, por donde no se dirigió la carretera 'nueva'), aquel no se reproduce? Pudo suceder esto –es cierto– por una hipotética coincidencia del mismo con el 'Camino Antiguo' -en lo que, repito, no creo-; pero, ino ocurriría más bien -como en la n. anterior hemos ya insinuado- que ese 'arrecife', luego de la construcción de la 'nueva' carretera (y, lógicamente, en los planos de dirección de la misma), no se podía va observar, pues que se había incorporado completamente al reciente camino de Floridablanca y dejó de existir como entidad independiente (lo que, de otra parte, parece deducirse de la observación 'acordada' de los sobredichos Planos con el también mencionado mapa llamado Curso del Guadalquivir de Lemaur)? Resultaría, así mismo, difícil de justificar el que, si (como se desprende de las mencionadas palabras de Belluga) la vía se conservaba a fines del XVIII, y, en la tesis de Sillières y otros, su trayectoria se dirigía por 'La Trocha', ni Fernández Franco -buen conocedor del terreno por proximidad- (mucho antes), ni Manuel de Góngora (a fines del s. XIX), ni A. Blázquez (a principios del XX) encontraran -como anotábamos- restos de aquella por este itinerario, en zona seguramente bien analizada por ellos y por la que, salvo el 'Camino Real Medieval' (que no creo pudiera haber eliminado todos los hipotéticos vestigios previos), ninguna carretera moderna se había aún dirigido.

terreno circundante. Yo no sé si esa modalidad constructiva, en ellos, se pueda explicar como de fábrica o refacción moderna, pero no puedo por menos de preguntarme si, en algunos sitios al menos, no fuesen restos del 'agger' de la antigua vía romana: «Mais ce n'était pas seulement dans les zones basses et marécageuses que la chaussée était installée sur un remblai. En fait –comenta Sillières-, sur de nombreux et longs troçons [de las calzadas romanas] se reconnaissent des traces de l'agger', levée de terre dominant les champs voisines d'au moins un demi-mètre» (ÍD., 1990, 622).

K) Las calzadas romanas, de otro lado -y hablando en general- son vías de altura. Así, Sillières, si bien afirma, en concreto para el decurso de la 'Via Augusta' por nuestra zona, que «De 'Castulo' à Cordoue la voie [Augusta] suivait le Guadalquivir sans jamais s'en écarter de plus de deux ou trois kilomètres; elle restait dans la plaine et n'avait donc pour obstacle que le franchissement des affluents du grand fleuve» (91) (ÍD., 1990, 299), no es menos cierto que admite, así mismo, que «La voie romaine [es, en principio] route de plateaux. – Néanmois, les voies romanes étaint tracées beaucoup plus fréquemment sur les plateaux qui étaint assurément leur domaine préféré» (ÍD., 1990, 617). En el mismo sentido se manifiesta A.Grenier: «Les voies romaines, d'un façon générale, évitent les vallons, les riviéres et les bas-fonds [...]. Elle économise ainsi les travaux d'art; elle trove une assiette solide et évite le danger des inondations qui rendent la voie inutilisable et l'emportent» (ÍD., 1985, 182 y 184). Y P. Salama, sobre esta misma cuestión, añade: «D'ailleurs, dans la plupart des cas, la rectitude d'un tracé ne pouvait qu'être subordonnée au besoin d'equilibrer le profil en long de l'itinéraire. C'est pourquoi on a défini les voies romaines comme

le parcours Cordoue-Écija » (ibíd., 205) ; o que «La 'Via Augusta' était donc la route du fleuve [...]. Ses traces se retrouvent de part et d'áutre du Guadalquivir, mais l'itinériare ne peut être établi entiérement par les seules vestiges archéologiques, car ils ont disparu entre le pont de Villa del Rio et Villafranca de Cordoba» (Documents modernes..., op. cit., 75) (afirmación esta última que parece contraria a lo dicho en Les voies..., 302, y dirección que, por otra parte, rechaza, para algún tramo del trazado – propuesto por sitio diferente, como antes hemos visto, M. Gil ).

De todas maneras, luego (apdo Ll), matizo, con la presentación de algunos vestigios (que yo creo –repito– restos de la estructura de la calzada en ciertos puntos de la antigua N. IV), estas aseveraciones.

<sup>(91)</sup> V., de modo semejante, íd., op. cit., 613-14 y 616. (Añade el autor en esta última pág.: «Aux alentours d'Andújar, puis près de Villa del Río et de Pedro Abad, la grande route romain restait dans la basse vallée du fleuve pour eviter les pentes...»). Esta afirmación, por cuanto tengo dicho, sin duda habría que matizarla para el tramo que aquí tratamos.

étant avant tout des 'voies de hauteur'. Cette dernière particularité semble incontestable, du moins en Afrique. En choisissant le chemin des crêtes et non celui des vallées...» (ÍD., 1951, 59; de modo semejante, ibíd., 78). Ya Besnier advertía que «elles (las calzadas) évitaient le fond des vallées, où l'on redoutait l'action destructive des infiltrations et des inondations, et passaient de préférence à mi-côte» (ÎD., 1877-1919, t. 5, première partie, 785 (92)). Igualmente, R. Chevallier sostiene: «Mais en général le tracé [de las vías romanas] évite de multiplier les franchissements de lignes d'eau, notamment les vallées profonds, les lits de rivières étroits, dangeureux et entraînant un lourd entretien des voies. Ces derniers recherchent au contraire les têtes de vallées faciles à traverser, s'efforçant de rester tangentes aux méandres sans les couper» (ÍD., 1997, 31), y B. Taracena, que las vías romanas «van siempre alejadas del fondo de los valles y lugares de fácil ataque» (ÍD., 1947, 251). Confirma, igualmente, J. A. Abasolo, al respecto, que «era preferido el recorrido por cotas elevadas o a media ladera, huvendo de vaguadas y hondonadas...» (ÍD., 1990, 15); y, en parecido sentido. Moreno Gallo confirma que, en el trazado de las vías romanas, «se buscaban las menores pendientes naturales que disminuyeran la dificultad añadida y se huía del agua en general» (ÍD., 2004, 60). Esto, sin duda, se habría conseguido mejor si la ruta originaria -como sostengo- se hubiese desviado de La Vega por donde luego la N. IV (93) (con el inconveniente, ciertamente, de tener que pasar el Salado de Arjona por vado; o, tal vez, antiguamente, por puente -arruinado más tarde por la intensidad de los arrastres, en esta zona vivos, en época de lluvias torrenciales-, o, simplemente, con un pontón), al tiempo que se aprovechaba una parte del 'Camino de Porcuna a Marmolejo' (94), conocida la costumbre que, al parecer, tenían

<sup>(92)</sup> Es decir, en Ch. Daremberg; E. Saglio; E. Pottier; G. Lafaye: *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*, t. 5, première partie, s. v. 'Via', pág. 785. Paris, 1877-1919.

<sup>(93)</sup> Lo que coincidiría con la afirmación (lo hemos visto) de A. Ponz de que la 'nueva' carretra de Andalucía, continuadora, por aquí, según defiendo, del camino romano que estudiamos, iba *«por territorio llano, aunque elevado»* (op. cit., 252).

<sup>(94)</sup> Para SILLIÈRES (*Les voies...*, op. cit., 505), esta es la vía que él llama 'Ucia-Obulco' (que correspondería, en su opinión, a la mencionada por Plinio, *Nat. Hist.*, III, 10). Contra ese parecer, sin embargo, v. A. U. STYLOW et alii: «Notas para la localización de *Ripa* (Plinio, *N. H.*, III, 10) A propósito de un nuevo hallazgo arqueológico», op. cit., 187-8. Estos últimos proponen que ese camino de Plinio es el que une Porcuna con el Guadalquivir por las proximidades de Lopera, es decir, el correspondiente al ahora llamdo 'Camino de Moledores'. En el mismo sentido, cfr. J. A. MORENA LÓPEZ: «Apuntes para la historia antigua de Lopera. El recinto fortificado del Cerro de los Pollos y la defensa de la vía Obulco-Ripa». En J. MONTIEL

los romanos de utilizar, cuando podían, caminos y vías anteriores para establecer, así, su red de comunicaciones. Dice –otra vez lo cito– el mismo Sillières, p. ej., que «la plupart de celles-ci [principales vías romanas] sont d'anciennes pistes ibériques qui furent plus ou moins améliorées au cours de la République et de l'Empire» (ÍD., 1990, 565) (95).

Esta opción del trayecto que insinúo habría evitado, de otro lado, los inconvenientes previsibles de llevar el camino por parte excesivamente cercana a un meandro tan marcado (suponiendo que, entonces, también existiese) como el de la Loma de la Marquesa (96).

BUENO (Dir. de Publicaciones): *X Jornadas sobre historia de Lopera*, 162-3. Jaén, 1999; o CORZO; TOSCANO: *Las vías romanas...*, op. cit., 117; asi mismo, M. JIMÉNEZ COBO: «Vías romanas de la comarca de Lopera». En J. Montiel Bueno (Dir. de Publicaciones): *V Jornadas de historia de Lopera*, 28-9. Jaén, 1994. Yo mismo hacía referencia a este camino en mi art. «Estudio de toponimia:¿por qué la denominación 'Camino de *Moledores*' entre Porcuna y Lopera (Jaén). Fundamentación histórica de una evidencia etimológica». En *B.I.E.G.*, n.º 182, 80-1 y n. 2. El Prof. SILLIÈRES defiende que esa vía a que aludíamos llegaría, desde Porcuna, hasta la Loma del Cuerno y que «*Là*, *la route romaine obliquait probablement vers le nord-est, comme l'ancien trajet de la route nationale Madrid-Séville, et ainsi gagner la plaine du Guadalquivir et 'Ucia'*», de lo que se puede deducir que el trayecto propuesto por mí para la 'Via Augusta' es tomado (al menos, una parte del mismo [desde la proximidad del km 337 en la vieja N. IV –según la *Hoja 925:Porcuna*, del a. 1971–, hasta la bajada, viniendo desde esta parte, de la cuesta de El Montecillo, en cercanías del km 330 de la posterior N. IV; *Hoja 904: Andújar*, del a. 1989]), por el investigador francés, como decurso, así mismo, de una calzada romana, pero de secundaria categoría.

(95) Comenta, p. ej., Fco Jordá Cerdá, en el 'Prólogo' a la obra de J. M. ROLDÁN HERVÁS Iter ab Emerita Asturicam..., op. cit., 10, a propósito de esa calzada dicha, que «Estos [los romanos] aprovecharon con seguridad un viejo camino protohistórico, que parece rastrearse ya desde los comienzos de la Edad del Bronce». Confirma esta idea de la existencia de una senda, precedente de la posterior vía romana mencionada (con pruebas documentales a partir de época tartésica), el mismo autor ROLDÁN, en el cap. VII de su libro dicho (Historia de la calzada), págs. 169 y sigs. Contra esta opinión se manifiesta, no obstante, MORENO GALLO cuando afirma que «las carreteras romanas no se superponían a caminos indígenas sino que en caso de coincidencia, era debido a la casualidad o a la existencia de pasos obligados» (op. cit., 143); o, en el mismo sentido, que «tal vez sea el momento de dejar claro que la opinión de la mayoría de los autores que se han ocupado de las vías romanas sobre el hecho de que éstas seguían trazados anteriores sobre caminos indígenas, no puede tener ningún fundamento. Ni la técnica, ni los medios, ni las necesidades, coinciden en ambos mundos...» (ibid., 68).

(96) Habría que tener en cuenta, es cierto, la bajada en fuerte pendiente (14%) de la parte meridional de esta cuesta de El Montecillo, una de las mayores dificultades, sin duda, que encuentro en mi defensa del trazado de la calzada por esta parte. MORENO GALLO, por ejemplo (op. cit., 37-8 o 64), dice (en esta última pág.): «Hay que acordar con los técnicos que han estudiado este asunto que la pendiente máxima que se aplicaba como norma a las carreteras romanas era el 8 %, considerando además [...] que ésta era excepcional y limitada a cortos tramos»; sin embargo, leemos en R. Chevallier (op. cit., 99) que «Lorsque la vallée à couper

En forma que, si Belluga justifica la dirección de la vía romana, en la zona de El Carpio, porque, de ese modo, se evitaban, por dicho sector, los puntos inundables del río Guadalquivir (97), y esa opinión se acepta como razonable para explicar el desvío de la calzada hacia la parte derecha del mismo por la comarca de Villafranca, ¿por qué no aplicar, para el trayecto de que tratamos, un criterio semejante, de manera que, además de aprovechar parte de aquel viejo camino ya trazado (Porcuna-Marmolejo), se dirigiese la nueva ruta por zona apartada de las orillas, anegables , y, por ende, pantanosas, de aquel hacia S. Julián? Confirma R. Chevallier que, en el diseño de las vías romanas, «L'hydrographie joue un rôle déterminant:la voie évite les zones humedes» (ÍD., 1997, 99).

De otra parte, si el citado Belluga aconsejaba –como vimos (98)– que se localizara la ruta antigua, dada la superioridad constructiva romana (los otros caminos no eran más que lodo y charcas en invierno) para rehacerla y ponerla de nuevo en servicio, ¿por qué –insisto– la 'nueva' carretera de Floridablanca no se llevó por 'La Trocha', si por ahí discurriera el camino

est profonde, la route acienne s'incurve pour prendre la pente de biais et, arrivée sur la hauteur, elle retrouve un tracé plus rectiligne»; así como que «on évite les détours en coupant les dépressions au plus court et sans redouter des pentes fortes (jusqu'à 15%), mais réguliers, acceptables pour les bêtes de somme qui ont joué un grand rôle dans les transports antiques» (si bien -reconoce- difícilmente accesibles para carros): «Au-delá de ce chiffre -continúa-, la pente est attaquée en biais, avec quelques lacets» (ibíd., 108). J. M. ROLDÁN (v. Iter ab Ememrita Asturicam..., op. cit., 136) habla, para el tramo de la 'Vía de la Plata' que lleva del Puerto de Béjar hasta Baños de Montemayor, de un desnivel de casi un 20%, en línea recta y solo en 1 000 m. Según M. MARTÍN-BUENO (v.« Aspectos y posibilidades en el etudio de las comunicaciones antiguas». En la La red viaria en la Hispania Romana, 345. Zaragoza, 1990), «Ignoramos [...] si en la antigüedad, o en épocas relativamente lejanas se hacían completos cálculos de pendientes y si se tenían o no en cuenta hasta el extremo de variar los trazados cuando superaban determinadas pendientes, aunque fueran salvables..». Lo que sucede, exactamente, en nuestro caso, es que la cuesta mencionada queda dividida en dos tramos (7 %, aproximadamente, para cada uno de ellos), separados entre sí por un recodo o curva (lacet que dice Chevallier) que puediera servir como descansillo para la recuperación de fuerzas. P. SILLIÈRES comprobó, para el caso concreto del 'Camino de Aníbal', que «Jamais les rampes n'excèdent 7%...» (v. «Le 'Camino de Aníbal'. Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis». En M. C. V., t. XIII, 70).

<sup>(97)</sup> Dice, a este respecto, el mismo SILLIÈRES («Documents modernes...», op. cit., 79): «Il [Belluga] retient aussi la situacion de la voie qui évite les zones inondables et suit généralement la rive la plus élevée du Guadalquivir: «Les Romains, dit-il [Belluga], étaint persuadés qu'à travers les terrains bas et peu résistants d'El Carpio il ne pouvait y avoir de chemine solide». En effet, depuis 'Sacili' jusqu' à Cordoue, la voie laissait la Vega pour s'installer sur le glacis élevé et sec qui s'étend au pied de la Sierra Morena».

<sup>(98)</sup> Cfr. n. 58.

romano, sino por Sta Cecilia, es decir, siguiendo trayecto diferente al que se suele dar para la 'Via Augusta' por esta parte?

Todo parece apuntar, más bien, a que es por esta última dirección por la que la calzada mencionada marchaba y por donde, desde luego, se trazó la 'nueva' carretera, la cual intentaría aprovechar las estructuras todavía existentes (en mejor o peor estado, según tramos) de aquella, como el mismo Belluga –repito– afirmaba.

L) Aunque la observación que sigue sea de un valor 'relativo' (sabemos que la importancia de una ruta puede cambiar con el paso del tiempo), el mismo denominativo con que, de antiguo, se conocía aquella senda ('La Trocha'), por donde, insisto, se suele dirigir la 'Via Augusta' en este tramo, parece referirse, no a un camino principal, sino surgido o usado, en un determinado momento, para acortar la distancia (en este caso, entre Villa del Río y Marmolejo/Andújar) respecto a otra vía, esta, actualmente, más importante. Y es lo que, efectivamente, pasaría con este, que, de ser el 'Real Medieval', se convirtió en simple 'cordel' cuando el 'arrecife', recompuesto, se utilizó, otra vez, si bien incorporado a la carretera 'nueva' de Andalucía, como trayecto principal.

Según se ha indicado (99), ese tramo era conocido, efectivamente, con el apelativo de 'Cordel' ('del Camino Viejo' (100)); pus bien, sabemos que los 'cordeles' eran vías 'secundarias' en las que los ganados tenían derecho preferente de uso (101).

\* \* \*

<sup>(99)</sup> Cfr., así mismo –ya se apuntó–, J. L. PANTOJA VALLEJO: «Las vías pecuarias...», op. cit., 203, 204, 209, etc.

<sup>(100)</sup> La más antigua referencia que conozco en que aparece ese denominativo es el *Mapa del Término municipal de Lopera*, hoja 1.ª (C. Real, enero de 1879), levantado a fin de proceder al dibujo de la *Hoja n.º 924: Bujalance* del I.G.y Estadístico (v. n. 32).

<sup>(101)</sup> Cfr., v. gr., C. Argente del Catillo Ocaña: La ganadería medieval andaluza. Siglos XIII-XVI (Reinos de Jaén y Córdoba), t. I, 306. Jaén, 1991.

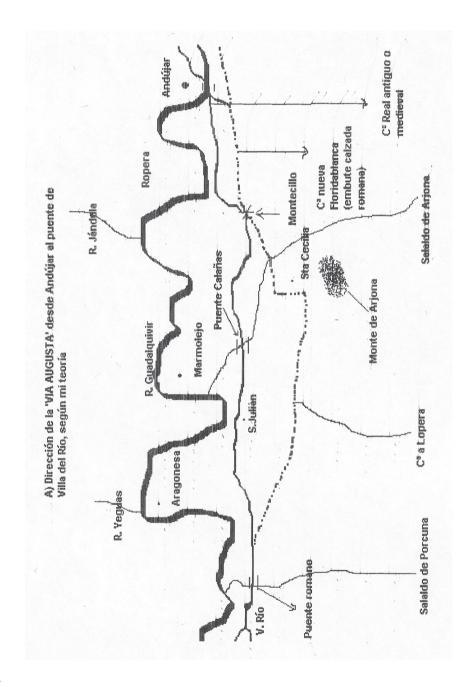
## ANEXO. ÍNDICE DE REPRODUCCIONES

**A.** *Croquis*: Dirección de la 'Via Augusta' desde Andújar hasta el puente de Villa del Río, según mi teoría. Localización aproximada de los sitios más importantes mencionados en el art. (p. 64)

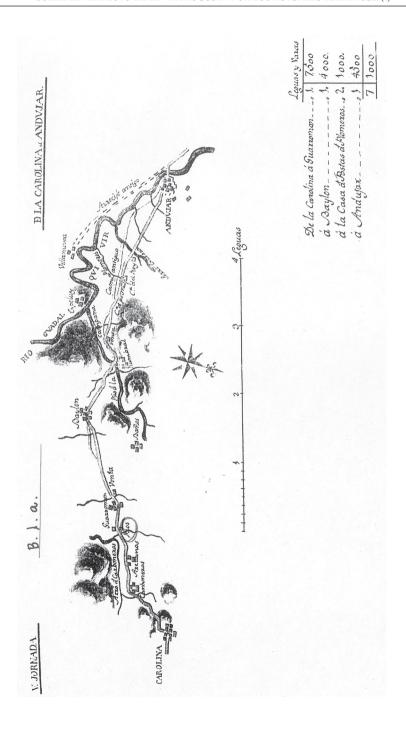
\* \* \*

- **B.** *Mapas* especialmente significativos:
  - *Planos particulares* que representan la 'nueva' carretera de Andalucía (Floridablanca; fines s. XVIII).
  - **B.1.a.** Jornada V (Tramo 'La Carolina-Andújar'). Original (p. 65).
  - **B.1.a.a.** Misma *Jornada V*:se marca con *flechitas* la dirección del *Arrecife antigo* (calzada romana), del *Camino antiguo* ('Real Medieval') y la 'Carretera nueva de Andalucía' (fines del s. XVIII; Floridablanca) (p. 66).
  - **B.1.b.** Jornada VI (Tramo 'Andújar-El Carpio'). Original (p. 67).
  - **B.1.b.a.** Misma *Jornada VI*: se marca con *flechitas* la dirección de los caminos antedichos (p. 68).
  - Mapa *Curso del Guadalquivir* de C. Lemaur (Madrid, 7 de noviembre de 1785).
  - **B.2.a.** Toma de dicho mapa correspondiente al tramo 'Villanueva de Andújar-Marmolejo'. Original (p. 69).
  - **B.2.a.a.** Misma toma anterior:se marca, con *flechita simple*, la dirección que Sillières da para el 'arrecife' en este mapa; con flechita de *trazo doble*, la que yo creo que, realmente, seguía (p. 70).
  - **B.2.b.** Toma del mismo mapa anterior correspondiente al tramo 'Aldea del Río-El Carpio. Original (p. 71).
  - **B.2.b.a.** Misma toma anterior:se marca con *flechita simple* la dirección del 'arrecife' que da Sillières para antes de Villa del Río, y, de *trazo doble*, la que yo ofrezco; a partir de aquí (sin discrepancias sobre la dirección de la calzada), se marca, con *doble*, la orientación del 'arrecife', y, con trazo *simple*, la del *Camino antiguo* o 'Medieval' (p. 72).

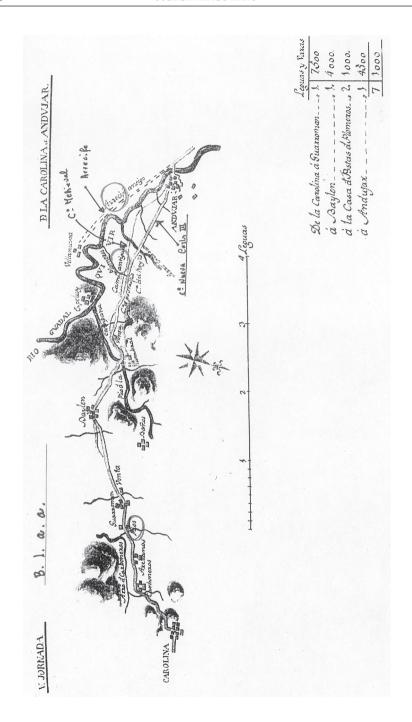
\* \* \*



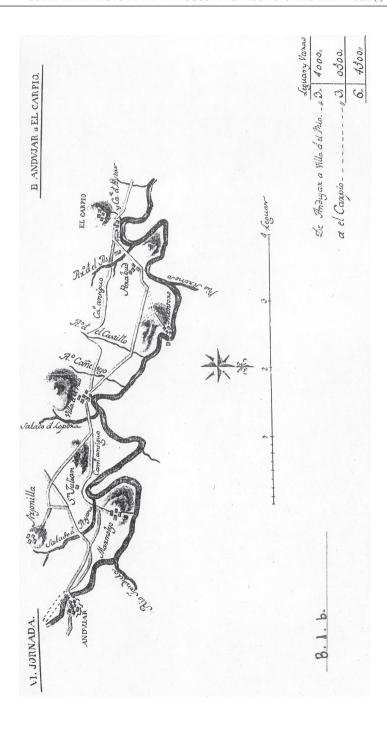
BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES



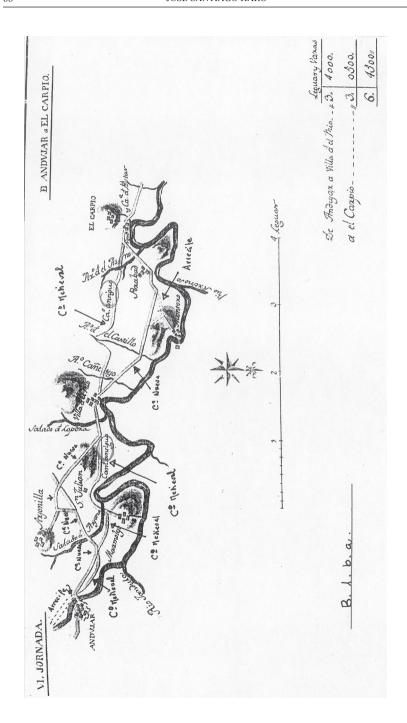
Copyright. Patrimonio Nacional (con autorización).



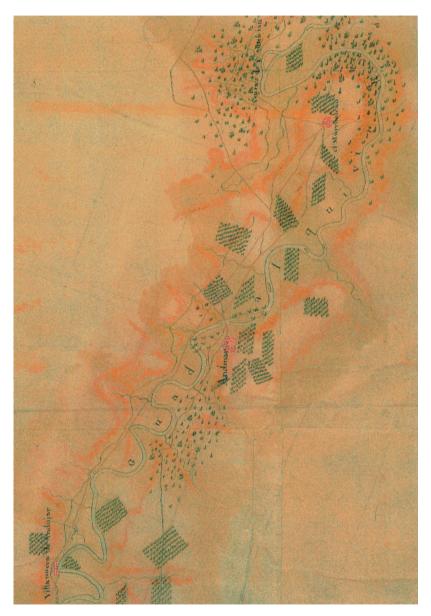
BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES



Copyright. Patrimonio Nacional (con autorización).



BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES

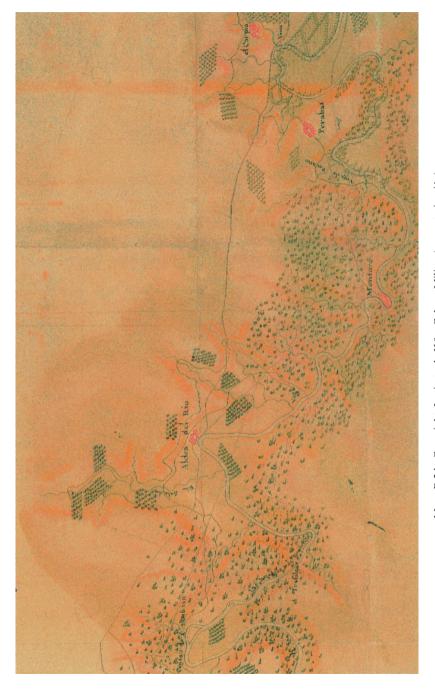


Mapa B.2.a. Copyright. Instituto de H.a y Cultura Militar (con autorización).



Mapa B.2.a.a.

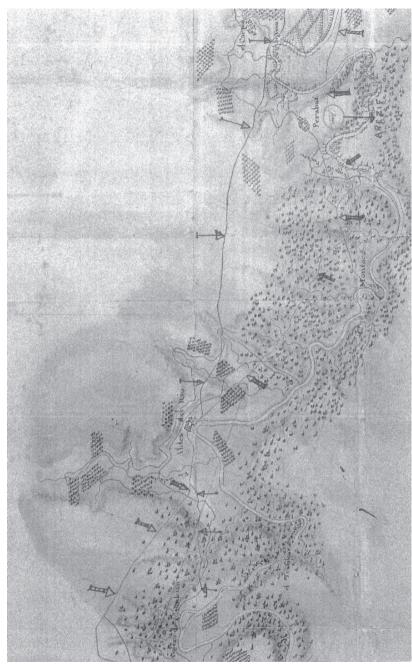
BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES



Mapa B.2.b. Copyright. Instituto de H.ª y Cultura Militar (con autorización).



Mapa B.2.b.a.



BOLETÍN DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS GIENNENSES