

VÍAS ROMANAS DEL CAMPO DE GIBRALTAR

Gonzalo Arias

Mis primeros contactos con Gibraltar y su Campo datan de 1973, y mi afinamiento en La Línea de 1980. Aunque embarcado en otros quehaceres, no he dejado en los últimos años de dedicar alguna atención al tema de los caminos romanos en la comarca, dejándome llevar por una vieja afición. Aunque tal vez no sean definitivas, presentaré aquí las conclusiones a que he llegado respecto a las dos grandes vías romanas que surcaban este Campo, de las cuales sólo una está incluida en el llamado "*Itinerario de Antonino*".

Para los no entendidos, conviene aclarar muy brevemente que el Itinerario de Antonino es una recopilación de época romana, conservada en manuscritos medievales, donde se indican de manera muy escueta una serie de caminos del Imperio Romano, con mención de las distancias totales y parciales en millas. La milla romana (*millia passuum*, m.p.) valía 1.480 metros, si bien hay motivos para pensar que en la Hispania romana se utilizó también la milla griega de 1.538 metros. Como en este caso no parece posible afinar demasiado, podemos basar nuestros cálculos en la cifra redonda e intermedia de 1.500 metros.

Teniendo esto presente, podemos ya enfrentarnos con la vía 6 del Itinerario.

I. LA VIA 6 DEL ITINERARIO DE ANTONINO

Se trata de la calzada de Málaga a Cádiz, de la cual consideraré sólo el tramo siguiente:

<i>Barbariana</i>	
<i>Calpe Carteiam</i>	m.p. X
<i>Porto Albo</i>	m.p. VI
<i>Mellaria</i>	m.p. XII
<i>Belone Claudia</i>	m.p. VI
<i>Besippone</i>	m.p. XII
<i>Mercablo</i>	m.p. XVI

Las ubicaciones corrientemente admitidas para estas poblaciones, unas seguras y otras muy probables, son las que se indican en el mapa adjunto, y se deducen no sólo del Itinerario sino también de otras fuentes antiguas. Yo no voy a poner en duda ninguna de ellas, pero impugnaré en cambio la idea de que la calzada uniera sencillamente estos puntos uno tras otro, como hilo que va ensartando las cuentas de un collar, la idea que tácita o expresamente parecen haber aceptado hasta ahora todos los autores. (1)

Ni las distancias miliarias ni la orografía del terreno permiten tal cosa. En dos de las etapas (*Barbariana-Carteia* y *Belone-Besippone*) las cifras miliarias cubrirían justo la distancia a vuelo de pájaro, pero no podrían estirarse para medir un camino adaptado a un terreno montañoso. En otras dos (*Carteia-Porto Albo* y *Porto Albo-Mellaria*) son apenas suficientes para cubrir cuatro quintas partes del trayecto teóricamente más corto (siguiendo la costa de la bahía en el primer caso, y en línea recta a través de la formidable Sierra de Ojén en el segundo). Sólo en otras dos etapas (*Mellaria-Bellone* y *Besippone-Mercablo*) podrían corresponder las respectivas cifras de VI y XVI millas a la distancia bordeando la costa.

(*) Este artículo reproduce, con algunos retoques, el incluido en la obra *Repertorio de caminos de la Hispania romana* (Madrid, 1987; pedidos al autor).

¿Errores numéricos del Itinerario? Cada vez que un investigador tropieza con algo insólito o incomprensible en un manuscrito antiguo, sobre todo tratándose de números, es fácil que recurra a la fácil solución de culpar a los meritorios copistas medievales de haber cometido errores de transmisión. A mí no me satisface esa solución, entre otras razones porque sería raro que los copistas de todos los manuscritos conservados hubiesen coincidido en los mismos errores. Mi teoría es que no hay errores de número, sino de desinencia gramatical; y que el error no se debe a los copistas sucesivos, sino al recopilador original.

En mis trabajos sobre el Itinerario de Antonino he desarrollado la siguiente teoría, documentada con ejemplos y con argumentos que aquí no tienen cabida. La resumo en tres puntos:

1.- Las principales vías romanas no iban necesariamente de ciudad en ciudad, sino que seguían su rumbo dejando a uno u otro lado las ciudades, a las que se llegaba por ramales viarios secundarios.

2.- En los documentos que sirvieron de base para recopilar el Itinerario de Antonino (que eran hojas de ruta de expediciones o patrullas militares, conservadas en los archivos del Imperio), las estaciones o ciudades citadas en ablativo son aquellas en las que la vía toca materialmente; mientras que cuando la ciudad se cita en acusativo, ello indica que la ciudad queda apartada de la vía y unida a ella por un ramal secundario. En este último caso, la distancia consignada ha de contarse hasta el empalme de ese ramal.

3.- El recopilador, o quizá un primer copista del que derivan todos los manuscritos conservados, no sabía que la variedad de casos gramaticales tenía un significado; por ello no siempre transmitió bien las desinencias, sino que más de una vez las corrigió creyendo mejorar con ello la redacción.

Se comprenderá que no es posible razonar y probar aquí estas afirmaciones, que en otros lugares de la Hispania romana han conducido a sorprendentes hallazgos (por

ejemplo, el hecho de que la actual capital de España nació en el cruce de dos importantísimas vías romanas). En la vía que ahora nos ocupa, mi deducción es que se han perdido cuatro desinencias de acusativo indicadoras de otros tantos empalmes: *Port(um) Alb(um)*, *Mellaria(m)*, *Belone(m)* y *Besippone(m)*. Se ha conservado en acusativo *Carteiam*. Quizá *Calpe(m)* era también acusativo, ya que desde el mismo empalme de la vía se iría a Carteya y al Peñón.

La reconstrucción que aquí ofrezco se apoya en las siguientes bases:

- Primero, por supuesto, las cifras miliarias. El lector que se moleste en comprobar este trazado sobre los mapas topográficos podrá ver que todas las distancias concuerdan perfectamente, con un margen de error que se reduce posiblemente al 2%. En las reconstrucciones que llevan la vía por la costa, había que admitir errores que podían llegar al 40% (como para la etapa *Porto Albo-Mellaria*).

- Segundo, los imperativos de la geografía. El examen atento de los mapas y el conocimiento del terreno permiten comprender la lógica de un camino que se desliza entre las Sierras de Ojén y del Niño, discurre después por terreno abierto y busca, como la carretera actual, una lengua de tierra firme entre la Laguna de la Janda y las Marismas de Barbate.

- Tercero, el hecho importante de que el Itinerario no cite *Iulia Transducta*, cuya ubicación en Tarifa nadie discute.

- Cuarto, los vestigios e indicios observados sobre el terreno, que con ser escasos son más elocuentes para este trazado que para cualquier otro.

Veamos el trayecto con algún detalle.

De Guadiaro a San Roque no he podido encontrar indicios inequívocos. El camino podría coincidir en gran medida con la carretera actual, y podría también ser el que en 1944 el Instituto Geográfico (hoja 1075 del mapa a escala 1/50.000) señalaba como "*Camino de San Roque a Estepona*".

Arqueología

Entre San Roque y Los Barrios se cruzan tres cursos de agua, y algo habrá que decir sobre cada uno de estos cruces.

Sobre el Arroyo de la Madre Vieja hay un puente con dos arcos de ladrillo de traza antigua, como hay varios en la comarca. Este puente es para mí un pequeño enigma, pues si por una parte tiene una inscripción que da 1776 como fecha de construcción, por otra parte está hecho con ladrillos cuya longitud coincide con el pie romano (29,6 cm). Es probable que en 1776 se hiciese sólo una restauración conservando los arcos antiguos, o bien que se reconstruyesen éstos aprovechando los ladrillos del anterior puente derruido. De lo que estoy seguro es de que por allí pasaba la calzada, un trozo de la cual se conserva junto al puente.

Sobre el río Guadarranque no tengo noticia de puente antiguo, pero unos quinientos metros aguas abajo del puente actual hay, en la margen izquierda, un viejo muelle que tanto pudo ser embarcadero como punto de apoyo de un puente de madera. Inmediatamente después habría que rastrear el viejo camino por terrenos ocupados actualmente por la empresa Acerinox; tengo noticia de que ésta se ha apropiado y ha vallado un camino público, con empedrado antiguo, abuso contra el que los vecinos de la contigua barriada de Palmones son impotentes.

Viene a continuación el puente sobre el Guadacortes, señalado por el Instituto Geográfico aguas arriba del puente del f.c. Aunque he oído llamarlo romano y es de hechura análoga al antes citado, difiere de él en que los ladrillos dan la longitud del pie castellano (27,86 cm). ¿Otra reconstrucción, esta vez con material moderno?.

La vía romana es, para mí, el camino que va directo de ese puente a Los Barrios, atravesando el pequeño collado. Hacia la mitad de este tramo, en la finca de Las Albutreras (Cortijo "La Buitrera" en el mapa del I.G.), se cumple la distancia para el ramal que, según nuestra interpretación, saldría de la vía principal hacia *Portum Album*. Es notable que al Sur de este punto, sobre el río Cañas o Palmones, el I.G. señalaba en 1963 un puente

inexistente (hoja 1078 del mapa, en el borde Norte de la misma).

Juan Rojas Jiménez, propietario del terreno al que se accedería por ese puente fantasma en la margen derecha del río, me dijo en mayo de 1986 que siempre ha vivido por esas tierras (tendrá unos sesenta años) y nunca ha conocido un puente; sin embargo, está seguro de que ese punto es un paso de cañada o de camino antiguo. Hay un muro junto al río, hecho al parecer con ladrillos antiguos y mortero que podría ser romano, y otro igual en la orilla opuesta; pudieron ser embarcaderos o apoyos de un puente de madera sobre pilotes. Mi informador dice haber encontrado en el terreno indicios de vivienda antigua: ladrillos, trozos de cerámica, y alguien ha encontrado monedas.

Volvamos a la vía principal. Entre Los Barrios y Tahivilla tengo informes de campesinos viejos, recogidos en 1977 y en 1987, que me hacen dar por seguro el siguiente trazado:

Hasta la finca de El Tiradero (I.G., límite de las hojas 1074 y 1077) el carril o calzada venía de Los Barrios dando menos rodeo que la carretera actual, cruzando ésta dos o tres veces. En muchos trozos estaba empedrado, conservándose algunos vestigios que el guarda de la finca me enseñó; pero tales vestigios son ya irreconocibles para quien vaya sin guía. Había también por ahí un "descansadero", es decir un rellano empedrado (ya cubierto por la vegetación) junto a un arroyo de aguas perennes.

Desde el Puerto de Ojén, la calzada es el "Camino de Facinas a Algeciras" que va por la ladera septentrional de la Sierra de Saladavieja (I.G., 1077). En la parte más próxima al puerto, el viejo carril discurría en medio de un alcornocal, por donde hoy el forastero no puede ver camino alguno, pero puede creer el testimonio del viejo campesino que le señala aquí y allá piedras asegurando que son restos de la calzada. Quizá en el Puerto de Saladavieja se conserve algún empedrado.

El empalme para *Mellaria* estaría exactamente en el entronque de este camino con la "Vereda de Puerto Pei-

nado”, y el empalme para *Belone* unos 3 kilómetros al Noroeste de Facinas. El viejo camino pasaría después, según todos los informes, por el centro de Tahivilla, donde pasaría a la izquierda de la carretera actual, con la que se encontraría de nuevo brevemente en la hoja 1073 del mapa del I.G. (edición 1955). Coloco *Besipponem*-empalme hacia el Pozo del Portichuelo, en la parte más estrecha de la lengua que se extendía entre dos zonas pantanosas: la Laguna de la Janda a la derecha, las Marismas de Barbate a la izquierda.

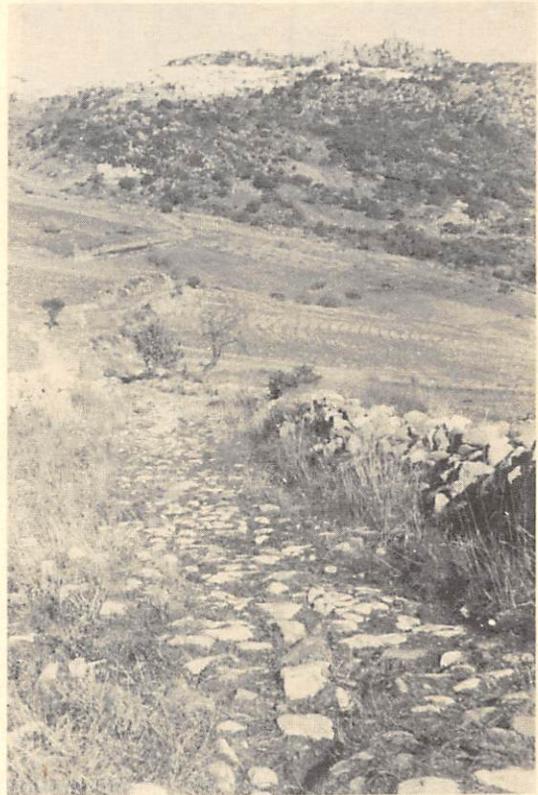
Desde aquí hasta Conil (última etapa de este segmento de vía) ocurre al revés que en las otras etapas: parecen sobrnarnos algunas de las millas que nos ofrece el Itinerario. La solución que he dado se basa en el supuesto de dos caminos a Cádiz: uno por Chiclana y el Puente de Zuazo, y otro por la costa, que se separaría del anterior una vez atravesado el río Salado.

II. LA CALZADA RONDA - CARTEYA

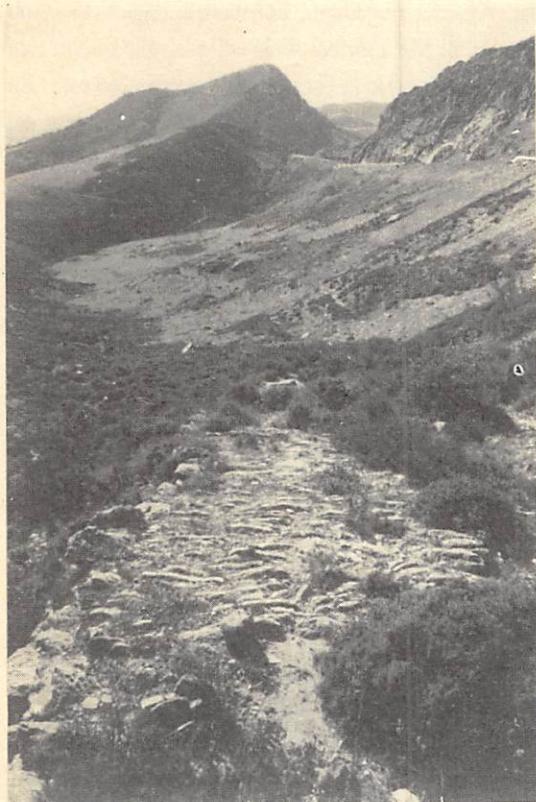
Es más que probable que esta ruta sea la seguida por Cneo Pompeyo en su huida después de haber sido derrotado por Julio César en Munda. El mejor estudio que conozco sobre la batalla de Munda y las vías de comunicación en su comarca es el de Ramón Corzo Sánchez (2). El escenario de la batalla estaría en el Cerro de las Balas, a unos 12 kilómetros al Suroeste de Ecija. El estudio se basa en el juicioso aprovechamiento de los datos de las fuentes antiguas, en los hallazgos arqueológicos y en un buen conocimiento de las probables vías antiguas en la región comprendida entre Córdoba, Sevilla y Antequera. No está claro en cambio el enlace viario de esa comarca con el Campo de Gibraltar, y a mi juicio yerra el autor al llamar “Vía del Estrecho” (entendiendo por tal la que conducía a Carteya) a la vía que iba de Ecija a Marchena. Pienso que la huida de Cneo Pompeyo es más lógica por Teba y Ronda.

Al Sur de Ronda, el primer lugar donde he podido observar la calzada es el Puerto de Encinas Borrachas, al

lado de la carretera actual. En los pueblos del valle del Genal (Atajate, Benadalid, Benalauría, Algotocín...) no falta quien puede informar de la calzada, que discurre en general más alta que la carretera, a poniente de ésta. En el camino mismo se formó el pueblo de Gaucín, al sur del cual subsiste la calzada en un buen trecho, desviándose ya de la carretera C 341 hacia la izquierda. Debe ser el “Camino de Gaucín a Algeciras” que aparece en la hoja 1071 del I.G. (año 1944), por la divisoria de aguas del Guadiaro y el Genal. Cruzaría el segundo de estos ríos cerca del cortijo Sambana para subir luego a Puerto Pavón (mal llamado “Pacón” por el I.G.). Ya en la hoja 1075, mis referencias apuntan a Montenegro Alto, Venta Nueva, Venta Odón (no “Audón”), finca de la Alcaldesa, Puerto Palomas en la Sierra del Arca (donde he podido ver y limpiar al menos un residuo muy breve de empedra-



La calzada romana en las inmediaciones de Gaucín, mirando hacia el Norte.



La calzada romana en el Puerto de Encinas borrachas, mirando hacia el Sur

do, con algún valor de confirmación para quién, como yo, esté ya convencido de que la calzada iba por ahí), cortijo de Albalate (*al-balat* = “las losas”, topónimo indicador de calzada; otro Albalate había también junto a la calzada no lejos de la venta de Benalauría), entrando en San Roque por la fuente de María España.

San Roque está, por consiguiente, en un cruce de caminos romanos, que sin duda eran todavía los principales caminos de esta zona en 1704, cuando los vecinos de Gibraltar huyendo de los ingleses decidieron fijar allí su nueva morada.

Contiguo a San Roque, en el lugar de El Toril, se conserva un viejo empedrado en dirección a Carteya, que aunque no sea necesariamente romano atestigua la gran antigüedad de este camino, que en el mapa lleva el nombre de “Camino de Algeciras alto” y que va efectivamente por una línea de cumbres.

Ya casi al final de nuestro viaje, topamos con lo que parece ser los restos de una cisterna romana: una bóveda de medio cañón, construida con ladrillos que tienen la longitud exacta del pie romano: 29,6 cm. Las alambreadas nos impiden llegar directamente a las ruinas de *Carteia*, que yacen a unos pasos de allí en un triste abandono, envueltas en los humos de unas industrias que no pueden ser del agrado de ningún arqueólogo.

NOTAS

(1) Ya Eduardo Saavedra dibujó en 1862 esta calzada muy pegadita a la costa, en lo que le han seguido entre otros R. Thouvenot (*Essai sur la province romaine de Bétique*, París 1940), César Pemán (*Memoria sobre la situación arqueológica de la provincia de Cádiz en 1940*, Madrid 1952) y José Manuel Roldán Hervás (*Itineraria Hispania*, 1975).

(2) R. Corzo Sánchez: “Munda y las vías de comunicación en el Bellum Hispaniense”, *Habis*, Univ. de Sevilla, 4, 1973, p. 241 ss.