

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

LA VIA CORDOBA-CARTEIA

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

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

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

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

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

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



ESCALA 1/50.000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

82

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

83

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

84

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



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

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

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

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

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

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

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

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

LAS VIAS DESDE MALAGA HACIA EL INTERIOR

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

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

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

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

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

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