

LAS VÍAS ROMANAS AL SUR DE RONDA

CARLOS GOZALBES CRAVIOTO

(Universidad de Málaga)

RESUMEN: Se estudia en este trabajo el trazado concreto de las dos vías romanas que se hizo que ambas aprovecharan las líneas de penetración que marcaban los ríos Genal, Guadiaro y sus afluentes y que al ser caminos más o menos naturales, hayan pervivido en parte desde la Prehistoria hasta nuestros días. Por un lado la vía romana que aprovechaba el curso del Genal y sus afluentes, constituyó después (con muy pocos cambios en su trazado), en el siglo XVIII el famoso “Camino Inglés”, mientras que la vía que seguía el Guadiaro perdía su importancia, desapareciendo en algunos tramos. Además del estudio de su trazado, se analizan o localizan los restos materiales de estos caminos, iniciando las bases para el estudio más completo de la caminería en la Serranía de Ronda.

PALABRAS CLAVE: Vías romanas, Serranía de Ronda, caminos.

SUMMARY: This work studies a specific route of two Roman roads. Both roads took advantage of the penetration lines marked by the rivers Genal, Guadiaro and their tributaries. The roads, being largely natural, have partially survived from Prehistory until today. On the one hand, the Roman road which made use of the course of Genal river and its tributaries, has later become (with very few changes to its route) the famous 18th Century “Camino Inglés”. Meanwhile, the road which followed the Guadiaro had become less important and disappeared along certain sections. Additionally to studying their route, we analyse and locate remaining building materials of these roads, thus starting the basis for a fuller study of road building in the Serranía de Ronda.

KEY WORDS: Roman roads, Serranía de Ronda, tracks.

El espectacular paisaje de la Serranía de Ronda, con un fuerte y acusado desnivel en el que se van alternando los pequeños y medianos montes con los profundos barrancos tiene como contrapartida una enorme dificultad en el trazado de las comunicaciones, y de las posibilidades de relación. En esta zona, más que en ninguna otra, las comunicaciones quedan restringidas a un determinismo geográfico estricto. Es decir los caminos por regla general solo podían transcurrir por unos lugares muy determinados y muchas veces únicos, sin posibilidad de alternancia o de posibles cambios. Por un lado esta característica marca el aislamiento, pero por otro, las débiles comunicaciones suelen tener un espectro cronológico muy amplio, al estar muy señaladas por ese determinismo geográfico. Hasta épocas muy recientes, con las técnicas y maquinarias modernas, la acción del hombre no ha cambiado la estricta dependencia de los caminos a la geografía. Solo el aspecto meramente demográfico-productivo hace que algunos de las vías de comunicación se crean (sobre todo en la Edad Media) o desaparezcan después (sobre todo con la despoblación morisca), siendo en todos los casos caminos casi naturales, con pocas obras de fábrica y no aptos para carros (al menos en grandes partes de su recorrido).

Si esta característica podríamos aplicarla a toda la Serranía, es sobre todo hacia el Sur, en su comunicación con la costa mediterránea, donde existen mayores dificultades de comunicación con la meseta rondeña. Este espacio es el más abrupto, con las pendientes más inclinadas y en donde el territorio parece encerrarse en si mismo, con la proliferación de pequeños pueblos entre profundas barrancadas. En este paisaje, las rutas que se dirigían hacia el mar, desde la época prehistórica utilizaban los estrechos valles que formaban los valles de los ríos Genal, Guadiaro y sus afluentes. Estos caminos nunca llegaron a ser aptos para carros en todo su trazado, aunque si en algunos de sus fragmentos. El determinismo geográfico ha hecho posible su supervivencia a lo largo del tiempo, hasta que en épocas muy recientes, ya en el siglo XX, el uso de los explosivos, las técnicas y medios constructivos modernos y la maquinaria, han alterado su trazado. Incluso en épocas recientes, los ejes de comunicación siguen siendo los mismos y los trazados en gran parte en paralelo tan solo a unos metros de los antiguos.

Los caminos, en constante adaptación a la geografía tenían muy pocas alternativas para su trazado. Evidentemente el tipo y forma de utilización del suelo productivo a lo largo de las distintas épocas, incide de una forma directa en la demografía haciendo que en

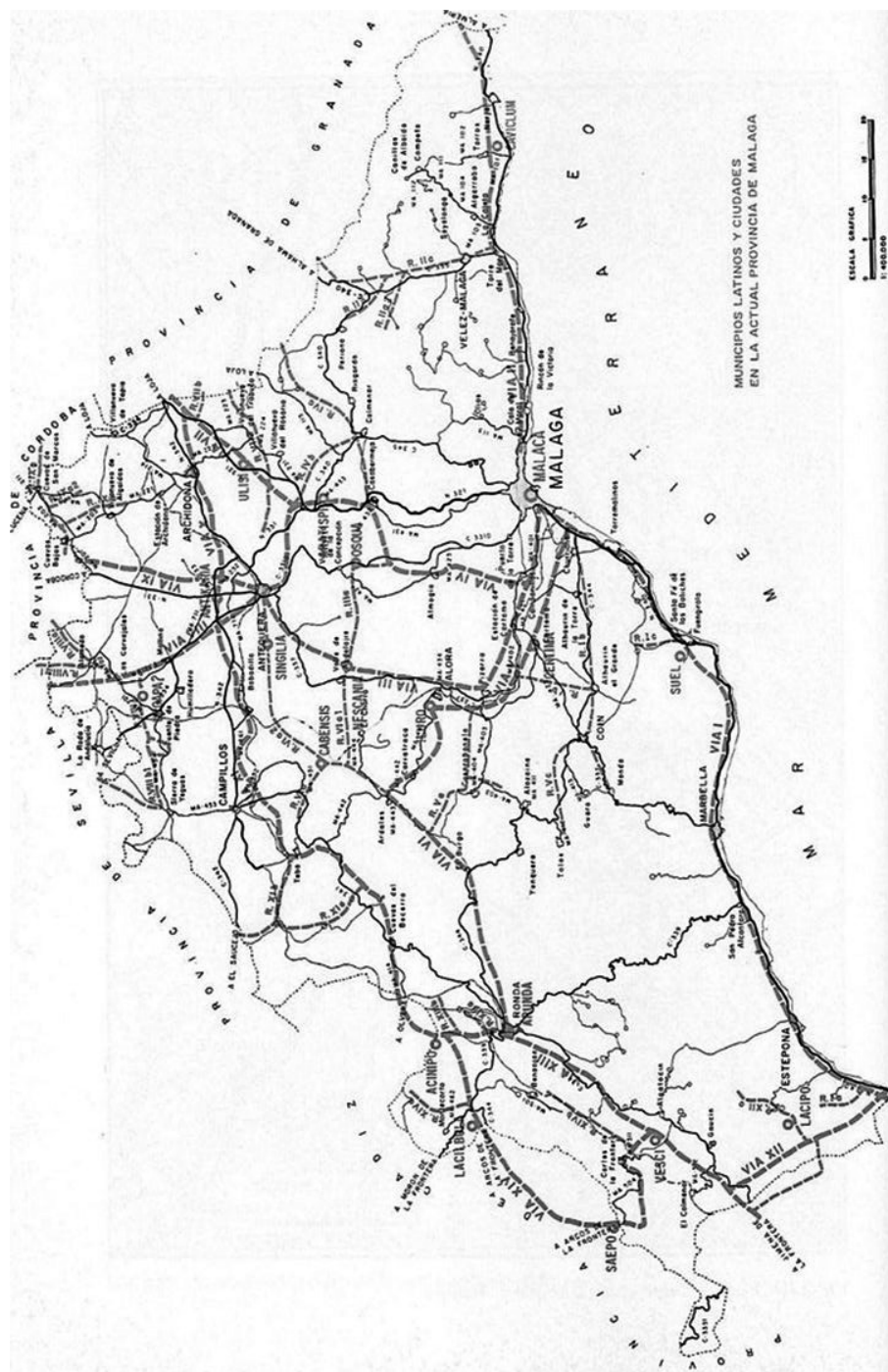


Figura 1. Las vías romanas de Málaga (C. Gosalbes 1987)

la Edad Media los caminos, como estrechas sendas de paso, se multiplicaran, pero continuaron su existencia los caminos romanos como ejes vertebradores del territorio, puesto que eran prácticamente los únicos que en algunas partes de su recorrido admitían el paso de carros y los únicos que aseguraban el tránsito durante la mayor parte del invierno.

En época romana, fueron dos los caminos principales que se dirigieron hacia el Sur de la Serranía, confluyendo en la zona de Gaucín-Cerro Gordo, de donde partían a su vez varios caminos, tanto hacia el Sur (la costa), como para el Oeste (zona de Cortes-Ubrique-Jimena de la Frontera). El yacimiento de Cerro Gordo en Algatocín, también llamado del Campo del Salitre, en donde es posi-

ble que se ubicara la ciudad de Vesci (Gozalbes Cravioto, Carlos 1987; 1987a; 1987b) constituía un importante nudo de vías romanas hacia el Sur, Norte y Oeste.

Estos dos caminos principales desde Acinipo y Arunda hacia el Sur, eran el que seguía en principio el cauce del arroyo Guadalcobacín, enlazando con el cauce del Genal y otro que seguía el cauce del Guadiaro. Dos caminos que no vienen reflejados en las escasas fuentes escritas respecto a la viaria romana en Andalucía (Roldán Hervás, J.M. 1975). Cuando publiqué el libro sobre “Las vías romanas de Málaga” en el ya lejano año 1987, un sector de los estudiosos de las vías romanas, rechazaba y no admitía la existencia de caminos romanos que no



Fig.2. Las dos vías romanas en dirección sur

estuviesen reflejados en las escasas fuentes escritas (Itinerario de Antonino, Geógrafo de Rávena, Vasos de Vicarello, etc) o bien por hallazgos de miliarios. Se suponía también que todas las vías romanas eran aptas para carros y estaban empedradas o enlosadas (lo que casi nunca era totalmente cierto). Con ello se producía en la zona el absurdo de municipios latinos importantes como Acinipo, Ronda, Lacipo, Lacilbula, Ocurri, Lacipo, Vesci (¿Cerro Gordo?), etc., es decir los municipios que realmente conectaban las dos vías que estudiamos, partiendo de la meseta de Ronda hacia el Sur. estaban aislados sin caminos de comunicación. Hoy día, aquella ya lejana resistencia a una evidencia que no estaba integrada en las fuentes escritas, afortunadamente ya no se discute. Ya se piensa que un método apto para conocer la existencia de caminos romanos, es seguir la línea de las poblaciones, yacimientos arqueológicos y municipios romanos, tal como desarrollé en mi trabajo antes señalado. Otra cuestión, por supuesto discutible es el trazado más o menos exacto de estos caminos, su posible existencia, su importancia en el sistema de comunicaciones, su pervivencia a lo largo del tiempo y la adscripción a una determinada época de determinadas obras de fábrica como empedrados, cajas laterales, excavaciones, cortes en el terreno, excavaciones, puentes, etc.

Resulta evidente que la meseta rondeña, con los municipios de Acinipo y Arunda, tenía caminos que la conectaban tanto con las zonas hacia el Norte como al Este y Oeste (Gozalbes Cravioto, C 1987) pero también hacia el Sur con la costa mediterránea a través de los municipios de Lacipo y Vesci (Gaucín-Cerro Gordo?), siguiendo la mayor parte de las veces por la divisoria de las cuencas (parte alta) de los ríos o arroyos y siendo a su vez eje de otros caminos que conectaban hacia el suroeste (Ocurri, Oba, Saepo).

Una característica fundamental de su trazado es que evitaban en lo posible y con gran inteligencia, el paso de un lado a otro de los arroyos y ríos y que solo se empedraban los tramos de mayor complejidad en el tránsito, bien por las cuestas o por atravesar zonas de formación de barro que dificultasen el paso.

Eran dos caminos los fundamentales que atravesaban la Serranía hacia el Sur, uno que aprovechaba el pequeño valle del Genal y sus afluentes, y otro que aprovechaba parcialmente el valle del Guadiaro, aunque terminaba por juntarse con el anterior, debido a la dificultad de atravesar la zona de Las Buitreras y los desfiladeros que allí se forman. Su importancia radicaba sin duda a que facilitaba la conexión con otros caminos que se dirigían hacia el Oeste. Aquí los estudiamos solo en su trayecto a través de la provincia malagueña.

En su denominación general, seguimos la que le dimos en nuestro trabajo sobre Las Vías romanas en la provincia de Málaga, numeración totalmente arbitraria pero útil a efectos metodológicos.

VIA XIII 1.--CAMINO HACIA EL CAMPO DE GIBRALTAR A TRAVÉS DEL PUERTO DE ENCINAS BORRACHAS Y GAUCÍN

Este camino ha perdurado con pocas variantes hasta época muy reciente. Coincide con el famoso “Camino Inglés” que conectaba a los viajeros ingleses de Gibraltar con la atractiva y romántica ciudad de Ronda. Hoy día transcurre muy cerca de la actual carretera hacia Algeciras, cortándola en ocasiones y siendo paralelo a ella en su mayor parte del recorrido, formando parte de una antigua vía pecuaria hasta llegar a Gaucín, en donde el camino antiguo se aleja ya mucho de la actual carretera.

Este camino de Ronda al Campo de Gibraltar no aparece en los repertorios de caminos de Villuga (Villuga 1546) ni en el de Meneses (Meneses 1576), apareciendo por primera vez en el Repertorio de Caminos de Rodríguez de Campomanes (Rodríguez Camponames 1761) y en el manuscrito anónimo de finales del siglo XVIII, cuya copia de la Biblioteca Nacional madrileña fue publicada recientemente (Jurado Sánchez, J. 1989), pero cuyo original posiblemente sea otra copia ligeramente distinta existente en el Archivo del Instituto de Cultura Militar de Madrid.

Es a mediados del siglo XVIII cuando el camino adquiere importancia como la vía de tránsito preferida por todos los viajeros románticos por Andalucía y que está basada en gran parte en la vía romana y medieval.

Tiene zonas de empedrado que podemos identificar como romano, como ocurre en la bajada del Puerto de Encinas Borrachas (Gozalbes Cravioto, C. 1987), en las cercanías del Cerro de Doña Maria (fragmento inédito), en las cercanías de Algatocín (fragmento inédito de anchura de cerca de tres metros, piedras de tamaño medio y obras laterales), de Benadalid y al Sur de Gaucín (señalados ya por Arias Bonet, G 1987). De difícil adscripción cronológica son otras zonas más deterioradas, porque este camino, cuyo trazado resulta evidente por su coincidencia en ocasiones con una actual cañada ganadera, en ocasiones sus restos constructivos son de difícil interpretación cronológica, pues existió desde la época romana hasta el siglo XIX, constituyendo el famoso “Camino Inglés” y las reformas han sido constantes en todas las etapas históricas.



Figuras 3, 4 y 5.- Las tres torres medievales en el camino del Tajo del Abanico

Según varios autores, este camino de Ronda a Carteia, era el que utilizaron las tropas romanas en sus enfrentamientos con Viriato, lo cual no deja de ser una suposición sin mucho fundamento.

Via XIII. 1a. Trazado del trayecto Ronda-Puerto de Encinas Borrachas

En principio sigue parcialmente el actual camino de la Heredad de Ayala, constituyendo en parte el camino del Tajo del Abanico, que recorre y corta el arroyo Sijuela. Evidentemente el precioso empedrado que observamos en él, es medieval, pero el trazado del camino es romano. De época medieval son también tres torres

que aún se conservan en toda su altura y junto al camino. Esta vía aparece en el Puerto de Encinas Borrachas (muy cerca del dolmen de dicho nombre), con un empedrado de aspecto moderno.

Este fragmento, formó parte del “Camino Inglés” del siglo XVIII, hasta que a finales de dicho siglo o principios del XX, se construyó otro acceso al Este del anterior hasfa el Puerto de las Encinas Borrachas. De esta forma, ya en la época de la Guerra de la Independencia, este camino del Tajo, estaba abandonado, siendo famosa la aniquilación de un destacamento francés que se equivocó de camino y pasó por los Tajos del Abanico.



Figura 6.- El camino bajo el Tajo del Abanico



Figura 7.- Empedrado medieval en el camino del Tajo del Abanico

TRAYECTO ARUNDA- PUERTO ENCINAS BORRACHAS POR EL TAJO SIJUELA

HITOS GEOGRÁFICOS	COORDENADAS
Cruce vías XIII y XIV	304996- 4066663
Segunda torre-alquería med.del camino	304393- 4065698
Zona Tajos del Abanico.Empedrado med.	304603- 4064366
Enlace con el carril moderno	303479- 4062218
Zona de empedrado moderno. en Encinas Borrachas	302645/ 4061773

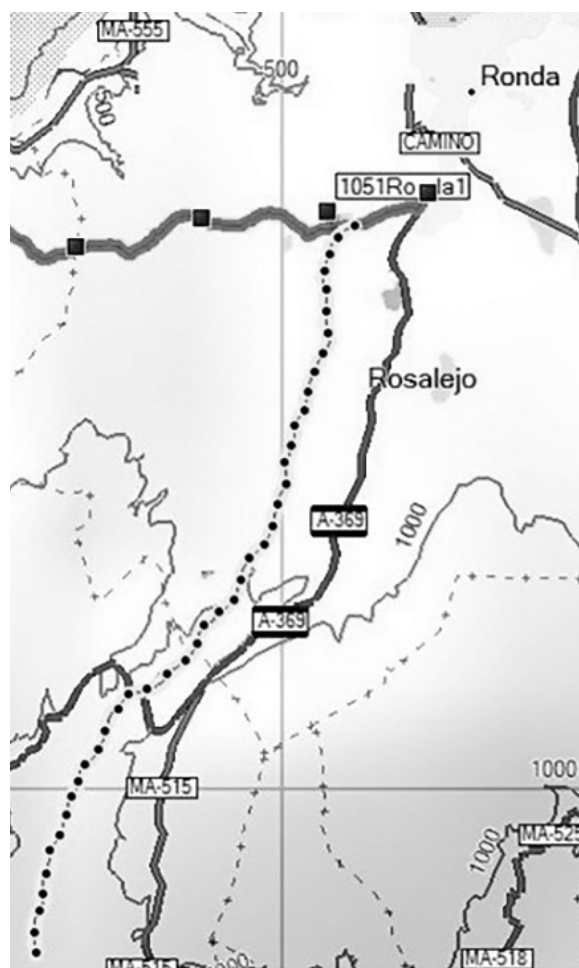


Figura 8.-Trazado de la vía romana desde Ronda, atravesando el Puerto de Las Encinas Borrachas

Via XIII. 1b.

Trazado del trayecto de Puerto de Encinas Borrachas-Atajate

En el descenso del puerto quedaba un fragmento de empedrado romano cuando lo observamos por primera vez en el año 1984 (en paralelo a la carretera actual pero en cotas más bajas y descendiendo hacia el dolmen de Montero). Tiene una anchura de cerca de los tres metros, con un empedrado de piedras de mediano tamaño, bien enmarcadas por muretes laterales y en aquel momento pudimos observar la existencia de varias capas en su confección. Hoy solo se aprecian piedras sueltas en paralelo a un moderno sendero de excursionistas.

Muy cerca (unos 200 metros al norte) del dolmen de Montero y antes de llegar al Cerro del Fraile, existen restos de abundante cerámica romana junto a lo que



Figura 9.- La carretera actual y por debajo el empedrado romano (foto de 1983)



Figura 10.- Empedrado junto Cerro de Doña María



Figura 11.- En el centro el corte de la la carretera actual con la via romana que sube al Puerto del Cuchillo

TRAYECTO ENCINAS BORRACHAS- ATAJATE

HITOS	COORDENADAS
Empedrado romano bajando Encinas Borrachas	302359/ 4061485
Señales carro bajo el Cerro Doña Maria	301802/ 4060752
Zona bajo el Cerro del Fraile	300856/ 4059932
Paso via entre dos cotas (1017 y 956)	300316/ 4058960
Corte carretera en km.76	300263/ 4058325
Cercanías torre alta	300186/ 4058169
Cota mas alta de Atajate	299233/ 4057393

fue via romana. El lugar no tiene alrededores aptos para la agricultura, siendo solo posible la ganadería. Posiblemente se trate de una mutatio o posada que se encuentra a una distancia equidistante de Ronda de otra posible mutatio hallada en la zona de Los Merinos (Castaño Aguilar, J.M. 2011-2012).).

La via sigue en paralelo a la carretera actual a cota más baja y se pierde parcialmente, apareciendo de nuevo e identificándose con un antiguo carril en la parte baja del Cerro de Doña Maria, en donde se observan en la roca que hace de pavimento, las huellas de las rodadas de los carros, De aquí la carretera actual de

aleja más hacia el Oeste y el camino romano-medieval-moderno, sigue la línea Sur hasta cortar la actual carretera. Sigue ya en una cota más alta que la carretera siguiendo la línea de un actual carril, llegando al Puerto del Cuchillo en cuyas cercanías aún se observaban restos de un empedrado impreciso en los años 80 del pasado siglo, pasando por debajo y muy cerca de un cerrito en donde debió situarse una torre de atalaya.

Via XIII. 1 c. Trazado del trayecto de Atajate-Gaucín

El camino sube siguiendo un actual carril para atravesar el Cerro del Condal al Norte, cortando la carretera y uniéndose a ella en varias ocasiones, Antes de llegar a Benadalid coge cotas más altas casi en paralelo a la carretera siguiendo un antiguo carril y cañada con restos de empedrado. Pasa junto al llamado Castillo del Frontón (posible rábita medieval Gozalbes Cravioto, C.2005) en cuyas inmediaciones había un aljibe medieval adosado al camino (hoy casi totalmente desaparecido). Sigue por cotas más altas que la carretera, volviendo a juntarse en el cruce del Puerto del Espino, en cuyas inmediaciones hay restos de empedrado muy deteriorado, observándose como baja el camino en zig-zag hasta dicho puerto,

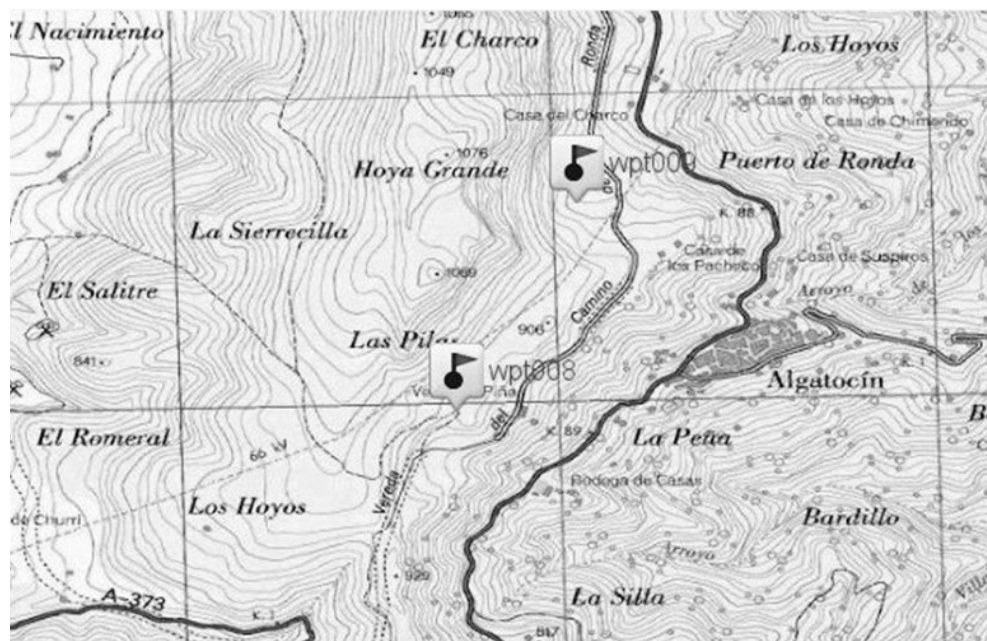


Figura 12.- Paso de la vía por las cercanías de Algotocín



Fig. 13.- El camino romano-medieval por encima de Benadaliid

Un ramal se dirigía desde el Puerto al cercano Cerro de la Laguna (apenas a dos kilómetros), en donde indicamos hace ya muchos años, la hipótesis de que posiblemente se localice allí la ciudad romana de Vesci (Gozalbes 1987 a, 1987 b, 1987).

De aquí seguiría el camino hacia Gaucín, posiblemente siguiendo la carretera actual, pues el terreno no permite opciones ni cambios apreciables en la posibilidad de tránsito.

TRAYECTO ATAJATE- GAUCÍN

HITOS	COORDENADAS
Corte carretera salida carril Cerro Condal	298713/ 4056768
Corta y se une a la carretera	298380/ 4056768
Se Separa de ella en	296659/ 4054805
Restos empedrado cerca del llamado castillo del Frontón	296860/ 4053279
Se une a carretera en	296409/ 4052035
Se separa de ella al Sur en	296023/ 4051269
Sigue la vereda del Camino de Ronda	295735/ 4069702
Unión en el Puerto del Espino. Cruce camino	296917/ 4048360
Empedrado Sur Gaucín. Foto Gonzalo Arias	291942/ 4043141



Figura 14.- Empedrado en las cercanías del Castillejo del Frontón



Figura 15.- La entrada desde el Sur al Valle del Genal-Guadiaro



Figura 16.- Empedrado romano al Sur de Gaucín en foto de G. Arias



Figura 17.- Actual camino asfaltado correspondiente a la foto anterior

VIA XIV b.- ARUNDA-CERRO DE LA LAGUNA (VESCO?), A TRAVÉS DEL VALLE DEL GUADIARO.

Si la vía XIII aprovechaba el tránsito que facilitaba la cuenca del Genal y sus afluentes, existió otro camino que aprovechaba las márgenes del Guadiaro para confluir con el anterior hacia el Sur.

Desde Ronda el camino romano seguía el trazado de un actual carril que pasa por la urbanización La Pila de Doña Gaspara, siguiendo hacia el cortijo de Toribio. Poco antes de llegar a dicho cortijo, un carril perdido era coincidente con la antigua vía romana, que en su ascenso a un pequeño puerto todavía conserva restos muy deteriorados de empedrado de origen romano. Un cerrito que deja el camino a la derecha en el puertecillo /de 709 metros/, tiene restos de una villa romana y un despoblado medieval en donde apareció en la década de los años 50 del pasado siglo, un tesorillo de monedas de oro medievales... De este tesorillo, en el Archivo Temboury de la Diputación malagueña, aparece un somero listado de las monedas en lo que parece ser una copia del informe de la Guardia Civil que intervino en la recepción del hallazgo

A partir de ahí, el carril se pierde del todo entre arados, pero pasaría junto a la torre medieval (Torre de los Moros en el mapa) ubicada sobre los restos de una importante villa-aldea romana, cuyos hallazgos numismáticos nos dan una cronología de origen republicano, continuando en el Alto y en el Bajo Imperio (Gozalbes 1987).



Fig. 20.-Restos de empedrado romano. Con cunetas y limitaciones laterales

dirección S.E. y sigue cortando diversos carriles, aprovechando parte de ellos, alcanzando la zona de la carretera A-373 (Puerto Espino- Cortes) y alcanzando el Cerro de la Laguna conectando con la vía XIII estudiada anteriormente.

Los caminos romanos del Guadiaro , volvían a establecerse hacia el Sur a partir de San Pablo de Buceite y Jimena.

Las dos vías romanas también son citadas como los dos caminos que conectaban Ronda con Gaucín en el siglo XVIII: *de Ronda a Gaucín...se puede ir por dos partes; la una es por el río debajo de Ronda que llaman de la Angostura,, por la otra Atajate* (Jurado Sánchez, 1989; 76).

Desde el Cerro de La Laguna partía otro camino hacia el Oeste, hacia la zona de Cortes de la Frontera, como demuestra el hallazgo de una pieza de carro en la zona de Los Llanos de la Pulga.



Fig.21.- La vía romana hasta enlazar con la carretera a Benaoján

Serían necesarias excavaciones en las escasas zonas de empedrado para confirmar su posible adscripción al mundo romano, teniendo en cuenta que los caminos empedrados romanos, a diferencia de los medievales, tenían varias capas, aunque no siempre cumplían con las leyes de Vitrubio para la confección de las vías romanas y las capas podrían ser muy variables, lo mismo que su morfología exterior.

RESTOS DE POSIBLES EMPEDRADOS DE POSIBLE ORIGEN ROMANO EN LOS DOS
FRAGMENTOS DE VÍAS ROMANAS ESTUDIADAS

Localización	U.T.M.	Vías-Trayec.
Tajos de Abanico (emp. Med.sobre rom.?)	304343/ 4065698	XIII. 1.a
Emp.Encinas Borrachas I.	302645/ 4061773	XIII- 1.a
Emp. Encinas Borrachas II.	302359/ 4061485	XIII. 1.b
Emp. Cerro Da. Maria	301802/ 4060752	XIII. 1.b
Emp.Cancho Cuchillo	300303/ 4058066	XIII 1.b.
Emp.Frontón	296860/ 4053279	XIII. 1.c.
Cerca de Atajate	299233/ 4057393	XIII. 1-b
Emp.Puerto Libar-La Laguna	302312-4066494	XIV. b.

BIBLIOGRAFIA

- ARIAS BONET, Gonzalo (1987). *Repertorio de caminos de la Hispania Romana*.
 CASTAÑO AGUILAR, Jose Manuel. (2011-2012) “¿Una venta romana a las puertas de Arunda?. La mutatio de Merinos (Ronda, Málaga)”. *Mainake*. 35 Málaga pp.287-308.
 GOZALBES CRAVIOTO, Carlos (1987). *Las vías romanas de Málaga*. Madrid.
 GOZALBES CRAVIOTO, Carlos (1987a). “Notas sobre la localización de Vesci”. *Miliario Extravagante*. N 24; 11-13
 GOZALBES CRAVIOTO, Carlos (1987b) “De nuevo sobre la localización de Vesci”. *Miliario Extravagante*. 25 ; 3-5.
 GOZALBES CRAVIOTO, Carlos (1989). “Fuentes para el estudio de las vías romanas de Málaga”. *Miliario Extravagante*. 32; 2-5.

- GOZALBES CRAVIOTO, Carlos (1988). "La vía romana Iluro-Arunda. La conexión del Valle del Guadalhorce con la meseta de Ronda en época romana". *Estudios de Ronda y su Serranía*. Granada; 69-90.
- GOZALBES CRAVIOTO, Carlos. "Rábitas y zawiyas en la frontera de la Serranía de Ronda". *Iglesias y Fronteras. V. Jornadas de Historia de la Abadía*. Alcalá-Jaén 2005 pp. 287-301.
- JURADO SANCHEZ, José. *Caminos y pueblos de Andalucía. Siglo XVIII*, (1989). Sevilla (Reproduce el manuscrito 19540 de la Biblioteca Nacional de Madrid).
- MENESES, Alonso de (1576), *Repertorio de caminos*. Alcalá de Henares
- ROLDÁN HERVÁS, Jose Manuel. (1975). *Itineraria Hispánica: fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid-Granada.
- RODRIGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro. (1761) *Guía de caminos*. Madrid.
- VILLUGA, Juan (1546). *Repertorio de todos los caminos*. Valencia.