

calzada romana¹. Cito, a continuación, los que, a simple vista, he podido encontrar, pero ruego sean tenidas en cuenta mis limitaciones técnicas en este sentido; por ello, estos habrían de ser, mejor, estudiados por algún buen especialista en la materia. Son los que siguen:

1.-Al principio de la cuesta de El Montecillo, a uno y otro lado de la carretera, se notan perfectamente restos de cuneta, hechos con lajas de piedra molinaza, unidas, según parece, sin indicios de argamasa (solo barro con cuñas de aquel mismo material), con solera trabada igualmente².

¹ Sin duda, por el grosor del paquete subestructural, una vía 'espesa' (fundamentos-bloque de varias capas y revestimiento), que –según Grenier (op. cit., 346-7) sugiera y recoge Salama (op. cit., 75)– pertenecería, como sucede en Francia, probablemente, a época republicana o augustea; lo cual casaría bien con el momento propuesto por los investigadores para la reconstrucción de esta parte de la vía –por otro lado, llamada, desde entonces, como sabemos, 'augusta'–; es decir, hacia el 2 a. de Cr. P. Sillières (*Les voies...*, 573), de su parte, confirma que «*ces chaussées épaisses, construites souvent sur un 'agger', puissent être très anciennes:sans aucun doute elles datent de l'époque impériale...*». (Cuando la cita de una obra no se completa, es porque remito a la 1.ª parte de este trabajo, donde aquella se encuentra íntegra).

² V. la fotografía C. 1. en el anexo, al final de esta 2.ª parte. He podido comprobar recientemente cómo, en una reparación de la carretera llevada a cabo en los primeros meses del a. 2007, estas cunetas han sido casi completamente eliminadas y sustituidas por otras nuevas de cemento. Las mencionadas lajas de piedra se acumulan amontonadas en la orilla de aquella. De la existencia frecuente, en estos puntos de media ladera, de cunetas para el desagüe en las vías romanas, nos hablan los expertos (v. p. ej., A. Grenier [*Manuel d'archéologie...*, op. cit., 175-6: «*Cette précaution [zanjas o cunetas], la seule qui pouvait rendre les ouvrages solides et durables, est un des moyens qui sert le plus à reconnaître les voies romines*», o «*La présence du fossé peut servir à distinguer une voie romaine d'un ancien chemin du Moyen Age*»; igualmente, *ibid.*, 344 ; o M. Besnier [en Ch. Daremberg; E. Saglio; E. Pottier; G. Lafaye: *Dictionnaire des antiquités grecques et romains d'a près les textes et les monuments*, op. cit., t. 5, 1.ª p., 785 (s. v.'Via'): «*Enfin deux fossés latéraux recueillient les eaux de pluie. Lorsque, au lieu d' être établi en déblai, la route était construite en remblai, une bordure perpendiculaire en pierres taillées, véritable parement, encadre des deux côtés le corps de l'ouvrage*»; este autor opina, así mismo, que esta característica, entre otras, fue tomada por los romanos de los etruscos (*ibid.*, 783)); o Salama [op. cit, 78], quien comenta al respecto: «*Des fossés de drainage accompagnaient généralement les voies sur une grande partie de leur longueur pour en recueillir les eaux de ruissellement*»; igualmente, R. Chevallier [op. cit., 114]: «*des fossés de drainage [...], en bordure immédiate [...]. La présence de tels fossés n'est pas constante, mais en rapport avec la nature du terrain (pente,...)*»; o Sillières [*Les voies...*, op. cit., 631]: «*La prospection aérienne à basse altitude a permis de distinguer deux catégories de fossés latéraux parallèles aux voies romaines, des fossés en bordure immédiate de la chaussée et assurant l'écoulement des eaux de ruissellement et des fossés-limites creusés à une vingtaine de mètres de part et d'autre de la voie*»; o Moreno Gallo [*Vías romanas...*, op. cit., 95 - 6, respectivamente]: «*En el trazado a media ladera se disponía de cunetas en la parte de aguas arriba para interceptar la escorrentía y conducirla longitudinalmente hasta deshacerse de ella en la primera ocasión posible*», y, algo después: «*En definitiva, como ocurre hoy, en la media ladera las cunetas eran un elemento habitual en las carreteras romanas*»; o Adam [*La construcción romana, materiales y técnicas*, 301. León, 1996]: «*Lateralmente, las calzadas se ven a menudo delimitadas por encintados de piedra y por unas cunetas destinadas a recoger el agua de la calzada y no dejar que lleguen hasta ella las aguas del chorreo*»). Sin embargo, como advierte Moreno Gallo (op. cit., 95): «*hoy es difícil observar las cunetas en tierra ya eliminadas por la meteorización o la sedimentación*». Por todo ello, yo no puedo precisar, con fundamento, el momento de construcción de estos desagües de que hablamos. Dice el mencionando Moreno Gallo, a propósito de la dificultad en datar estas cunetas y otras obras sencillas similares, que «*estas pequeñas estructuras de drenaje rara vez se trabajaban con elementos pétreos de carácter monumental...*», por lo que «*la dificultad de realizar la datación en este tipo de obras tan sencillas*

Se ven, así mismo, estratos de la estructura de una calzada, aunque, aquí, esta armazón no se puede observar en todo su espesor.

2.-En el mismo sitio (principio de la mencionada cuesta), como consecuencia de la erosión y subsiguiente derrumbe de un lateral de aquella carretera, bajo una capa de depósitos sedimentarios producidos, sin duda, por aluvión a lo largo de muchos años, que, en algunas partes, cubren el piso antiguo en más de un m de espesor, se pueden ver estratos³ que, a mi entender (muy modesto –insisto– en la materia), parecen viejos, entre otras razones, por el considerable cuerpo sedimental antedicho y por el empleo de materiales sueltos extendidos en capas sucesivas y compactadas⁴. Al fondo de la estructura se aprecia una línea de piedras

y asignarles a una técnica determinada» (ibid., 97). Algunas losetas de la solera mencionada parecen penetrar hacia el interior de la calzada, lo que, de ser ésta antigua, no extrañaría, pues, en palabras de Grenier (op. cit., 341), «*D'une façon générale, les dallages et pavages semblent réservés aux entrées de villes, aux carrefours ou à certains passages où le sol était particulièrement instable, dans le fonds de vallées par exemple*»; de modo similar, ibid., n. 2. Es cierto que el pavimento de calzadas romanas con piedras o losas no es frecuente –contra lo que en otro tiempo se creyó siguiendo las teorías de Bergier-, salvo en las ciudades y alrededores («*La visión [...] de la 'Via Appia' –dice Adam [op. cit., 301]– a la salida de Roma [...] de calzada revestida de anchas losas de lava no puede hacerse extensible a todas las calzadas romanas, ni siquiera a todo el trazado de ese famoso camino. La estructura de la calzada [...] no se terminaba obligatoriamente –ni mucho menos– con ese impresionante pavimento, propio más bien de las calles de las ciudades*»; de modo semejante, algo más adelante, a propósito de una mala interpretación de Vitruvio al respecto: op. y pág. cit.); v. P. Salama (op. cit., 70): «*en dehors de leurs parcours urbains, de la proximité immédiate des villes ou des travaux d'art, les routes de l'Afrique romaine n'étaient pas dallées*»; de modo semejante, ibid., 73); o v. R. Chevallier (op. cit., 112): «*Le dallage n'était de rigueur qu' 'intra muros' et aux abords immédiats*»; y no debemos olvidar la opinión de M. Goehner (citada por Grenier, op. cit., 341), en relación con la vía romana de la zona de Estrasburgo-Brumath, en el sentido de que «*la route était-elle ainsi pavée sur toute sa longueur? Le point mis au jour se trouve non loin de la ville et à une bifurcation. M. Goehner incline à croire que ces circonstances ont été la raison du pavage mais que, plus loin, dans la campagne, il devait cesser, sauf à réapparaître aux carrefours ou aux endroits en forte pente*». De nuestra calzada, en concreto, dice Sillières (v. «*La rareté des voies romaines...*», op. cit., 109): «*voie certes [la 'Via Augusta'] non dallée comme celles d'Italie, mais à structure épaisse et petit pavage*». Es lo que pudo haber ocurrido en este punto del que hablamos.

De todas maneras, por la excesiva superficialidad de esta obra de que hablo, entre otras razones, creo que la misma es relativamente moderna. Solo como dato curioso hago referencia a ella. Aunque lo incluyo, pues, en esta relación, no es éste documento al que atribuya excesiva importancia para mi argumentación, en contraste con los datos que enumero a continuación.

³ Compruébense en la fotografía C. 2. que se adjunta en el anexo final. (Cubierto, recientemente, este sitio por un amontonamiento de tierra y los desechos de la construcción de una alcantarilla realizada en la reparación última de la carretera, los vestigios que se pueden ver en esta reproducción no se observan ya directamente).

⁴ Esa técnica, según Moreno Gallo (op. cit., 196), desde época romana, «*no se empleó en el mundo moderno hasta bien avanzado el siglo XX*». Dice, así mismo, a este respecto, A. Beltrán (cfr. «*La red viaria en la Hispania romana...*», op. cit., 51) que «*las vías medievales [son] sin infraestructura y, cuando más, con embaldosados de piedras planas, marcando rectángulos o rombos o en espina de pescado, aseguradas con piedras más pequeñas, pero sin firme*». De modo semejante, cfr. B. Taracena («*Las vías romanas en España*», op. cit., 252) quien confirma que «*muchas de las vías medievales no tienen infraestructura*».

gruesas (bolos o cantos rodados de considerable tamaño) –desprendidos en algunos tramos–, que bien pudieran corresponder al ‘hèrrison’ (primera línea de cimentación) o, tal vez, a los bordillos de una calzada romana; por encima de ese estrato, se pueden notar capas constructivas entre las que se advierten vetas de arena amarillenta espesada, pero no sabría yo discernir cuántas de ellas, distintas, se puedan contabilizar con exactitud ⁵.

⁵ Como hoy se sabe –y en contra de las teorías, tanto tiempo mantenidas, de Bergier–, podemos afirmar, sin lugar a dudas, que «cada una de las carreteras romanas que se pueden exponer son un caso diferente, distinto a los demás. No es fácil que se repitan los materiales, ni la distancia de transporte empleada, ni el paquete de firme utilizado», según dice Moreno Gallo (op. cit., 107). P. Salama se expresa en el mismo sentido: «l’ingénieur (lógicamente, también el romano) est libre d’asseoir sa chaussée sur les points précis où elle lui semblera être le mieux à l’abri des actions destructrices de la nature ou le plus apte à remplir le rôle qu’on attend d’elle» (op. cit., 58); o, algo después: «Une voie devait, par conséquent, s’adapter aux conditions du terrain et, de même qu’elle pouvait changer plusieurs fois de largeur en cours de route, il lui était permis de varier sa structure. Nous retrouvons, ici encore, la formule des sections à caractéristiques homogènes» (ibid., 73); de modo semejante, pág. 67, n. 135. Grenier admitió (op. cit., 323) que «Presque nulle part, il [Matty de Latour] n’a observé la succession régulière et systématique qui semblait prescrite par la théorie» (de modo similar, en ibid., 387, 389), etc. El mismo Besnier (op. cit., 785) decía ya que «dans la pratique, ainsi que les fouilles ont permis de le constater, l’épaisseur, la disposition respective et même le nombre des couches superposées variaient beaucoup». (Los subrayados anteriores son míos). Muy clarificadoramente, dice J.A. Abasolo, a este respecto (v. «El conocimiento de las vías romanas...», op. cit., 15), que «La modélica estructura de las vías romanas a partir de la pluriestratificación de ‘statumen’, ‘rudus’, ‘nucleus’ y ‘summum dorsum’ debió ser privativo de escasos lugares». La misma idea, casi con idénticas palabras, es confirmada por A. Beltrán (v. «La red viaria en la Hispania romana: Introducción». En ibid., 51): «las canónicas capas de ‘statumen’, ‘rudus’, ‘nucleus’ y ‘summa crusta’ o ‘summum dorsum’ pocas veces se encuentran en la Península» (de modo semejante, en pág. 50); y B. Taracena («Las vías romanas en España», en op. cit., 251-2), también de forma muy clarificadora, sostiene que «Esos principios teóricos [consignados por algunas fuentes y agrimensores] [...] rara vez se cumplieron estrictamente. Las vías españolas tienen con más frecuencia 6 m. de anchas, son raras las enlosadas (‘viae silice o lapide estratae’) y predominan las de guijarro o grava (‘viae glarea estratae’): comúnmente solo están formadas por piedra gruesa abajo y cascajo menudo arriba...». Tal vez, alguna de aquellas capas de jabre a que aludíamos en el texto separe la primera línea de rodadura de otra posterior de refacción, pues es conocido (v. p. ej., Moreno Gallo, op. cit., 116) que «Si no existía la preferida zahorra para la capa de rodadura [...], utilizaban el árido fino procedente de la descomposición del granito (jabre o arena de miga), material que se utiliza hoy con éxito por sus virtudes resistentes y drenantes», aunque pudiera tratarse, simplemente, de vetas de arena extendidas entre otras de piedras medianas.

Yo, que, como digo, no soy especialista y estaría expuesto a equivocarme si intento hacer una descripción precisa de las distintas capas que puedo observar en el sitio que menciono, me siento tentado de reproducir (y así lo hago), por la similitud básica por mí observada con los referidos, la descripción que, de los estratos vistos en la vía Chartres-Orléans (según cita de Grenier, op. cit., 323), hace Caylus: en la base de la calzada, «un lit de gros moellons bruts posés à plat, retenus par une bordure de même matière posée de champ et, au-dessus, des recharges successives de terres graveleuses, de sable et de pierrettes, qui l’ont élevée à la hauteur de deux ou trois pieds»; o con los defendidos por Grenier (op. cit., 391) para una gran parte de las calzadas romanas de Francia: «voies soigneusement établies en chaussés [...], avec un hèrrison à la base et une masse inerte plus ou moins épaisse, formant ‘nucleus’ et portant soit un pavage, soit un hèrrison superficiel recouvert de gravier [...] Ce mode de construction qui remonte sans doute au temps d’Auguste semble avoir été celui qui fut pratiqué durant tout le premier siècle, notamment par Claude, par le Flaviens et jusque sous Trajan»; o, todavía, aproximativamente, con la estructura genérica (teórica) que describe Salama (op. cit., 69): «On traçait sur le sol deux fossés parallèles ou SULCI séparés par une distance qui représentait la largeur de la route à établir. On creusait

3.-En proximidad del punto quilométrico 338 de la vieja N.IV de que venimos hablando⁶, como consecuencia, también, de un derrumbe lateral de la actual carretera, se pueden, igualmente, ver⁷ lo que, en mi opinión, son estratos varios de una calzada, con fundamentación de piedras algo mayores⁸, que bien pudieran corresponder a esa ruta de que decimos.

4.-El sitio más interesante, que, estimo, debería, particularmente, ser estudiado por algún experto, lo encuentro entre los puntos quilométricos 340-1 de la misma carretera apuntada⁹. En una curva, desde hace

*ensuite le sol entre ces fossés jusqu' à une profondeur qui pouvait atteindre 1m. ou 1m. 50 et, dans la tranchée ainsi obtenue, on disposait plusieurs couches de matériaux hétérogènes qui formaient l'infrastructure de la voie. Celle-ci était enfin revêtue d'un SUMMUM DORSUM, couche de roulement dallé ou bétonnée et légèrement bombée en son centre». No sabría discernir, como digo, si, en este punto, alguna de las capas correspondiese a refacción o restauración de la vía, pues (y vuelvo a citar a Grenier, *ibid.*, 387) «l'élévation des substractions de la voie romaine paraît souvent provenir des rechargements et réfections successives. Lorsqu'on nous parle, par exemple, d'une épaisseur de 1 mètre de gravier étendue sur le hérrison ou sur un tablier de bois, on ne saurait entendre que cette quantité de sable ou de grouine ait été déposée en une seule fois. Elle aurait rendu la voie complètement inutilisable. Il s'agit de multiples rechargements renouvelant la surface durcie transformé en boue par l'usage». De modo semejante, leemos en Salama: «On sait que, le plus souvent, l'épaisseur anormale d'une chaussée antique n'est que l'indice de réparations successives» (op. cit., 75).*

⁶ V. Mapa del I.G. y Catastral, Hoja n.º 925: Porcuna, a. 1971.

⁷ Compruébese en las fotografías C. 3. a. y b. que adjunto al final. Sin embargo, como efecto de algunos desprendimientos producidos en la época de lluvias de la primavera última (a. 2007), una parte de esas líneas de piedras no se observan actualmente. Por contra, han aparecido los estratos, perfectamente visibles (cfr. fotografía C. 3. c.), correspondientes a la estructura de lo que, en mi opinión, es la vieja calzada romana.

⁸ En este punto parecen distinguirse –según entiendo– las capas siguientes:

1.ª: correspondiente al 'hérrison', de unos 25 cms, aproximadamente, sobre la caja de la vía perfectamente reconocible, con piedras o losetas tiradas sobre el fondo, relleno de guijos medianos, chinorro y arena;

2.ª: estrato de otros 25 cms, aproximadamente, formado de arena y piedra pequeña y mediana; en los laterales quedan restos de algunas de mayor tamaño, posiblemente pertenecientes a la continuación de un bordillo inicial;

3.ª: nuevo estrato, de unos 30 cms, a base de material similar al anterior; piedras más grandes en los laterales (restos, así mismo, de bordillo (?));

4.ª: parece adivinarse, en efecto, otra ligera capa, de unos 10/15 cms, construida con idénticos componentes (correspondería a un primitivo manto de rodadura separado del anterior (?));

5.ª: estrato de unos 35 cms de espesor, formado con elementos idénticos, si bien me da la impresión de que la piedra de la mezcla es algo más pequeña que la de los casos precedentes (pertenece a una refacción (?)).

El espesor, hasta aquí, de la estructura es de unos 1,35/1,40 m.

Por encima de esta armazón y perfectamente separable por el color de la lechada de la capa quinta descrita, se puede notar un último manto (con dos subcapas (?)), de piedra menos abundante y más barro, de unos 50 cms de espesor, aproximadamente, del que no sabría decir si corresponde a la superposición de detritos formados por aluvión o, al menos en parte, a reparaciones modernas.

⁹ V. I.G. y Catastral, Hoja n.º 924: Bujalance, a. 1974.

tiempo eliminada¹⁰, por donde discurría antes aquella, queda al descubierto (en un corte o terraplén, utilizado, seguramente, como banco de grava o cantera de zahorra, tal vez para la construcción del nuevo tramo que eliminó la curva mencionada¹¹) la estructura del firme de una calzada primera, que, mediante un grueso estrato de sedimentos de limo, queda separado del banco de arcilla y grava natural. Yo entiendo que ese firme está modelado por varias (al menos, cuatro; una de ellas, hacia la parte media, de piedras grandes, pudiera pertenecer a la tirada de una nueva cimentación [*statumen/ hérrison*] en alguna viable reparación de aquella (?)) capas de considerable grosor (a las que habría que sumar uno o varios estratos más ligeros, los superiores, el último, de menor espesor, echado cuando el alquitranado moderno), que corresponderían (las más bajas, repito) al firme compactado de una vieja ruta; forman cada una de ellas líneas uniformes, rectas y continuadas, y bien pudieran asociarse –insisto– con las sucesivas tongadas (al menos, las tres o cuatro inferiores) modeladas por el material granular del firme de la calzada romana a la que entiendo pertenecerían ¹².

¹⁰ Creo que esto sucedió a fines del a. 1952 o principios del 1953, pues el mapa *Plano Horizontal entre los km 340, 608 y 341, 230, supresión de curva peligrosa: Cª Madrid a Cádiz, N. IV*, en que me baso para afirmar esto, corresponde a septiembre del primer año (v. J. Cortés José: *Catálogo de cartografía histórica de Jaén*, op. cit., t. II, 837, n.º 11 370 [I.C.A., n.º doc.: 88-027682]). Aunque, en la reproducción que me fue enviada, no puedo distinguir con excesiva precisión los trazados (viejo y nuevo), ya que, en la fotocopia, el dibujo aparece muy desleído, sin embargo, al representarse, con cierta claridad, junto al nuevo trazado, el Cortijo de S. Joaquín, estimo que aquel (el viejo) se corresponde, en efecto, con el de la curva que mencionamos. De otro lado, ahora por observación directa, he comprobado cómo quedan todavía restos de alquitranado del más antiguo trayecto de la carretera. Dice P. Sillières a este propósito (v. «La búsqueda de las calzadas romanas...», op. cit., 415) que «A veces sucede que el itinerario romano corresponde a caminos o carreteras modernas; en este caso [...], la identificación de la antigua calzada se torna aun más difícil [...]; de vez en cuando aparecen sus vestigios un poco separados de uno y otro lado del camino moderno, sobre todo en las curvas»; es –creo– lo que aquí ocurre.

¹¹ Si, como dice el tantas veces mencionado Moreno Gallo (op. cit., 208), de acuerdo en esto con todos los arqueólogos modernos que dedican su labor a esta rama de la investigación, «la forma más eficaz de leer la composición de la infraestructura de un camino antiguo es la sección transversal», en este caso, nos encontramos con una que, aunque longitudinal, por su notable extensión, puede aportar datos muy parecidos a los de aquella y ser igualmente valiosos.

¹² V. las fotografías C. 4. a., b., c., d. y e. en el anexo (al final de esta 2.ª parte). Aquí, las diferencias entre las distintas capas, salvo por la línea distinta formada por cada una de ellas y por las piedras más gruesas visibles en alguna, no se distinguen particularmente en cuanto a la especie del material empleado; pero, en este sentido, hay que recordar, así mismo, la advertencia de Moreno Gallo (op. cit., 129): «La diferenciación entre las capas es en ocasiones mucho menos perceptible por la semejanza de los tamaños de los materiales que las componen». Las características de la substrucción de la vía en este punto, de otro lado, se observan algo diferentes a las que hemos dicho en el sitio Ll. 1.-, citado anteriormente, lo que no debe resultar extraño, pues –amén de lo ya insinuado en la n. 5–, como dice Grenier (op. cit., 389), «Ce qui détermine le mode de construction de la route, ce n'est pas tant, semble-t-il, son importance [...] que la nature des matériaux fournis par la région [...]. Des observations faites en un point d'une route ne sauraient être étendues à l'ensemble de cette route». Compruébese, esta misma idea, en Salama: «Suivant les dispositions topographiques et la qualité du terrain, les structures des voies s'accordaient, d'ailleurs, une très grande liberté» [op. cit., 72]); de modo semejante, R. Chevallier

Extrañaría, ciertamente –dada la general linealidad de las vías romanas¹³–, ese, aunque ligero, desvío marcado en este punto; no obstante, ello seguramente se produjo por evitar una zona fangosa en tiempos de lluvias (la del nacimiento del conocido como Arroyo de Andújar)¹⁴, asentando el firme sobre una base de grava natural¹⁵.

(op. cit., 107 y sigs.), etc. El mismo Thouvenot (op. cit., 497) había advertido ya que *«Les routes romaines de Bétique n'étaient pas construites d'après un modèle uniforme: mais au contraire elles variaient suivant la nature du terrain et les matériaux dont on disposait»*.

Aprovecho la ocasión para resaltar la –en mi modesta opinión– utilidad grande que se derivaría de la conservación, en la forma más conveniente estimada por los expertos, de este punto, evitando su destrucción por extracción de gravas, etc.; el lugar (inservible, en la actualidad, por cuanto separado de la carretera en uso) podría valer como referente tipo en el estudio de una construcción ‘viable’ de calzada romana y de su estructura (caso, naturalmente, de que, por análisis especializado previo, se confirmase completamente la pertenencia de estos estratos a la misma).

¹³ Cfr., v.c., Grenier (op. cit., 178-82); Salama (op. cit., 58-9); o Sillières (*Les voies...*, op. cit., 613 y sigs.). Moreno Gallo (op. cit., 65) afirma, respecto al trazado de las vías romanas, que una de las condicionantes que, de alguna forma, hacían abandonar, en ocasiones, la línea recta, preferida por los romanos, fue *«El alejamiento de las escorrentías o de las zonas mal drenadas en el llano, evitando zonas pantanosas o trazados paralelos a ríos en las zonas inundables por avenidas»*. A pesar de esa tendencia –advierte Sillières (v. «La búsqueda de las calzadas romanas...», op. cit., 415)– una vía romana puede reconocerse *«por la forma general de su trazado [...] mientras que los caminos medievales y actuales serpentean, la vía romana tiene una trayectoria en línea quebrada con cambios claros de dirección»*; así, la Via Augusta al Este de Las Mesas de Asta no escapa a la observación de la fotografía *«a causa de los tramos sucesivos rectilíneos con curvas de 90°»*. Del mismo modo, R. Chevallier (*Les voies romaines...*, op. cit., 55) dice: *«Ailleurs, la ligne droite se brise souvent»*. Esto mismo se puede notar, para el tramo de que tratamos, en la marcada curva que hay algo antes –viniendo desde Andújar– del desvío (carril) que lleva a la posta de Sta Cecilia (km 334 de la vieja carretera de Madrid a Cádiz, en la Hoja 904 del I.G. y Estadístico, a.1900= km 5-6, en la misma Hoja del I.G.y Catastral, vieja N. IV, a. 1987); o en la correspondiente a los km 336,5 de la misma carretera (Hoja 925 de idéntico I.G.y Estadístico, a. 1903= km 337,3 de la carretera antecitada, en la misma Hoja del I.G. y Catastral, a. 1971); o en la del km 337,5 de la misma Hoja, a. 1903= km 338,2 en la del a. 1971).

¹⁴ *«La técnica de la ingeniería de todos los tiempos ha tomado como primera medida –dice Moreno Gallo (op. cit., 183)– evitar estas zonas [de humedades]»,* recurso aquí conseguido mediante un ligero desvío; de modo semejante, v. ibíd., 60: *«se buscaban las menores pendientes naturales que disminuyeran la dificultad añadida y se huía del agua en general, tanto de las pequeñas como de las grandes escorrentías»*. Cfr, también, Sillières, *Les voies...*, 615: *«[A pesar de la tendencia a la línea recta] dès qu' apparaissent les obstacles naturels, les changements de direction deviennent plus fréquents et les tronçons rectilignes de plus en plus courts»*. Y Grenier comenta: *«Qu'on ne s' imagine pas en effet l'allure rectiligne comme une règle absolue aveuglément suivie par les ingénieurs romains. C' était de leur part une habitude et, si l'on veut, une préférence, mais qui savait s'accommoder aux exigences du terrain»* (op. cit., 181-3); para, algo después, citando a M. G. de Leusse, añadir: *«Nous croyons qu'il ne faut pas attacher, au principe que les routes romaines étaient forcément rectilignes, une importance trop grand. Les ingénieurs étaient les premiers à s'en écarter quand il y avait pour cela une raison suffisante»* (ibíd., 182). El mismo Salama precisa al respecto (op. cit., 59) que *«c'est plutôt sur de grandes distances et sur l'orientation générale des tracés qu'il faut apprécier le caractère rectiligne des voies romaines. Nul ne contestera que sur de petits parcours les Romains ne se soient livrés à des développements artificiels. Un archéologue qui suivit jadis la route antique de THEVESTE à THELEPTE par Bir Oum Ali y trouva des coudes assez nombreux même dans la plaine où rien ne semblait pourtant les justifier»*. De modo semejante, R. Chevallier (op. cit., 99) añade: *«la voie évite les zones humides»*; y *«L'adaptation à la topographie [de las vías] se traduit par une répulsion pour les zones humides qui exigent des remblais coûteux, sauf nécessité...»* (ibíd., 107).

¹⁵ Que la infraestructura aquí –como en los otros sitios mencionados– observada corresponde-

5.-Podemos, en fin, referirnos –ahora solo basados en la cita que sigue de Ponsich– a un punto localizado en proximidad del Cortijo de Medina, justo en el cruce de la carretera de que estamos hablando (vieja

ría (en mi opinión) a la base de una calzada romana lo estimo por varias razones (independientemente de su particular técnica constructiva):-a) la profundidad del firme granular (más de 1 ½ m de espesor en algunos puntos) no parece pueda corresponder al grosor de un afirmado de época moderna;-b) en época visigótica y árabe –es cierto–, se continuaron utilizando, básicamente, las mismas calzadas que dejaron los romanos (v. p. ej., García Moreno: «Las calzadas romanas desde fines del Imperio a la invasión agarena: un análisis sociológico». En M. Criado Val [Dir.]: *Caminería Hispánica, t. I. Caminería Física*, 41-2 Madrid, 1993: «son numerosos los testimonios que tenemos de que en lo esencial dicha [romana imperial] red de caminos se mantenía en utilización durante los siglos que aquí nos interesan [...] Está también claro que el mantenimiento del antiguo 'cursus publicus' y de la red de calzadas romanas obligó al Estado visigodo al mantenimiento y reparación de éstas y de las múltiples 'mansiones' o ventas y puestos de vigilancia y defensa de la seguridad vial [...]. No debería olvidarse –como en varias ocasiones demostró Sánchez Albornoz– que las campañas musulmanas contra los primeros reinos cristianos de la Reconquista siempre siguieron, y utilizaron en sus penetraciones las antiguas calzadas romanas todavía en pleno uso»; de modo semejante, afirma, en general, Galliazzo [op. cit., I, 99] que «In realtà i territori dell'impero romano d'Occidente nel V secolo d. C. o nei primi decenni del VI secolo d. C., periodi che videro la formazione di molti stati romano-barbarici, non subirono subito un profondo degrado del proprio sistema stradale e quindi dei ponti [...], (si bien) non mancano casi sempre più frequenti di vie in rovina e di ponti crollati»; v., igualmente, J. Arce: «El cursus publicus en la Hispania Tardorromana». En *La red viaria en la Hispania visigótica*, 35-40. Zaragoza, 1990); pero no es menos cierto que se constituyó, en esta última 'facies', lo que Torres Balbás llamó «ruta axial de Al-Andalus» (la espina dorsal de los itinerarios hispanos de entonces, entre los que fue primordial el camino Córdoba-Toledo), que se desvió por el N del territorio de aquella ciudad (Puerto de los Mochuelos-Calatrava) hasta llegar a la antigua capital visigoda (v., para esto, p. ej., E. Gozalbes Cravioto: «Una aproximación al estudio de las vías en la Hispania visigótica». En M. Criado de Val (Dir.): *Caminería Hispánica, t. I. Caminería Física*, 85-94. Madrid, 1996). El tramo, pues, de la vieja 'Via Augusta' que transcurría por la zona que estudiamos quedaría, entonces, si no abandonado, al menos sin cuidados particularmente importantes;-c) en época medieval y moderna –hasta la construcción de las nuevas carreteras desde fines del s. XVIII– «las vías medievales» se hacen –como dice A. Beltrán (v. «La Red viaria en la Hispania romana: Introducción», op. cit., 51) en cita que ya hemos recogido (con alguna otra que repito ahora) en la n. 4– «sin infraestructura y, cuando más, enlosadas de piedras planas, marcando rectángulos o rombos o en espina de pescado, aseguradas con piedras más pequeñas, pero sin firme», palabras que parecen retomar otras anteriores de B. Taracena (v. «Las vías romanas...», op. cit., 252): «En cambio muchas de las vías medievales no tienen infraestructura y también muchas están pavimentadas de piedras planas bastante grandes que forman líneas marginales y carrera central de donde parten, a modo de espina de pescado, otras transversales que marcan rectángulos o rombos plementados con piedras más pequeñas». Más taxativamente, afirma Moreno Gallo (v. *Vías romanas...*, op. cit., 196): «Pero los romanos hacían sus carreteras con preferencia mediante el empleo de materiales sueltos extendidos en capas sucesivas y compactadas. Esta técnica no se empleó en el mundo moderno hasta bien avanzado el siglo XX»; o «Todo el firme de estos caminos [muchos de los referidos, ya del s. XVIII] se limita a un simple enlosado más o menos concertado sobre el terreno desbrozado. Carecen de otras capas inferiores de cimentación o drenaje» (ibíd., 228). El mismo Besnier, citando a C. Jullian, advertía (v. Ch. Daremberg; E. Saglio; E. Pottier; G. Lafaye: *Dictionnaire des antiquités...*, op. cit., t. V, 1.ª p., 785, n. 28, s.v. 'Via') que «la route romaine était véritablement une muraille portant un chemin» y que «Les procédés des Romains qui attachaient une telle importance à l'épaisseur des substructions, différaient complètement de ceux des modernes, qui réduisent au contraire l'infrastructure à très peu chose»; -d) una reparación, pues, relativamente importante de esta parte de la calzada no debió de haberse realizado, desde la última de época romana, hasta que la misma –como ya hemos visto– fue aprovechada para el trazado de la carretera Madrid-Cádiz de Floridablanca, consolidación del firme que no pudo suponer (ni este, ni algún otro probable posterior) la considerable subestructura y grosor del fundamento que, en estos puntos concretos a que en el texto nos referimos, se puede observar. (Los subrayados anteriores son míos).

N. IV) con la comarcal J.327 (Andújar-Lucena) según viene de Lopera. En este sitio, dice nuestro autor que pudo observar un «*Levée de terre avec très nombreux blocs de pierre taillé*» (ÍD., 1987, 50). Pues bien, ¿no pudieran –y es solo sugerencia– estos bloques corresponder a la caja, destruida, de la calzada romana de que venimos hablando, que pasaría justamente por ese lugar?¹⁶.

En conclusión, parece –a mi entender– que si pudieran conservarse, visibles en varios parajes, restos de esta calzada romana que, hasta ahora, no se habían encontrado, sencillamente, porque se ha errado el trazado hasta ahora propuesto, sin sólida base, de su trayecto por esta zona. Sería, pues, muy conveniente, insisto, que alguien (persona o grupo de expertos en esta materia) analizase estas estructuras mencionadas por ver de sacar conclusiones firmes que yo no puedo ofrecer en el mismo grado, teniendo en cuenta que –como indica el tantas veces aludido Moreno Gallo– «*El análisis de las características técnicas que diferencian a una carretera de un camino que no lo es, pueden ayudar a datar un camino en mayor medida que otros muchos factores de escaso peso que hasta ahora se vienen empleando*», y que «*La infraestructura de las carreteras y en consecuencia de las vías romanas [...] puede y debe ser leída por los profesionales adecuados y capacitados para ello*», o que «*Es, por tanto, absolutamente necesaria la intervención de las disciplinas básicas adecuadas para la identificación y el tratamiento de los vestigios de estas obras. Junto con el ingeniero civil que sepa de carreteras modernas y antiguas, debe estar presente un geólogo, con cierta experiencia en geotecnia de carreteras. El arqueólogo debe formar parte de este equipo multidisciplinar, con la importante labor que le corresponde de documentación histórica previa y de identificación y estudio de los restos*». En definitiva, que solo «*los que han tocado, constatado e interpretado correctamente la infraestructura, son quienes pueden decir que han encontrado la vía romana* (ÍD., 2004, 18, 142, 231 y 207, respectivamente). M. Martín-Bueno, siguiendo una línea de pensamiento semejante, afirma que el estudio de las vías antiguas ha de ser realizado teniendo en cuenta toda su complejidad, siguiendo «*criterios que trasciendan lo puramente histórico, para entrar de lleno en conceptos de ingeniería como el trazado, las pendientes, los volúmenes de áridos, rocas, tierra, etc., desplazados para su construcción. Los estudios del terreno, las canteras y el material que se elige para su realización...*» (ÍD., 1990, 341).

¹⁶ Si bien, en los puntos antes mencionados, he observado piedras más o menos grandes, desprendidas de la estructura antigua de la calzada (sobre todo, bolos), que habrían de corresponder al 'hérison' o a los bordillos de la misma, no las he visto 'talladas'.

Como resumen: la dirección que se suele dar para el tramo de que tratamos (Andújar-puente de Villa del Río) de la calzada romana, para mí, no es tan segura como se suele estimar; antes al contrario, la considero inexacta. Si recurriésemos al método (utilizado por Sillières, aunque para otro razonamiento¹⁷) de ponderar el número de documentos que fundamentan una u otra opción, podríamos determinar que, de los tres trayectos posibles (y propuestos) para la localización de la vía romana por esta zona ('Camino de La Aragonesa', 'La Trocha', 'Vieja N. IV por Sta Cecilia'), a) la primera no gozaría a su favor del apoyo de documento alguno (si bien su existencia como camino antiguo –pero, no necesariamente romano, y menos aún 'calzada' de dicha época– está constatada, al menos, por el Mapa del Archivo de Andújar¹⁸); b) la segunda, de la dirección que la calzada romana parecería tomar, por nuestra zona, en algún mapa de T. López (que son de fines del s. XVIII), si bien, con las precisiones que indico en la nota que sigue¹⁹; c) la tercera, de los documentos del s. XIV, arriba

¹⁷ V. su mencionado art. «Documents modernes...», 74.

¹⁸ Tal vez, con alusión indirecta al mismo, pudiera aportarse un viejo documento: un albalá (Referencia: *Índice de la Colección Salazar y Castro* antecit., t. XXXII, n.º 50 859. M. 35, fols. 43 r.- 44 v.; así mismo, M. Nieto Cumplido: *Villa del Río en la Baja Edad Media*, op. cit., 30; o C. Argente del Castillo Ocaña: *La ganadería medieval andaluza XIII-XVI (Reinos de Jaén y Córdoba)*, op. cit., t. I, 231, n. 292) del rey Enrique III (a. 1402) en que se ordena a los Concejos de Córdoba y de Andújar que «cerredes y fagades cerrar el otro camino que vos otros así fecistes abrir», de modo que, para no causar perjuicio a la Orden de Calatrava, se siga usando el que pasa por el portadgo y roda que esta tiene «en un lugar que dizen el Cañaveral que es en el camino que va desde dicha cibdat a esa otra villa de Andujar cerca de Aldea del Río». Yo estimo –lo dije en mi antecit. art. «Estudio de toponimia...», 89, n. 7, 4; 93, n. 26 y 98, n. 37– que la 'roda' se pagaba, por ese momento, en las aceñas que la Orden tenía en el llamado Vado de las Puercas, y que ese camino que, por El Cañaveral, llevaba de Córdoba a Andújar era justamente el de La Aragonesa. En Fernández Franco (op. cit., 61) leo, no obstante, que, para su época (a. 1596), la 'roda' referida se abonaba en una especie de 'venta' que había cerca del puente romano de Villa del Río, lo que haría suponer –siempre que aquel primer lugar de ubicación fuere cierto– un cambio de sitio para el pago del mencionado impuesto. Aquel de 'El Cañaveral' es el camino por donde –como vimos– dirigieron la calzada romana los Blázquez.

¹⁹ De entre los mapas del geógrafo mencionado, he podido consultar, para esta finalidad, los del *Reyno de Jaen*, de 1761 y 1787. (De todas maneras, no puedo sacar, de los mapas dichos, conclusiones muy seguras, pues, además de su escasa precisión, uso fotocopias reproducidas de un texto [AA.VV.: *La Carolina: Unas tierras. Un pueblo. Una historia*, 24, 27 y 136, respectivamente. Jaén, 1992] y, por tanto, de reducido tamaño y poco claras). En el 1.º de estos, observo cómo, pasado el puente de Andújar, se dibuja ya un solo camino, que da la impresión de que sigue por la dirección de 'La Trocha', senda que resulta de la confluencia, tras el puente mencionado, de dos vías anteriores [la que venía, por Bailén, del Puerto del Rey, y la que procedía de Villanueva: el 'arrecife']. En el 2.º, hasta las proximidades de Marmolejo y desde el susodicho puente de Andújar, se reproducen dos, que marchan casi interfiriéndose, de los que uno correspondería, así mismo, al que venía de Bailén, y el otro, al mencionado 'arrecife'; uno de estos –creo que el continuador del 'arrecife' que procedía de la parte de Villanueva– parece desviarse hacia el Montecillo, en tanto que un divertículo [tramo del Camino de Porcuna a Marmolejo (?)], procedente del puente de Las Calañas, pasa cerca de Las Herrerías y tuerce, luego, en dirección a Lopera. El principal continúa, siguiendo la dirección de La Trocha, hasta Aldea del Río. Extraña, no obstante, que, en este 2.º, no se dibuje el camino de Florida-blanca que, para esa época y zona, ya estaría abierto, aunque de poco tiempo atrás (v., sin embargo, la advertencia de V. Méndez al final de esta observación).

mencionados (aunque ambos aluden a un mismo hecho: los límites de la

Estimo, respecto al 1.º, que lo que intenta representar nuestro geógrafo, pasada ya Andújar, es, sin más, el 'Camino Real Medieval'; de modo que, aunque este 'parezca', hasta Villa del Río, prolongación del 'arrecife' que venía de Villanueva, creo que lo que realmente se desea reproducir, desde la mencionada ciudad, seguramente no fuese ya el 'arrecife' aludido y su continuación, sino solo el referido 'Camino Medieval'. En el dibujo, parecen haberse fundido aquellos dos trayectos antedichos, y se podría sacar la conclusión de que la calzada romana se identificaría por completo, hasta el pueblo aludido, con dicho 'Camino Medieval', pero aquella se pudo desviar, en su continuación tras Andújar, por sitio distinto al decurso de este, en algún punto no precisado en el mapa, como podemos, de hecho, comprobar en otros documentos ya indicados.

En el 2.º, se representan las dos vías mencionadas hasta algo antes de Marmolejo, mas, a partir de aquí, pienso que, como en el caso anterior, el dibujo del camino principal correspondería solo al 'Camino Medieval', en tanto que el otro (creo que es este el que coincidiría con el 'arrecife') parece iniciar su desvío hacia la cuesta de El Montecillo; pero, por el motivo que fuere, el geógrafo mencionado no intenta reproducir ya la prolongación de este divertículo. Ciertamente, desde este último punto mencionado, ya no se dibuja más que un camino: el 'Medieval'.

Así mismo, el del *Partido de Martos de la Orden de Calatrava*, de 1785 (refer. A.H.N., sign. O.M., M P D, 11). En él solo se muestra un pequeño trozo del camino que nos interesa, el anterior al puente de Villa del Río, trecho correspondiente, sin duda, al 'Camino Real Medieval'; tampoco aquí se reproduce, lógicamente, la carretera 'nueva': no estaba hecha.

También, el de las *Relaciones geográficas*, sin año (Ms. Bibl. N. 7 301, fol 351). En este, el 'Camino Medieval' se denomina 'Carrera de Madrid', el cual, tras dejar el puente de Andújar, pasaba el de Las Calañas y discurría por S. Julián; desde luego, esta ruta no se dibuja, aquí, como continuación del 'arrecife' mencionado (aunque, en otro mapa procedente del mismo registro [pág. 294] y con el denominativo de *Camino antiguo del Arrecife de los Romanos*, este 'arrecife' se representa, muy claramente, por la parte de Villanueva y al N de La Higuera). La carretera 'nueva' tampoco se representa; ¿será, por ello, el mapa dicho anterior al a. 1786 (?).

El del *Reyno de Cordova*, de 1761 (consultado en reproducción recibida de la Bibl. Real). Se dibuja, muy claramente, el 'Camino Real Medieval'; este 'camino', que venía de la parte septentrional del Guadalquivir, pasaba el puente de Andújar, el Salado de Arjona por Las Calañas, el romano de Aldea del Río (todos ellos representados) y, marchando a El Carpio, atravesaba, luego, el de Alcolea y llegaba, así, hasta Córdoba.

También el del mismo *Reyno*, del año 1797 (consultado en reproducción recibida de la Bibl. N. [sign. M. II, B. 2; aunque puede, igualmente, consultarse en Centro Nacional de Información Geográfica, Cartografía Histórica, código 8423434130341. Madrid). Se trazan los caminos pertenecientes a esa provincia: desde Villa del Río (aparece ya el pueblo con este nombre), lleva el nuestro a Pedro Abad-El Carpio-proximidad del puente de Alcolea...; lo que me hace pensar que la ruta representada, al menos para nuestra zona, sea ya la de Floridablanca; esto se podría confirmar por el hecho de que el único camino que se dibuja por la parte del límite provincial (sector de Lopera) parece que se hace pasar junto al nacimiento del Arroyo de Andújar; ello mostraría que ese ya no es el anterior ('Medieval'), que iba por 'La Trocha', dirección por donde, ahora, no se dibuja ninguna ruta.

Resulta evidente que, en los mapas anteriores al 1785, este autor no podía representar la 'nueva' carretera, pues no estaba, todavía, construida. Lo natural sería reproducir, hasta esa fecha (al menos, como ruta más importante), el 'Camino Real Medieval' (y así, en efecto, parece deducirse de los antes mencionados).

Sobre los mapas citados del *Reyno de Jaen*, que son los más confusos, quiero, todavía insistir.

– En relación con el mencionado de 1761, aunque parezca que el camino, desde Andújar hasta Aldea del Río, se dibuja como una continuación del 'arrecife' que venía de Villanueva, creo que López, como dije, pretende dibujar solo el 'Camino Real Medieval'.

– Sobre el de 1787, del que podría sacarse, igualmente, aquella conclusión, matizaría que:

1.-Interpretado a la luz de los antedichos *Jornada VI* y *Curso del Guadalquivir*, realizados por la misma época (algo anterior, incluso, al menos el segundo), esa ruta que viene de Villanueva ('arrecife'), la que se incorporaría precisamente a la carretera 'nueva' que se

heredad de La Aragonesa), del testimonio de Fernández Franco (s. XVI), de la clara referencia del Mapa del Archivo de Andújar (s. XVIII) y de las reproducciones ya mencionadas en los mapas del siglo último dicho *Jornada VI y Curso del Guadalquivir*; y todo ello, sin contar las alusiones a la parada de postas de Sta. Cecilia en la ‘nueva’ carretera de Floridablanca –construida, por esta en parte, en mi sentir, sobre la calzada romana, de que se deduciría llevar su recorrido por tal dirección– en distintas ‘Guías de viajes’ a partir de fines del XVIII (S. López [a. 1828]: ‘Camino Real Madrid-Cádiz’; F. X. de Cabanes [a. 1830]: ‘Carrera de Madrid a Cádiz’,

dirigió por Sta. Cecilia, es, como he dicho, en mi opinión, la que se insinúa desviándose hacia la cuesta de El Montecillo. La ‘vieja’ (el ‘Camino Medieval’) seguía, al contrario, por S. Julián;

2.- en las ‘Guías de viajes’ que se publican antes de fines del s. XVIII (cfr., v.c., el *Reperitorio...* de Villegas [a. 1546]; el de Meneses [a. 1576]; *Il Buratino...* de Miselli [a. 1648]; la *Guía de caminos...* de Pontón [a. 1727]; el *Nuevo estilo...* de Fernández de Mesa [a. 1756], etc.), el ‘Camino Real’ (después de Andújar) se dirige siempre por la Venta de S. Julián; también T. López lo lleva, como hemos visto, por este punto. Sin embargo, a partir de fines del s. XVIII (en mi opinión, después de Espinalt y García [a. 1785]), lo hacen por Sta Cecilia, es decir, por la ‘nueva’ carretera abierta por Floridablanca; también el autor de que hablamos reproduce, al parecer, este camino último en el antes mencionado mapa de Córdoba del 1797. Las únicas anomalías, pues, que observo en los mapas citados de T. López las veo, de una parte, en el del *Reyno de Jaen*, de 1761, en que, después del puente de Andújar, tras unir el ‘arrecife’ con el ‘Camino Real Medieval’, el geógrafo reproduce ya una sola ruta (el mencionado ‘Camino Medieval’), y no se pinta la continuación del ‘arrecife’; de otra, en el de los *Partidos de Jaen*, de 1787, donde –como he indicado antes– no se representa, todavía, la carretera ‘nueva’, ni, tras la Vega de Andújar, la continuación de aquel ‘arrecife’ dicho.

De cualquier modo, sobre la fiabilidad científica del geógrafo citado, no está de más tener en cuenta la opinión de V. Méndez (v. su ‘Introducción’ a la 2.^a ed. de la obra de aquel *La descripción de la provincia de Madrid*, s. p. S. Fernando de Henares [Madrid] 2000), quien nos dice que «Después de su regreso a España [desde París; año 1760] comienza [T. López] a publicar continuamente mapas provinciales. Esta labor la desarrolla no muy científicamente pues recoge datos anteriores, recopilados por autoridades locales y por los párrocos de las provincias y pueblos. El mismo, en la obra ya reseñada [el ‘Atlas geográfico del reino de España e Islas Adyacentes, con una breve descripción de sus provincias’], nos comenta su forma de trabajar: «Dicen bien, que el mejor modo de hacer un mapa es andando y midiendo la tierra, pero este método no es adaptable a las facultades de un particular. El geógrafo trabaja en su casa, teniendo a la vista papeles varios de un mismo terreno, que compara y adapta...». Así pues, sus mapas carecen de un valor científico, pues hay errores puntuales, incluso de kilómetros, pero nos dan una información muy válida en cuanto a la toponimia se refiere». Por significativas, aporpto, aquí, las palabras de Sillières respecto al geógrafo de que hablamos, para un detalle concreto: cuando, en su art. cit. «Le Camino de Aníbal...», 53, n. 2, se refiere al mapa del *Reyno de Jaen*, de 1761, confeccionado por el mencionado geógrafo, para negar la ‘originalidad’ del mismo (al menos, en lo relativo al trayecto diseñado para el ‘arrecife’), comenta: «Je suspecte d’ailleurs le cartographe de la fin du XVIII^e s. d’avoir, tout simplement, repris le travail de G. Forst qu’il cite comme source».

En relación con la arriba mencionada Venta de S. Julián, encuentro una noticia curiosa para el año 1600 (cfr. E. Gómez Martínez: «Vivir en Marmolejo en el siglo XVII». En *B.I.E.G.*, n.º 162, t. III, 1656): el Cabildo de la ciudad de Andújar expide una orden para que se cierre, por sospecha de enfermedad de peste en los lugares del entorno, la «benta de San Julian [que] esta cerca de los dichos lugares y Camino Real a Córdoba donde respecto de ser camino muy pasajero podrian parar algunas personas peligrosas y tocadas de enfermedades contagiosas...». (Los subrayados anteriores son míos).

etc.), así como las citas en ‘Diccionarios geográficos’ ya mencionados, como el de Madoz, etc.²⁰

[N. B. Supongo, por lo demás, que un puente sobre el Salado de Arjona en este trayecto (Madoz lo nombra como incorporado a este tramo: «El ‘Salado’ [...] tiene 2 puentes; uno en el término de Arjona y otro en el arrecife de Sevilla, à ½ leg. al SO. de Andújar» [ÍD., 1988, 36; art. Andújar], aunque, con precisión mayor: «El arroyo ‘Salado’ [...]; sobre él hay un puente en el camino de Andújar à Jaen; otro en el de Andújar à Arjona; otro en el que desde la misma c. conduce à Arjonilla; otro sobre la carretera de Madrid à Cádiz (1 ½ leg. al O. de Andújar); y finalmente el llamado de las Calañas à 1/4 de leg. al O. de Marmolejo» [ÍD., 1988, 38; art. Andújar]; así mismo: «El Salado; de Arjona [...], dejando à su paso los pueblos Torre Don Jimeno, donde tiene un puente, Villardompardo y Arjonilla, que también tienen sus puentes, además de otros 4, de los cuales el uno se halla en el camino que desde esta v. conduce à Jaen, otro es el que de la misma se dirige à Andújar à 1 leg. otro en la carretera de Cádiz, y otro en fin, próximo à la v. de Marmolejo» [ÍD., 1988, 40; art. Arjona], y, todavía: «el arroyo Salado se introduce en este [de Marmolejo] término [...], teniendo un puente sobre el camino real de Madrid à Cádiz y otro llamado de las ‘Calañas’, en el camino de Andújar» (ÍD., 1988, 200; art. Marmolejo; los subrayados anteriores son míos); este último camino es el que, conocido, también –lo venimos repitiendo–, con el apelativo de ‘La Trocha’, nosotros desechamos como continuador de la calzada romana) se construiría con ocasión del levantamiento de esta carretera ‘nueva’ mencionada. Como indiqué, ni en G. Forst (a. 1653), ni en el Mapa del Archivo de Andújar (a. 1740), ni en el llamado *Descripción Coro-Topográfica* (incluido en las *Relaciones geográficas* de T. López) se representa puente alguno en este punto; el llamado *arrecife* atravesaba, al parecer, el arroyo mencionado por vado. Así mismo (aparte de las referencias vistas en Madoz), F. de P. Mellado²¹ dice que de Andújar a Villa del Río, además del famoso puente de aquella ciudad, el camino (sin duda, el ‘nuevo’, pues en él hay parada en la casa de postas de Sta Cecilia) pasa dos más, que no pueden ser otros que aquel del que hablamos sobre el Salado de Arjona y el romano sobre el arroyo homónimo de Porcuna. Por su parte, el diplomático francés F. de Bourgoing decía, en 1788²², que

²⁰ Recuérdese todo lo dicho anteriormente sobre estos documentos y véanse, en el texto que sigue, algunas de esas referencias.

²¹ Cfr. su *Guía del viajero en España*, 390. Madrid, 1849.

²² Tomo esta referencia de S. Madrazo: *El sistema de comunicaciones en España...*, op. cit., t. I, 297.

el ‘nuevo’ camino entre Almuradiel y La Luisiana, cuya construcción ha supuesto costes elevados, ha quedado apto para el tráfico rodado, aunque «*el poder viajar en todas las estaciones del año ha requerido la construcción de unos 400 puentes y alcantarillas sobre los ríos, arroyos y aquellos pasajes escabrosos que las lluvias hacían impracticables*». Posiblemente, uno de tales puentes, ahora construidos, fuese este sobre el Salado de Arjona²³.

²³ El paso actualmente en uso es obra relativamente moderna (hormigón; ciertamente, levantado después del a. 1939, pues, por información recogida de personas mayores de Lopera, conozco que el puente anterior fue destruido en la última guerra civil); inmediato al actual, se conservan los restos (cepas; particularmente la meridional) de otra obra más antigua, posiblemente –como digo– la compuesta con ocasión de la apertura de la carretera de fines del s. XVIII. Ciertamente, si, como aseguraba Floridablanca en su *Memorial* (a. 1789), era verdad que «*Se ha establecido la posta de ruedas que no había, en las ciento y más leguas que hay desde la Corte a Cádiz...*» (v. Uriol Salcedo, op. cit., 265), habría que suponer que algún paso se construiría al cruce de este riachuelo. A un puente, desde luego, en este punto del Arroyo Salado de Torrecampo, se refiere –como hemos indicado arriba– Madoz en su *Diccionario...* (op. cit., 36, 38, 40, 200). F. P. Mellado (op. cit., 390) –también lo hemos mencionado en el texto– habla de dos puentes, en este tramo del camino de Bailén a Córdoba, uno de los cuales hubo de ser localizarse, forzosamente, en este sitio.

De todas maneras, no podemos olvidar lo que, dicho por Betancourt, hemos incluido en la n. 73 de la 1.ª parte. Si ese hubiese sido el caso –dadas las referencias citadas de Madoz y Mellado–, alguna reparación posterior, realizada a inicios del s. XIX y previa a la obra destruida en la guerra mencionada, hubiera tenido que realizarse (curiosamente, en la *Hoja 904: Andújar* [a. 1900] del I.G. y Estadístico, un camino que, de Marmolejo, viene a terminar a este paso, se llama ‘Camino de la Puente [no de la ‘Fuente’] Quebrada’). Para principios del s. XX, en ese mismo mapa citado últimamente, desde luego, un puente existía en el sitio, pues se representa en aquel.

En los restos del paso arruinado de que hablamos (tampoco, por lo que he observado, en proximidad) no veo, ciertamente, nada de romano (dice A. Grenier [op. cit., 190] que «*dès la fin de la République et durant tout le Haut Empire* [momentos en que se inaugura todo este tramo de la ‘Via Augusta’], *les Romains ne construisirent que des ponts en pierre*»; de modo semejante, Moreno Gallo [op. cit., 100-1, respectivamente] afirma: «*Como característica principal de las grandes estructuras de paso realizadas por los ingenieros romanos en sus carreteras, hay que destacar sencillamente su gran calidad*», y «*Otros puentes, que dieron servicio a las carreteras romanas son pequeños, de no más de cuatro o cinco metros de luz, pero, en sus dimensiones generales, en el ancho de la rosca y en el tamaño uniforme de las dovelas, ya se observa una armonía especial que no se aprecia en puentes de piedra de épocas posteriores*»; si bien, V. Galliazzo, sí se refiere en su obra [v. *I Ponti Romani*, t. I, op. cit., 251-9] a puentes romanos de ladrillo [‘opera laterizia’ (‘opus testaceum’)] y sus modalidades; y P. Adam [op. cit., 311] habla, igualmente, de casos de puentes romanos paramentados con el mismo material; este nuestro mencionado estaba construido con un tipo de ladrillo grueso, basto y blancuzco). Nada puedo decir, pues, sobre si, en época romana, de pasar –como definiendo– por aquí la calzada, el arroyo aludido se atravesara por vado (sobre cuyos usos y condicionantes, v. Galliazzo, op. cit., 158) o por puente (tal vez, pontón o almadía) que, como indica el mencionado investigador italiano (op. cit., 162), garantizara para la vía «*la sua percorribilità con efficacia e continuità possibilmente lungo tutto il periodo dell’anno*». Hay que recordar, de todas maneras, la afirmación, a este propósito, del antecitado Grenier (*Manuel d’archéologie...*, op. cit., 377): «*Le tracé des voies romaines a généralement été établi de façon à éviter le plus possible les travaux d’art*»; de Salama: «*les Romains, quand ils le pouvaient, essayaient de franchir à gué le lit de certains petits cours d’eau en aménageant adroitement leur passage*»; de Chevallier (op. cit., 99) :

«*Lorsque elle devait passer l’eau, la voie traversait souvent à gué*»; o del mismo Sillières (*Les voies...*, op. cit., 299), en relación con las obras exigidas para la ‘Via’ por estas zonas: «*Certes, les creues devaient parfois couper les communications, mais, connaissant leur brièveté, les ingénieurs romains les avaient négligées*». Moreno Gallo (op. cit., 79), comenta, también, al respecto que «*Las pequeñas obras de paso*

Recordemos –solo a modo de sugerencia– la cita que P. Ponsot hace de D. Ringrose, el cual «*a parfaitement mis en évidence le caractère saisonnier des transportes en Espagne dans son livre fondamental 'Transportation and économie stagnation in Spain 1750-1850'*» (ÍD., 1976, 1210). Tal vez, 'en cierta medida', esta afirmación fuese aplicable, para este tramo, a la época romana si es que, aquí, en esa etapa, no hubiese sido construido puente alguno. Para algunos caminos medievales que atravesaban la nuestra y otras zonas cercanas, previos, pues, a la construcción del 'Camino Real' del s. XVIII, sí afirma el mismo Ponsot que «*au-delà de Cordoue, grâce aux deux ponts romains de Cordoue même et d'Alcolea, trois chemins permettaient de gagner la Nouvelle-Castille: par Jaén, par Andújar-Bailén (et dans ces deux cas, on traversait la Sierra au défilé de Despeñaperros, sinistrement célèbre par ses bandits), par Villanueva de Córdoba (puis grâce au col de Puerto Mochuelo, on gagnait Ciudad Real). Certains tronçons de ces chemins étaient praticables par les véhicules à roues, en été au moins, avant le milieu du XVIII^e siècle*» (ÍD., 1976, 1198) y que «*Sur terre, les routes empierrées et les ponts nécessaires aux charrois étant quasi inexistantes [en Andalousie] avant la second moitié du XVIII^e»* (ÍD., 1976, 1209). Menéndez Pidal añade: «*Ciertamente, en la Edad Media, si prescindimos de alguna excepción, podemos decir que solo existieron caminos térreos*» (ÍD., 1951, 39)].

romanas apenas se conservan, porque en la mayoría de los casos han desaparecido por efecto de la propia hidrodinámica, coaligada con el tiempo y la falta de mantenimiento», y, en idéntico sentido, B. Vaquero Chinarro; M^a. J. Rubio Fuentes («Las reparaciones de calzadas en la Bética romana». En Instituto de Historia de Andalucía (Coord. Cient.): *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Historia Antigua*, 448. Córdoba, 1994) se expresan así: «*El ingeniero romano no tenía medio de conocer la constitución del subsuelo sobre el cual se realiza la obra [...]. En los puentes el adolecer de una mala cimentación significó su ruina. Esta situación se debió de dar en la mayoría de los puentes de este tramo [‘Corduba -Hispalis’; lo que se podría extender a los demás de esta zona] de la Vía Augusta*». Por lo que, si ni aquel paso anterior al actual (que, repito, puede proceder de fines del siglo XVIII, o de alguna reparación en algo posterior) se conservó, a mayor abundamiento, uno ‘posible’ romano (si es que alguna vez lo hubo), pues, como dije, en este punto, las crecidas en tiempos de lluvias intensas resultan bastantes violentas. Pudo, de todas maneras, como indicábamos, estar cubierto el servicio por algún pontón o similar.

En cualquier caso, conviene no olvidar, según el mismo Grenier indica (ibíd., 187), que «*lorsque, au cours du Moyen Age ou des temps modernes, un pont a remplacé un gué, il a fait disparaître le plus souvent à la fois la trace du gué et des amorces de la voie romaine sur les rives*».

En definitiva, por todas estas razones que he expuesto –lo repito una vez más–, yo estimo que el trayecto de la calzada romana en esta zona de que hablo iba por donde se trazó la antigua carretera del s. XVIII y no, como se suele decir, por el sentido de ‘La Trocha’.

Si la teoría que he desarrollado hasta aquí pudiera considerarse como absolutamente probada, ello, de otra parte, tendría repercusiones en la localización de la ‘statio’ *Uciense*; a este asunto me refiero en el texto que sigue.

1) Documentos antiguos en que aparece el denominativo (*Ucia/Uciense*): El primero de estos nombres se ofrece en Plinio (*Nat. Hist.*, III, 10²⁴), aplicado a un ‘oppidum’ que, en la relación de pueblos que viene haciendo el historiador latino, se sitúa en un lugar nombrado después de ‘Isturgi’ y antes de ‘Obulco’ y perteneciente al ‘conventus cordubensis’. El referente, en esa enumeración, parece ser el curso del Betis; nada habría impedido, sin embargo –en mi opinión–, que se hubiese tenido, así mismo, en cuenta, de un modo u otro, el discurrir de la calzada romana, que unía la mayor parte de estos centros mencionados y que, junto con el río apuntado, constituía el eje, próximo al cual estos se localizaban; calzada, por otra parte, que, para el momento en que el autor dicho acaba su obra (a.77 d. Cr.) –aunque sus fuentes de información sean, naturalmente, anteriores– estaba bien terminada. El segundo, en varios itinerarios romanos. Así, en los ‘Vasos de Vicarello’, bajo las formas *Uciesem* (1.º), *Uciese* (2.º y 3.º), *Uciense* (4.º)²⁵; en el ‘Itinerario de Antonino’, bajo la forma *Uciense*²⁶; y en el ‘Ravennate’, bajo la modalidad *Noclensis*²⁷.

²⁴ Cfr., p. ej., A. García Bellido: *La España del siglo primero de nuestra era* (según P. Mela y C. Plinio), 125. Madrid, 1987. Se dice: «Sobre el río [Betis], Isturgi, llamada de sobrenombre *Triumphales*; *Ucia*, *Obulco*, llamada *Pontificense* y sita 14.000 pies tierra adentro; luego *Ripa*...».

²⁵ Cfr., v. gr., K. Miller: *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, LXXI. Roma, 1964; o J. M. Roldán: *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, 154-58. Madrid, 1975; o Corzo; Toscano: *Las vías romanas de Andalucía...*, op. cit., 192-3.

²⁶ V., p. ej., O. Cuntz: *Itineraria Romana, vol. I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, 62 [403, 7]. Stuttgart, 1990; o las obras cit. en la n. anterior.

²⁷ Cfr. v.c., J. Schnetz: *Itineraria Romana, vol. II. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, 81 [IV, 44; 315, 12]. Stuttgart, 1990; también en las obras cit. en la n. 25 (excepto Miller). Se trataría, en este caso, muy probablemente, de un error de copia. Así, dice Sillières (*Les voies...*, op. cit., 33) que en la ‘Cosmografía del Ravennate’ «la plupart de ces noms de lieux ont été lamentablement déformés», por lo que «on peut se demander si ‘Noclensis’ doit être identifié avec ‘Uciese’». Esto podría deberse –como indicamos– a lectura defectuosa, ya que, según comenta el mismo J. Schnetz (op. cit., V, ‘Praefatio’), «*causa depravationis eorum* [nombres propios que aparecen en esa obra] est (excepta omissione syllabarum vel litterarum singularum) semper fere falsa interpretatio formarum litteralium».

2) Significado del apelativo *Uciense*: Desde luego, parece evidente que el derivativo ('-ense'; sabiendo que el topónimo radical es *Ucia*) comportaría la significación de '*relacionado con*'²⁸; debió de tratarse, por tanto, de un sitio ('*statio*') 'dependiente de', 'próximo a', 'en territorio de' la población de *Ucia*.

3) ¿Dónde se ha ubicado *Ucia*?: No hay certeza completa sobre su exacta ubicación. Se han propuesto, en efecto, para ella, sitios distintos, aunque la mayoría en torno a la población de la actual Marmolejo. Resumiendo: Ceán Bermúdez²⁹ y Saavedra, en Marmolejo. Thouvenot, «*près de Causinos* (sic), *au confluent del Jandula et du Guadalquivir* (ÍD., 1973, 485). A. Blázquez (como el anterior y Cortés), en Los Cansinos³⁰. El mismo y A. Blázquez Jiménez: «*Junto a la desembocadura del Jándula*» (ÍD., 1924, 174). Góngora: «*Uciense [...] no distante de la actual villa de Marmolejo*» (ÍD., 1915, 278). Carbonell Trillo-Figueroa³¹, bajo la forma *Sucia*, la coloca en La Aragonesa. Ponsich, en la Casa de la Elevadora, en proximidades de Marmolejo³². Sillières, en el Cortijo de Villalvilla, tres km al E de esta última villa citada³³. Corzo; Toscano, hacia la zona del balneario de Marmolejo³⁴. Corchado Soriano³⁵ y Jiménez Cobo³⁶ se inclinan por S. Julián. Ramírez de Arellano³⁷ piensa que las ruinas de *Sitia* [*Ucia*] están muy próximas a Villa del Río, aunque en término de Lopera (finca de S. Sebastián); etc.

²⁸ Dice, p. ej., F. Schultz (v. *Piccola grammatica latina* [trad. al italiano de R. Fornaciari], pág.183-4. Torino, 1921) que, entre los recursos latinos de formación de palabras nuevas por derivación, uno de los frecuentes es el caso de los adjetivos denominativos, es decir, los derivados de sustantivos con, v. c., la terminación (sufijo) '-ensis', en nombres de ciudad y de sitios, como 'Atheniensis' (Ateniense), 'forensis' (forense), etc. (Me he permitido presentar la traducción de las ideas). Cfr., así mismo, D. Pharies (*Diccionario etimológico de los sufijos españoles*, 215-6 y 233-4. Madrid, 2002) quien afirma del sufijo español '-ense': «sufijo culto que sirve para derivar adjetivos gentilicios y de pertenencia a partir de sustantivos que designan lugar. Se remonta al sufijo latino '-ensis', que tiene la misma función».

²⁹ Cfr. *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*, 368. Madrid, 1832; aunque habla, también (ibid., 376), de la posible localización de este sitio en el despoblado de S. Julián.

³⁰ Cfr. «Vías romanas de Andalucía. Informe sobre una comunicación de D. Angel Delgado». En *B.R. A. H.*, t. LXIV, cuaderno V, 530; v., así mismo, A. Tovar: *Iberische Landeskunde. Band I. Baetica*, 108. Baden-Baden, 1974.

³¹ Cfr. «Antigüedades y datos prehistóricos de los términos municipales de Montoro y Villanueva de Córdoba». En *B.R.A.C.*, n.º 73, 137.

³² V. *Implantation rurale antique...*, op. cit., 86.

³³ Cfr. *Les voies...*, op. cit., 311.

³⁴ *Las vías romanas de Andalucía...*, op. cit., 123.

³⁵ «Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha». En *B.I.E.G.*, n.º 38, 31.

³⁶ *Jaén romano*, op. cit., 189.

³⁷ Tomo la referencia de A. U. Stylouw et alii: «Notas para la localización de Ripa...», op. cit., 188.

4) ¿Fue *Uciense* una 'mansio' o una 'mutatio'?

Tampoco podemos contestar a esa pregunta con garantía absoluta, pues ninguna de las mencionadas 'guías' lo determinan. Como es conocido, la distancia que las fuentes itinerarias aludidas dan desde 'Corduba' hasta 'Uciense' es, en todos los casos³⁸, de 46 millas romanas (68 100 km, aproximadamente), distribuidas aquellas de la manera siguiente:

a) 'Vasos de Vicarello': de 'Corduba' a 'Ad Decumum', X; de aquí a 'Ad Lucos'/'Eporam', XVIII; de aquí a 'Uciense', XVIII;

b) 'Itinerario de Antonino' [403, 4-7]: de 'Corduba' a 'Epora', XXVII; de aquí a 'Uciense', XVIII;

c) 'Ravennate' [4, 44;315,12]: después de 'Corduba', «*civitas [est quae] dicitur Noclensis*» (solo se indican las ciudades [estaciones], sin expresión de distancias).

Habría que conocer, de cualquier manera y antes de nada, qué separación existía entre unas postas y otras; y, aunque, lógicamente, esto variaba dependiendo de las dificultades orográficas del camino, los investigadores tampoco andan, al respecto, completamente de acuerdo. Así, podemos leer en Cortijo Cerezo –quien se basa para estas apreciaciones en Grenier³⁹ y en Malipiero– que «*Dados los medios de transporte, un viaje tal vez no podía ir siempre de ciudad a ciudad, por lo que cabía la posibilidad de que la etapa del día se terminase en campo abierto, donde debía pasar la noche. Por eso, las vías contaban con 'mansiones', localizadas generalmente a una jornada de viaje, jornada que Grenier calcula en unas 30 millas; más tarde, con el aumento del tráfico, se crearon las 'mutationes', a una distancia de 5-10 millas, que permitían el descanso entre 'mansiones'. Los itinerarios recogen este desarrollo de la ruta, siendo generalmente las mansiones más antiguas, ubicadas, dentro de lo posible, en zonas de cruce, ricas en agua y fértiles*» (ÍD., 1993, 242-3). Sostiene, en efecto, M. Malipiero que «*Le stazioni di cambio erano poste a una distanza che variava dalle cinque (due ore e mezza) alle dieci miglia (cinque ore). In realtà nella disposizione delle poste si teneva conto non solo della distanza massima percorribile da un animale da tiro senza eccessivo sforzo, ma in particolare della presenza di corsi d'acqua o sorgenti*» (ÍD.,

³⁸ Una excepción la supondría el 'Vaso' 1.º que da, de Córdoba a 'Epora', la distancia de XXVII millas, lo que, por la concordancia del resto de documentos, se considera claro error.

³⁹ Efectivamente, este autor comenta al respecto que «*Quoi qu' il en soit, nous pouvons compter une moyenne de trente milles par étape, soit 45 km. Et deux ou trois relais entre chaque gîte d'étape ('mansio'). Dans ce parcours facile, la distance des relais ('mutationes') s'établit à une moyenne de huit milles, 12 km*» (en op. cit., 204), pero advierte, así mismo, al respecto (ibíd.), que «*ces arrêts ne peuvent évidemment obéir à aucun règle bien fixe*», y, en efecto, en ibíd., n. 1, aporta el testimonio de Marteaux et Le Roux, quienes afirman que «*En Savoie [...] les 'mansiones' [...] étaient distantes d'au moins quarante kilomètres*».

1984, 263-4); si bien, previamente, el investigador italiano había prevenido de que –como, de otra parte, es lógico suponer– «la distanza tra le poste stradali doveva essere inversamente proporzionale alle difficoltà della strada e che in territori impervi risultasse inferiore» (ÍD., 1984, 263). Tengamos en cuenta que la zona por este autor estudiada (la ‘Venetia’ romana) presenta, sin duda, dificultades orográficas notoriamente superiores a la nuestra. P. Sillières, por su parte, hablando de los lugares de descanso, afirma que «ceux-ci [los ‘relais’] devaient se trouver tous les huit à dix milles environ» (ÍD., 1990, 315), lo que vuelve a confirmar más adelante: «la distance de huit milles est très fréquente entre deux relais sur les voies romanes» (ÍD., 1990, 571), palabras que, sin duda, y por lo ya dicho, habría que aplicar, particularmente, a la separación entre ‘mutationes’; y, basándose en Ramsay y en Pflaum, el mencionado investigador sostiene que «les courriers du ‘Cursus publicus’ ne parcouraient guère plus d’une cinquantaine de milles par jour» (ÍD., 1990, 790). Este mismo autor nos dice en otra ocasión: «Les gobelets de Vicarello énumèrent treize stations de ‘Castulo’ à ‘Saetabis’. Ce sont presque toutes des ‘mansiones’ car les distances paraissent assez longues pour une étape [Nota: L’Itinerarire de Bordeaux à Jérusalem’, très complet à propos des stations et relais indique une ‘mansio’ tous les 30 à 35 milles et une ‘mutatio’ tous les 8 à 12 milles]. On peut cependant hésiter à propos de ‘Parietinis’ qui se trouvait seulement à 16 milles de ‘Saltigi’; en effet, dans cette région sans obstacle, il semble possible que les voyageurs aient fait le trajet ‘Libisosa-Saltigi’, long de 38 milles, en une seule journée. Aussi ‘Parietinis’ serait sans dout e plutôt une ‘mutatio’» (ÍD., 1977, 72-3). R. Chevallier declara (comentando un pasaje de la *Vida de Augusto* de Suetonio [49, 5-50] en que el autor latino habla del establecimiento del ‘cursus’ por el Emperador dicho) que existe «un texte chinois du V^e siècle mentionnant l’existence, en Occidente, aux I^{er}-II^e siècles, d’un relais «tous les 10 li» (= milles) et d’une maison de poste tous les 30» (ÍD., 1997, 277); y, más adelante, en la misma obra, añade: «on constate par exemple que, selon l’Itineraire de Bordeaux’, l’intervalle entre les ‘mutationes’ va de 7 à 12 MP, soit une moyenne de 8,33 MP et que les ‘mansiones’ sont tous les 20 à 24 MP, échelonnement vérifiable sur le ‘limes’ de Syrie, à rapprocher d’une indication de Végèce (I, 9): «Une troupe d’infanterie fera 20 MP de chemin en cinq heures d’été (x1h 10 d’horloge) d’un pas ordinaire, mais un pas plus allongé lui en fera faire 24». La allure variait beaucoup, bien sûr, en fonction du terrain. On comprend que les ‘mutationes’ soient plus rapprochées en pays accidenté» (ÍD., 1997, 283). A. Beltrán, por su parte, apostilla que «Las distancias entre las mansiones se fijaron por Vegetio en 35 ó 40 kilómetros, partiendo de la jornada militar o recorrido de un soldado con su equipaje por día, calculado en unas 25 millas, pero en la práctica estas distancias se alargan o se acortan

según las condiciones del terreno» (ÍD., 1990, 53); y B. Taracena comentaba al respecto: «En cuanto a las distancias medias entre mansiones no es posible dar norma ni se deben generalizar informes como el de Vegetio, que calcula en 25 millas la jornada militar y hace pensar, sería de 35 o 40 km. A veces en país de tan accidentada topografía como España, la distancia llega a ser superior a 50 millas, es lo frecuente que sea de 15 a 25, pero también excepcionalmente las hay inferiores a 10; pero además hay que tener en cuenta que el Itinerario no cita todas las mansiones y aun alguno como el de Burdeos a Jerusalén cita también las ‘mutaciones’, que es posible hubiese en España, lugares de relevos de tiro más reducidos que las mansiones y en él distantes solo unos 12 km.» (ÍD., 1948, 255). M. Besnier⁴⁰ indica que «l’Itinéraire de Jérusalem’ les distingue nettement les unes des autres [‘mansiones’ y ‘mutaciones’]; c’étaient les ‘mutaciones’ ou relais, espacées en moyenne de 10 à 12 milles (15 à 18 kilomètres), et les ‘mansiones’ ou haltes pour la nuit, tous les 30 ou 40 milles (44 à 60 kilomètres)». Menéndez Pidal, de su lado, dice que «el correo oficial era capaz de correr a razón de 10 millas por hora» por estos caminos romanos y que «Sir William Ramsay calcula que por esos caminos se podía viajar a una media de cinco millas por hora» (ÍD., 1951, 32); y Uriol Salcedo sostiene que «La velocidad de marcha que, en las mejores circunstancias, podía alcanzarse era de algo más de 10 km / h» (ÍD., 1990, 38). Corzo; Toscano, por su lado, aseveran que, en la Vía Augusta, «las mansiones o puntos de descanso entre poblaciones, semejantes a las casas de postas modernas, eran mucho más numerosas que en otras vías de la región, y mantenían la distancia conveniente para el aprovisionamiento de vehículos o caballerías. En la enumeración de lugares de paso de algunos caminos recogidos en otros itinerarios se observan recorridos muy superiores a los treinta kilómetros o veinte millas romanas, que parecen indicadas para una sucesión cómoda de estaciones» (ÍD., 1992, 45). Roldán, sin embargo, estima que, en el caso de la ‘Vía de la Plata’, las ‘mansiones’ se encontraban a una distancia de 20 km de promedio⁴¹.

Como se puede inferir de la consideración de este elenco de citas, se comprueba que hay diferencias en la consideración de las distancias existentes entre ‘mansiones’, según la estimación de los diferentes investigadores. Más aún, tomando como referencia idéntico ‘Itinerario’, el ‘Burdigalense’, en tanto que Besnier habla de una separación ‘media’ de 10/12 millas entre ‘mutaciones’, y de 30/40 entre ‘mansiones’, Sillières se inclina por distancias de 8/12 entre aquellas, y 30/35 entre estas, en tanto que Chevallier, por trayectos de 7/12 millas, en aquel caso, y de 20/24, en este.

⁴⁰ Cfr. Daremberg, Ch., E. Saglio; E. Pottier; G. Lafaye: *Dictionnaire des antiquités grecs et romaines...*, op. cit., t. V, l.ª p., 787, s. v. ‘Via’.

⁴¹ Cfr. *Iter ab Emerita Asturicam...*, op. cit., 76.

Yo –teniendo en cuenta, de una parte, que, para terrenos no excesivamente escabrosos como los nuestros, en una jornada de marcha a pie, se podrían alcanzar, sin extrema dificultad, los 30/35 km, equivalentes a unas 22/24 millas; y, de otra, que, como defiende Sillières, el ‘cursus’ y sus servicios se establecerían, básicamente, pensando en el recorrido de hombres a caballo y, sobre todo, de vehículos («*les grandes travaux* [en las calzadas romanas] *parurent, en effet, nécessaires à ce prince* [Augusto] *pour que les voitures de sa poste publique puissent circuler en toutes saisons sur les grandes axes routiers de l’Empire reliant Rome aux capitales des provinces*» [ÍD., 1989, 106]; recordemos, así mismo, el texto de Suetonio a que hicimos alusión arriba, donde se indica, además, que, tras haber empleado a jóvenes a caballo en la transmisión de los correos, para conseguir sus efectos con más rapidez y comodidad, el Emperador «*dehinc vehicula disposuit*»–, estimo que no sería aventurado (al menos –insisto– para este tipo de terreno no excesivamente complicado) pensar en una distancia de separación media entre ‘mansiones’ de 40/45 millas (i.e.: en torno a los 60/66 km). El mismo Sillières, en la penúltima cita incorporada, anteriormente, al texto, habla, efectivamente, de esa posibilidad (incluso, ampliada)⁴² y, en la repartición de estaciones de Aragón ofrecida por Magallón Botaya⁴³, se puede ver algún ej. superior a los de este tipo, y otros de distancias parecidas a las últimamente mencionadas. Esto que digo podría llevarnos a concluir –siempre, naturalmente, que esa hipótesis correspondiera a efectiva realidad– que la estación ‘Ad Lucos’ (inclusive, aunque parezca raro, ‘Epora’), inmediata anterior a esta, no habría consistido en una ‘mansio’, sino en una ‘mutatio’, y que, en realidad, la primera ‘mansio’, en el tramo de calzada que consideramos, una vez dejada ‘Corduba’, hubiese correspondido a la posada ‘Uciense’, hasta la cual, según los ‘Vasos’ y el ‘Itinerario’ (curiosamente, en el ‘Ravenate’, esa es la inmediata siguiente a la capital de la Bética que se cita) –como ya hemos indicado–, se medía una distancia de 46 millas (unos 68 km), siguiendo la calzada un discurso no demasiado complicado. Por otro lado, si pensamos que ‘mansiones’ habrían de ser ‘Corduba’ y ‘Castulo’ (aunque, el ‘Itinerario de Antonino’ las menciona como cabeza y término, respectivamente, de un tramo viario, el ‘Alio itinere a Corduba Castulone’⁴⁴) y que, según parece, los ‘Vasos’ nombran todas las estaciones, en tanto

⁴² V. *Les voies...*, op. cit., 790; aunque el autor se refiere, específicamente, a los ‘correos oficiales’.

⁴³ Cfr. *La red viaria romana en Aragón* (tomo la referencia de R. Chevallier, op. cit., 283).

⁴⁴ Dice Roldán (v. *Iter ab Emerita Asturicam...*, op. cit., 76): «Por supuesto que las cabezas de ruta habían de ser ciudades y en ellas propiamente no se puede decir que existe ‘mansio’ a menos que a su vez sean también paso de un camino que no tenga en ellas su arranque o término», como sería nuestro caso.

que el 'Itinerario', desde 'Uciense', solo menciona a 'Castulo' (XXXII millas, que corresponderían a las XIII de 'Uciense' a 'Ad Noulas', y las XIX, desde esta última a 'Castulone'), el hecho haría suponer que 'Ad Noulas' era un sitio menor ('mutatio'). Admitida esta situación, parecería lógico colocar otra 'mansio' entre aquellas ('Corduba' y 'Castulo') ciudades (no se puede pensar que las 78 millas=115,5 km, aproximadamente, se hiciesen en una misma jornada), que habría que poner en 'Ad Lucos'/Epora', o en 'Uciense', y, en mi opinión, resultaría más proporcional dividir el trayecto en dos jornadas de 46 millas (= 68 km) ('Corduba-Ad Decumum-Ad Lucos-Uciense') una, y de 32 millas (= 47,5 km) ('Uciense –Ad Noulas– Castulo'), la otra, antes que en dos jornadas, pero del tipo 28 millas (=41,5 km) ('Corduba-Ad Decumum-Ad Lucos/Epora') la primera, y de 50 millas (= 74 km) ('Ad Lucos/Epora-Uciense-Ad Noulas-Castulonem'), la segunda⁴⁵. Pues bien, si mi teoría sobre el trayecto, por esta zona, de la 'Via Augusta' fuese válida (y, naturalmente, yo creo que lo es), una consecuencia ineluctable sería la necesidad –repito– de buscar una ubicación nueva para la estación *Uciense* y, posiblemente, para la misma *Ucia*⁴⁶, aunque esto último no sería completamente necesario.

⁴⁵ Parecería excesivo dividir un trayecto holgado como este de que hablamos en tres paradas tipo 'mansiones': 1) 'Corduba'-'Ad Lucos' ('Epora')=28 millas (41,5 km); 2) 'Ad Lucos'-'Uciense'=18 millas (26,7 km); 3) 'Uciense'-'Castulo'=32 millas (47,3 km) (o 'Uciense'-'Ad Aras'=37 millas (54,8 km); y, desde luego, mucho más, en cuatro: 1)'Corduba'-'Ad Lucos' ('Epora')=28 millas; 2)'Ad Lucos'-'Uciense'=18 millas; 3) 'Uciense'-'Ad Noulas'=13 millas (este último punto, de otra parte, sin documentación segura por falta de yacimiento adecuado); 4) 'Ad Noulas'-'Castulo'/Ad Aras'=19/24 millas.

⁴⁶ «A partir de aquí [correcta identificación de una vía romana] es cuando se pueden componer las relaciones históricas de la carretera y su empleo a través de los tiempos; su relación con los hábitats humanos que comunicó en las diferentes épocas e incluso ayudar a identificarlos. Digamos –sigue afirmando Moreno Gallo, en relación con esta cuestión– que la formación de la hipótesis histórica, derivada de la correcta identificación de la vía romana y sucedida del apoyo de la documentación, sería así más cierta. El proceso inverso, tan recomendado y utilizado por quienes se apoyan exclusivamente en la documentación y en los yacimientos, solo ha dado lugar a una red viaria tan inventada en ocasiones como las hipótesis en las que se apoyan» (op. cit., 207; el trabajo de este investigador es, opino, de lectura obligada para abandonar viejos esquemas, sobre todo, en lo referido a los aspectos 'técnico– constructivos' de las vías romanas); y A. Grenier, en relación con esto mismo, indica que «Si l'on considère la carte archéologique, on s'aperçoit que les voies de communication terrestre et fluviatile représentent comme les fils directeurs de ces études de topographie. Les établissements humains se groupent autour des voies, comme dans la grappe, les grains autour de la tige. La route ou la rivière les nourrit et les unit [...]. De même que nos chemins de fer ou nos grandes routes animent une région, la voie romaine a attiré dans son voisinage et développé les agglomérations» (op. cit., 1-2). A. Beltrán (v. «La red viaria en la Hispania romana...», op. cit., 45), en dirección similar a la de Moreno Gallo, afirma que «Las vías de comunicación son, a un tiempo, consecuencia y causa del poblamiento [...], de suerte que la topografía histórica y la ocupación del suelo encuentran en el conocimiento de los caminos una base para su primera explicación...». Opinión semejante puede verse en Rodán (*Iter ab Emerita Asturicam...*, op. cit., 15). P. Sillières, sin embargo («La búsqueda de las calzadas romanas...», op. cit., 419) parece decantarse por la opción contraria (identificación, primero, de 'mansiones' y 'mutaciones') cuando defiende que «a partir de las aglomeraciones romanas conocidas y las distancias indicadas por los documentos romanos, hay que localizar todos los emplazamientos que pudieran convenir [...]. Después entre los jalones se establecen los posibles itinerarios para tratar de enlazar los tramos de calzada que aún se conservan». Y, algo más adelante (ibid.,

5) Mi propuesta sobre la localización posible de la 'satatio' Uciense: En el nuevo trayecto que vengo de sugerir para este tramo de la *Via Augusta*, en zona donde pudieran cumplirse las distancias a partir de la estación anterior, solo dos documentos arqueológicos de mayor importancia, por cuanto conozco, se han identificado; dos viejos núcleos habitacionales que, para época antigua, se mencionan: el poblado de Las Herrerías y el asentamiento del Cerro de Sta Cecilia. De aquel, hablan algunos historiadores del s.XVII⁴⁷; de este, hay noticias desde época muy antigua⁴⁸, y debió de ser lugar de cierta importancia en tiempo de los romanos ⁴⁹. Para

419): «Por el contrario es seguro que la situación de los 'oppida' o de los 'vici' tiene mucha importancia (en la búsqueda de un camino romano)». De la misma opinión se mostraron A. Blázquez; C. Sánchez Albornoiz («Vías romanas del Valle del Duero y Castilla la Nueva»; cito por Moreno Gallo, op. cit., 202), al afirmar que «son los yacimientos la guía para determinar el tejido rutero de una comarca y no el descubrimiento de un determinado camino quienes conduzcan la investigación». Particularmente, me siento más inclinado a aceptar la tesis de los primeros; la he procurado poner en práctica –en la medida de mis posibilidades (por ello esta nueva propuesta sobre la localización de 'Uciense')– en estas líneas.

⁴⁷ V. c., Jimena Jurado –lo vimos en la n. 44 de la 1.ª parte– se refiere a ese lugar: «a una legua de distancia de el Marmolejo, y otra de Arjonilla al Occidente a vista del Guadalquivir en el termino de Arjona camino de Aldea el rio en el sitio llamado las Herrerías, se ven ruinas de edificios...» (cfr. *Catálogo de los Obispos...*, op. cit., 27; así mismo, 173). Se encontró allí –ya lo dijimos en esa misma n.– una inscripción gótica (ibíd., 27-8). V., así mismo, para referencias a dicho poblado, Rus Puerta (op. cit., 105) y Madoz (op. cit., 42). El geógrafo T. López lo representa en el mapa del *Reyno de Jaén*, de 1761, ya dicho, así como en el de los *Partidos de Jaén*, de 1787; o en el del *Partido de Martos*, de 1795, y en el *Diccionario Geográfico* (también mencionados), aquí con el epigrafe *Las Herrerías. Pueblo antiguo*. ¡Hubiera tenido algo que ver ese topónimo, dada la cercanía del lugar al trayecto que yo defiendo para la calzada romana, en su origen, con lo que Vêran (cito por Grenier, op. cit., 205) consideraba como «*dépendance indispensable de toute station de la route [romana], la forge du maréchal-ferrant*», y Salama (op. cit., 84), como un anexo necesario en las 'mansiones' (la «*forge du maréchal-ferrant*»), aunque –se sabe– la herradura, propiamente, haya sido invento tardío, generalizado en Occidente hacia el siglo IX (v. G. Menéndez Pidal, op. cit., 42; o Uriol Salcedo, op. cit., 38)? El mismo Grenier afirma que ciertos topónimos franceses (equiparables al nuestro), como «*Ferrière, La Ferraje, La Ferrajoz (ces deux derniers en Suisse romande), peuvent ainsi conserver le souvenir du passage d'une voie romaine [como transformación de la voz 'perré'] =empedrado*», aplicada a un camino, lo que, de ser así, no convendría, desde luego, a nuestro caso: resultaría inexplicable una transformación fónica que llevara, de 'empedrado' a 'herrerías' *quoique, plus souvent, ils indiquent l'existence ancienne d'une mine ou d'une forge de l'époque romaine ou du Moyen Age*» (op. cit., 243). Desconozco si, en otras épocas, se haya localizado en el lugar, o en cercanías, alguna mina de hierro. (Los subrayados anteriores son míos).

⁴⁸ P. ej., Serrano Peña et alii (op. cit., 165) afirman que «*A partir de este momento [ibérico antiguo] la zona se abandona hasta el s. III a. N. E. en que 'Las Torrecillas' vuelve a ocuparse, así como algún otro punto con buena visibilidad como el 'Cerro de Sta Cecilia'*»; no se indica allí, sin embargo, la duración de ese 'hábitat', que, por lo que indico en la n. siguiente, parece continuó hasta momentos de presencia romana. M. Molinos Molinos et alii v. *Un problema de fronteras...*, op. cit., 105 [fig. 45], 137 [fig. 67], 140 [fig. 70], 145-7, 155 [pág. esta última en que presentan el mencionado yacimiento como emplazamiento importante ('oppidum'), establecido en la 2.ª mitad del s. VII a. Cr.] también lo mencionan, pero no se refieren ya a épocas posteriores.

⁴⁹ Dice Moreno Gallo (op. cit., 204) que «*el grado de conocimiento que hoy se tiene en la mayor parte de las regiones de los escasos yacimientos conocidos de época romana, salvo de los excavados concienzudamente, no permite distinguir con claridad la función que cada uno tenía*». Desde luego, abundantes restos cerámicos romanos (también 'sigillata') se pueden observar esparcidos por el entorno de la actual casería (antigua casa de postas) y cerro adyacente. El arrendatario de la finca, con el que, en

una viable ubicación de la mansión de que decimos, tenidos, lógicamente, en cuenta solo los puntos en que las distancias pudieran cumplirse, al menos en forma aproximada, creo que se podrían ofrecer, teóricamente, las posibilidades siguientes:

–1) ‘Ucia’: en un lugar cercano a Marmolejo/‘Uciense’: en el Cerro de Sta Cecilia;

–2) ‘Ucia’:en el Cerro de Sta Cecilia/‘Uciense’:en Las Herrerías⁵⁰, o en un emplazamiento cercano a la actual Casería de Sta Cecilia (en el cruce de la antigua N. IV con el Camino de Porcuna a Marmolejo [ruta antigua, como vimos])⁵¹;

–3)‘Ucia’:Las Herrerías/‘Uciense’:Cerro de Sta Cecilia o en proximidades de la Casería de Sta Cecilia.

En todos los casos, las distancias, desde la estación anterior propuesta, serían bastante similares.

cierta ocasión, tuve oportunidad de hablar, me informó de que, años atrás, en el curso de labores agrícolas propias, en el cerrete mencionado, encontró ‘teselas’ sueltas y algún trozo de mosaico. Todavía en la actualidad, se pueden ver, en este mismo sitio, además, restos de construcciones antiguas (‘opus caementicium’), todo lo cual nos pudiera llevar a pensar en vestigios de una ‘villa’. Si bien –y aunque, en el lugar mencionado, no se han hecho excavaciones–, habría que recordar, en este punto, lo que dice M. Malipiero al respecto: «*Anche per questi motivi, di fronte a un esame archeologico, i resti di una stazione stradale con i suoi annessi, sovente simile nella pianta ad una casa rurale, possono essere confusi con le rovine di una villa rustica*» («Mansiones e mutationes...», op. cit., 265-6). Recordemos, de todas formas (v. p. ej., Cortijo Cerezo [La administración territorial..., op. cit., 244]) que, a veces, las ‘villae’ desempeñaron función de posta.

⁵⁰ Localizable, sin duda, algo al NO de la actual Casería de Navas, junto al camino que, por la Casería de Mercedes, viene de Lopera a Marmolejo, y al lado de una fuente (hoy simple pozo) y de un arroyo (llamados, por ello, en el Mapa antecitado del Archivo de Andújar, «de las herrerías»). En esa carta, dicho poblado antiguo se ubica, en efecto, junto a una fuente y arroyo así nombrado. Actualmente, en el vecino cerrete, algo al SE del pozo y arroyo dichos, se puede observar una amplia dispersión de restos cerámicos (‘sigillata’, ‘tegulae’, trozos de solera, cerámica grosera, fallos de horno, etc., aunque no vestigios de construcciones). En mi opinión (también por las referencias de Jimena Jurado: a una legua al O de Arjonilla; a vistas del Guadalquivir; en el término [entonces] de Arjona; camino de Aldea del Río [poblado al que se podría llegar bien por el referido camino de Lopera a Marmolejo, que venía a desembocar al ‘errecife’; bien por el mismo ‘arrecife’ que se podría tomar a no más de 700 mts hacia el E y en línea recta]), este sería el sitio donde estuvo localizado aquel «poblado antiguo» de T. López. El cercano orónimo, de otro lado, Cerro de las Monjas pudiera ser ilustrativo. M. Molinos Molinos et alii (v. *Un problema de fronteras...*, op. cit., 9-1) se refieren a una ‘Prospección Arqueológica Superficial’ hecha por la Universidad de Jaén en 1990 por esta zona; no he podido consultar los resultados, por lo que desconozco si se cubrió, en ella, este punto y con qué diagnóstico.

⁵¹ En el entorno de la misma, se observan, esparcidos por una zona bastante amplia, copiosos restos cerámicos (también ‘sigillata’) y abundante piedra (bolos) procedentes, tal vez, de alguna vieja construcción o, posiblemente, de la que yo estimo inmediata calzada. (He de observar, para evitar confusiones, que, con el nombre de Casería de Sta Cecilia, no me refiero, ahora, a lo que fue ‘casa de postas’ homónima y cercana –aunque los mapas recientes del I.G. y Catastral den ese apelativo a esta última y yo mismo, en el croquis de sitios nombrados en este trabajo que adjunté al final de la 1ª parte (pág. 64), así lo hago–, sino a la que se ubica justo en cruce dicho en el texto).

Me inclino, sin embargo, por la primera opción (i.e.: 'Ucia': proximidades de Marmolejo/ 'Uciense': Cerro de Sta Cecilia, basándome, para esto segundo, de una parte, en el más preciso ajuste de distancias en ese punto, y, de otra, en la importancia del yacimiento mencionado).

Por lo demás, no tengo constancia, por esta zona, en sitio donde las distancias convenientes pudieran cumplirse, de ningún otro antiguo emplazamiento de importancia suficiente⁵² en que colocar la mansión de que hablamos. Pues bien, he medido la separación desde el lugar en que yo creo estuvo la 'mansio' *Ad Lucos*, anterior a *Uciense*⁵³, y el mencionado Cerro, y estimo que las 18 millas (26 640 km) de los 'Vasos' e 'Itinerario' pudieran, en efecto, cumplirse, aproximadamente⁵⁴, en ese punto

⁵² Aunque la cuenca del Arroyo Salado de Arjona ha sido prospectada enteramente (v., p. ej., A. Ruiz et alii: «Prospección superficial en la cuenca del Arroyo Salado de Los Villares (Jaén)». En *A.A.A.* 1987, t. II, 139 - 47. Sevilla, 1990), desconozco otras referencias a sitios concretos distintas a las ofrecidas en las obras que he citado en la n. 88 de la 1.ª parte. No tengo noticias, pues, de algún otro documento arqueológico significativo que se ubique cerca del punto donde se cumplan las distancias que digo y que pudiera corresponder, para época romana, a restos de una 'mansio'.

⁵³ En la ruta (primitiva calzada romana –antes de que se trazase la que, luego, fue conocida con el denominativo de 'augústea'–, en mi estimación) que va directa de Villa del Río hacia El Carpio/ Pedro Abad, exactamente en el cruce de esta (cercañas de La Torre del Telégrafo) con el camino de Bujalance (*Hoja 924 del I. G.y Catastral, Bujalance: 4 °, 23 ', 25"; 37°, 57', 45"*). Realizada, luego, la variante por Montoro ('Epora'), aquella quedaría, seguramente, como un simple divertículo, pero que no habría desaparecido por completo en su empleo; señal de ello es, entre otras, que, por esta última dirección indicada, se llevó, más tarde, el llamado 'Camino Antiguo o Medieval'. De la continuación de ese 'arrecife', conozco documentación desde principios de la 2.ª mitad del s. XIII. En efecto –por aportar un solo registro curioso, aunque, de una parte, este sea ya de época moderna y, de otra, tenga que repetir la cita ya incorporada a la n. 32 de la 1.ª parte–, M. Criado Hoyo (v. *Apuntes para la Historia de la Ciudad de Montoro*, op. cit., 170) copia (tomada 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 francés el arrecife viejo, que sale de la misma Villa de Pedro Abad a Villa del Río en línea recta, distante algo del arrecife nuevo» (aunque recordemos lo dicho en aquella misma n. sobre el significado del término 'arrecife'). Aquel sería, en mi opinión, el camino primitivo romano (previo, insisto, a la refacción de Augusto del a. 2 a. Cr.), que decimos; en tanto que este, el reciente de Floridablanca, conducido sobre la 'calzada' que construyó el Emperador mencionado. Por razones evidentes, no me puedo detener, ahora, en exponer los motivos en que baso la hipótesis; preparo un trabajo sobre esa cuestión de la posible ubicación de la 'statio' predicha. De todas maneras, presento, igualmente, en n. siguiente, las medidas tomadas desde Montoro ('Epora'), la estación generalmente admitida como la anterior a 'Uciense'.

⁵⁴ Habría que tener en cuenta, en cualquier modo, lo que indica el prof. Roldán a propósito de la vía del 'Itinerario' *Item ab Hispali Corduba* [413, 1]: «De 'Ad Aras' a 'Corduba' los vasos cuentan 23 millas, mientras el Itinerario señala 24. Podría explicarse suponiendo que la distancia es de 23 millas y unos pasos lo que permitió hacer números redondos, en un caso por exceso (Itinerario), en otro por defecto (vasos)» (v. *Itineraria Hispana...*, op. cit., 60). Afirma, igualmente, Chevallier, al respecto, que «D'autre part les mesures de distances [...] sont souvent approximatives, les indications portées sur les milliaires étant arrondies...», y que «N'oublions pas d'autre part que [...] les intervalles entre stations sont donnés en milles nets, l'erreur pouvant donc atteindre un demi-mille» (v. op. cit., 36 y 55, respectivamente; de modo semejante, ibid., 67 y 283). Ello haría suponer que no siempre coincidiría, de forma completamente precisa, la distancia marcada y la real, y que aquella se establecería, por tanto, en ocasiones, por aproximación.

mencionado⁵⁵. Yo colocaría, en definitiva, *Uciense* en este emplazamiento

⁵⁵ Estas que presento a continuación son las referencias. Advierto que, porque considero que reflejan una proximidad mayor con el posible trayecto de la calzada, los mapas que más confianza me inspiran son las *Hojas* antiguas del I.G.y Estadístico.

Medidas:

Puntos: Desde el cruce de la carretera de El Carpio a Villa del Río con la ruta (hoy simple camino terrizo) de Bujalance a Montoro (cerca de El Cerro del Telégrafo) hasta el carril que lleva a la vieja posta de Sta Cecilia (antigua N. IV).

Mapas utilizados según el orden que presento:

–*Hoja 924: Bujalance*, a.1899. I. G. y Estadístico; –*Hoja 925: Porcuna*, a.1903. Ídem; –*Hoja 904:Andújar*, a.1900. Ídem. Resultado en km:18,5 (*Hoja 924*) + 4,7 (*Hoja 925*) + 0,3 (*Hoja 904*) =23,5; incrementada esa cantidad con la suma correspondiente al tramo cruce primero dicho a Cerro del Telégrafo (+ 0,5) y cruce desde la vieja N. IV hasta el Cerro de Sta Cecilia (0,8), con el añadido, por curvas no contabilizadas (en efecto, las medidas totales con curvómetro darían 25,6, aproximadamente), de 1 km, tendríamos en total: 25,8, distancia que sería, por tanto, bastante cercana a la exigida. Tengamos en cuenta que, al paso por la actual Villa del Río, yo he medido en línea recta, pero si observamos el decurso del ‘arrecife’ que reproduce el mapa mencionado ‘Curso del Guadalquivir’ (pero, ¿hasta qué punto preciso en estos detalles?), a su paso por el pueblo actual, este dibuja una curva considerable que, de ser exacta, aumentaría en algo aquella distancia establecida. Recordemos, igualmente, la observación expuesta en la n. anterior.

N.B. 1.ª: Por no resultar excesivo, solo indico que las medidas con base en las mismas *Hojas* modernas (a.1974; 1971; 1989, respectivamente) del I.G. y Catastral, son, aproximadamente, las mismas. Habría que tener, igualmente, en cuenta las advertencias antes indicadas.

N.B.2.ª: He realizado, también, la medición referida con cuentaquilómetros de un vehículo. Este es el resultado: –desde el cruce primeramente aludido, hasta el del carril de Sta Cecilia con la vieja N. IV: 23,9 km;– a esos, habría que añadir las distancias, desde las respectivas carreteras, hasta los Cerros antes mencionados (+ 0,5 y + 0,8), lo que daría un total de 25,2. También ahora, habría que tener presente las observaciones antes dichas, así como que la actual autovía (en el pequeño tramo que hay que tomar, desde Villa del Río hasta la salida hacia Lopera) es, seguramente, algo más recta que lo sería el camino romano.

N.B.3.ª: He medido, así mismo, por las mencionadas *Hojas* antiguas (incluida, ahora, también la n.º 903: *Montoro* [a. 1896]), las distancias hasta el punto mencionado (cruce del carril a Sta Cecilia con la vieja N. IV) desde un sitio próximo a la Plaza de Toros de Montoro (la ‘civitas’ romana ‘Epora’; hubo, también, ‘statio’ con apelativo homónimo, respecto de la cual ‘Uciense’ estaría, según los ‘itinerarios’ mencionados, igualmente, a 18 millas), por el ramal del llamado ‘Camino a Villa del Río’ hasta que da en la antigua N. IV, y estos son los resultados: 4,5 (*Hoja 903*) + 14, 5 (*Hoja 924*) + 4,7 (*Hoja 925*) + 0,3 (*Hoja 904*), con incremento aproximado de 1 km por la no contabilización de curvas y otros desvíos (las distancias totales medidas con curvómetro serían, en efecto, de 25,9, aproximadamente), más el tramo desde el cruce de la vieja N. IV hasta el Cerro de Sta Cecilia (0,8), que daría un total de 25,8; pero, también, ahora, habría que tener en cuenta las observaciones antes indicadas. Trayecto este último que, desde aquel punto (Plaza de Toros, aunque saliendo directamente a la autovía) hasta el carril de Sta Cecilia, da, por cuentaquilómetros de un vehículo, 25,0 km, aproximadamente, a los que habría que añadir los 0,8 m hasta el Cerro antedicho. En total: 25,8. De cualquier modo, entiendo que este último cómputo desde Montoro (hecho por el medio que fuere) sería matizable, pues:a) aunque se dice (v. Criado Hoyos, op. cit., 71) que la puerta de acceso a la ciudad romana aludida estaría en punto cercano a la Plaza de Toros indicada (en el sitio de la ‘Cruz Chiquita’), lo cierto es que, para el ‘preciso’ emplazamiento de la ‘civitas’ romana, no conozco documento que lo indique con exactitud. J. C. Martín de la Cruz et alii (*El Llanete de los Moros. Montoro, Córdoba*, op. cit., 201-2) parecen insinuar una continuidad de ‘habitat’, en los Cerros de El Llanete de los Moros y El Palomarejo, desde el Bronce Medio (?)–Tardío hasta época romana, pero;seguiría localizándose el asentamiento, para este último momento, en esos mismos puntos referidos, o habría ya bajado, al menos parcialmente, al llano?; b) aunque la estación ‘Epora/m’ (en ac., tal vez porque –como opina

to; aquí, como en otra ‘mansio’ cualquiera, se conseguirían los aprestos necesarios para el descanso, y cobijo, particularmente cuando el Arroyo Salado mencionado, en tiempo de lluvias intensas, bajase crecido y no pudiera –si es que no existió puente luego desaparecido– vadearse con facilidad, de modo que los viajeros se viesan forzados a esperar hasta que las aguas descendiesen⁵⁶. Tal vez, en el sitio, se pudieran encontrar, incluso, medios para atravesar, en algún modo, el riachuelo referido. Nada impediría pensar, pues –insisto–, que en dicho Cerro de Sta Cecilia hubiese estado ubicada la estación *Uciense*, en tanto que *Ucia* se localizase

G. Arias [v. su *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, 87. La Línea (Cádiz), 1987]– «del punto en que se cuentan las millas, se separa de la vía que se describe otra vía, probablemente secundaria, que lleva a la ciudad mencionada» [teoría de los empalmes] es de suponer que estuviera en cercanías de ese núcleo poblacional romano, de ella tampoco conocemos con precisión su ubicación; c) tampoco sabemos si, desde la zona de Pedro Abad (pasada la llamada Vega de Pajares) hasta la de Villa del Río, la calzada iría recta (con el arranque de uno o dos tramos que la unieran a la antedicha ‘civitas’ de ‘Epora’), o se desviaba toda ella para pasar cerca de esta última población; de las palabras contenidas en la Carta 6.ª del ‘Informe Belluga’ («Hasta una legua [de Aldea del Río] sigue el ‘Arrecife’, o calzada, pero luego se camina por fango y pantanos hasta el Carpio»), así como del dibujo del camino dicho que se puede observar en los Mapas ‘Curso del Guadalquivir’ y ‘Jornada VI’, parece deducirse, más bien, esta segunda posibilidad; d) en fin, habría que tener en cuenta que varios caminos antiguos, por la parte de Montoro, han quedado cortados con la construcción de la moderna autovía, que, discurre, aproximadamente, por donde la vieja N. IV, aunque, en general, más recta, y, además, evitando el paso por Villa del Río. Todo ello dificulta, en consecuencia, hacer un cómputo de distancias completamente preciso. Hechas todas estas salvedades, creo, en conclusión, que las distancias existentes entre los ‘posibles’ puntos asignados por mí para situar las dos estaciones que estudiamos (particularmente, ‘Ad Lucos’=Cerro del Telégrafo; ‘Uciense’= Cerro de Sta Cecilia) no parecerían ser obstáculo insalvable para radicar, en efecto, la ubicación de las postas aludidas en esos mencionados lugares.

⁵⁶ Dice, v. c., R. Chevallier (op. cit., 101) que «Les points forts d’une route qui fixent les sites habités son naturellement les croisements, les gués ou ponts...», así como que, entre los posibles indicios para situar la localización de alguna ‘statio’ desconocida, está el que se ubique en «un point de passage obligé (pont, gué...)» y ese punto haya tenido una «longe continuité d’occupation [...], révélee [...] par l’établissement [...] plus tard des stations de poste», lo que, en nuestro caso, pudo haber ocurrido, dada la instalación, en cercanías del aludido Cerro de Sta Cecilia, por el s. XVIII, de la casa de postas del mismo nombre, aunque la casería homónima –según el testimonio antes visto de Fernández Franco– existía ya para el s. XVI. En dirección idéntica, J. A. Abasolo (v. «El conocimiento de las vías romanas...», op. cit., 10) señala que, para determinar el tejido rutero, es interesante tomar en consideración la dispersión de los yacimientos romanos «y, en este sentido, aquellos que se crean principales (relacionados con ciudades, campamentos, oppida’, ‘vici’, ‘pagi’) en conexión con las ‘mansiones’ o ‘mutationes’ del Itinerario de Antonino establecerán un punto de partida». Por otra parte, si tuviese razón G. Humbert, quien defiende (v. Ch. Daremberg; E. Saglio; E. Pottier; G. Lafaye: *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines* ..., op. cit., t. I, 2.ª p., 1655 [s.v. ‘Cursus publicus’]) el emplazamiento de entre seis y ocho ‘mutationes’ antes de cada ‘mansio’ –con una distancia, entre aquellas, de cinco a nueve millas y, por tanto, entre estas últimas, de unas cincuenta millas de media = aproximadamente, 74 km–, posiblemente hubiera que situar en *Uciense*, como hemos indicado, una ‘mansio’ («Ces itinéraires nous montrent les ‘mansiones’ placées dans des villes ou bourgs» [ibid.], o «Les ‘mansiones’ furent, autant que possible, établies dans des localités considérables, ‘civitas’, ‘urbs’, ‘oppidum’ ou même ‘vicus’» [ibid.]), lo que, tal vez, convendría mejor, por la abundancia de restos arqueológicos y toma de distancias, al sitio Cerro de Sta Cecilia que al del Cerro del Telégrafo, aunque, también aquí, Ponsich detectó restos notables de esa época romana. (De todas maneras, como exponíamos en el texto, hay teorías más restrictivas sobre la cuestión de la separación entre ‘mansiones’).

(a una distancia aproximada de 7/8 km) en el paraje de Villalbilla (Sillières), o, tal vez mejor, en la Estación de la Elevadora⁵⁷ (Ponsich), sitio este último adonde parece que, en línea recta, iba a terminar aquella ruta que, pasando por delante del Cerro antecitado, provenía de Porcuna (es decir, la ya indicada vía 'Obulco-Ucia' de Sillières⁵⁸). Esta nueva situación propuesta (naturalmente, de modo hipotético) no sería, por otra parte, discordante con el orden establecido por Plinio: tras *Isturgi* (no en la misma calzada, pero sí a vista de ella), *Ucia* (Estación de la Elevadora de Marmolejo, no distante de la *Via Augusta* y en la ribera izquierda del Guadalquivir); luego, *Obulco* (porque un camino secundario, al menos, que unía a la importante ciudad túrdula con el río, cruzaría la vía romana⁵⁹; además, desde esta, en varios puntos del discurrir de la misma y algo antes del puente romano, se vería entonces, como ahora, la ciudad mencionada), *Ripa* (situada, posiblemente, en la misma Villa del Río actual⁶⁰), y, después, *Epora* (Montoro). La distancia, por otro lado, entre el punto

⁵⁷ En la *Hoja 904: Andújar* del I.G. y Estadístico (a. 1900) (varias veces citada ya), en ese lugar se pone la leyenda *Ruinas*, en el correspondiente del I.G.y Catastral (a. 1989), en el mismo punto, aparece el denominativo *Las Torrecillas*.

⁵⁸ Incluso, desde el punto de vista lingüístico, me atrevería (ciertamente, simple elucubración) a proponer una hipotética evolución desde la forma *Ucia*>**Ucilia* («pequeña *Ucia*»; o –como *Uciense*– indicadora de dependencia: 'poblado dependiente de *Ucia*' [igual que en ciertos topónimos modernos del tipo Arjonilla <Arjona]> **Cecilia* (falsa etimología popular por asociación de una voz más rara con otra común con la que se advierte cierta semejanza) y estancamiento, por ello, de la evolución normal (particularmente, la del sufijo '-lia>lla>ja')>*Sta Cecilia* (cristianización del topónimo). (Para el tema de la etimología popular, v., p. ej., R. Menéndez Pidal: *Manual de gramática histórica española*, 190-1. Madrid, 1968; o A. Zamboni: *La etimología*, 146 y sigs. Madrid, 1988. Dice, v. c., este último autor, en relación con esa cuestión, que la razón básica de aquella está en que «es una necesidad fundamental del hablante motivar las expresiones propias, con mayor razón, normalmente, cuando quiere reproducir algo que ha percibido como extraño y difícilmente comprensible» [ibíd., 155]; y Ch. Rostaing [*Les noms de lieux*, 13. Paris, 1992] se refiere al mismo asunto en estos términos: «Parfois par une partie de ses éléments [el topónimo] se rapprochait d'un mot dont le sens était connu et consciemment [...] ou inconsciemment, on a corrigé le mot et on l'a inséré dans une série où il n'avait que faire: l'étymologie populaire ou attraction paronymique a alors agi». Y, en relación con aquella sugerencia antes aludida de una factible cristianización del topónimo, incluyo, así mismo, las palabras que siguen del último autor mencionado, que considero bien esclarecedoras [ibíd., 101]: «*L'imagination populaire a provoqué de curieuses confusions. L'Amantianicus colonia' (850) est devenu 'St- Amans' [...], la 'villa Romanorevilla' (1025) est aujourd'hui 'St-Romain' [...], la 'villa Segalarias' de 989 s'appelle 'St-Zacharis'. Ce sont là des adaptations à des noms de saints connus*». (El subrayado es mío).

⁵⁹ Recuérdese lo dicho al respecto, en la n. 94 de la primera parte, sobre la identificación de ese camino.

⁶⁰ Para la ubicación de esta población romana, tampoco existe uniformidad. Stylow et alii (op. cit.) han propuesto, recientemente, su localización en la finca de S. Sebastián (sitio próximo a Villa del Río, pero en el término municipal de Lopera; cfr, en el mismo sentido, Morena López, op. cit., 162). Sillières (*Les voies...*, op. cit., 314) la coloca en la colina de la capilla de S. Julián, cerca de Marmolejo. El emplazamiento en la misma Villa del Río fue defendido por ciertos autores más antiguos (López de Cárdenas o Ramirez de las Casas-Deza). (Tomo esta última referencia de Stylow et alii, op. cit., 187).

mencionado (Sta Cecilia) y el sitio, p. ej., de Terreras Altas –en cuyas cercanías Corzo; Toscano ubican la ‘statio’ siguiente (*Ad Noulas*⁶¹)–, medida por El Montecillo, siguiendo por la actual autovía hasta proximidad de la estación ferroviaria de Andújar y, luego, por la carretera de Los Barrios hasta el mencionado enclave, no resulta mucho mayor de los 20 km (las 13 millas de los ‘itinerarios’ darían 19 240 km).

Quiero terminar, en suma, este trabajo apropiándome de las palabras de G. Arias, incorporadas en la *Presentación dialogada* de su obra antes mencionada y dichas de todo investigador ‘serio’ (excúseseme lo que, aplicado a mi caso, pueda parecer tener de presuntuoso): no desearía «pasar por liebre científica al ‘gato’ hijo de su [mi] fantasía [...]; [pero] hemos querido reservarnos el derecho a discrepar de los caminos oficialmente admitidos por los arqueólogos que han hecho la ley en esta materia» (ÍD., 1987, IX). Espero, por eso mismo, que las pruebas que termino de ofrecer en relación con el asunto propuesto sean lo suficientemente concluyentes, lo que comportaría el llevar la calzada romana, en el tramo mencionado, por dirección distinta a la habitualmente defendida. Afirmaba Sillières a este respecto, como ya decíamos arriba, que «Entre Andújar et Marmolejo aucun vestige [de la calzada mencionada] assuré ne subsiste»⁶² (ÍD., 1990, 301). Ciertamente; pero sucede, porque la ruta romana no seguía la trayectoria por él defendida, y, además, en la dirección por donde yo la dirijo, quedó embutida en la carretera nueva del siglo XVIII; de todas maneras, por este último trayecto, creo –como vimos– que sí se podrían reconocer algunos restos de la misma.

Cuando, por otra parte, Corzo;Toscano afirman que «Desde el puente de Villa del Río la vía toma la dirección noreste para acercarse a Marmolejo; en lo que permiten apreciar las fotografías aéreas, la vía coincide generalmente con la carretera nacional IV, aunque es habitual que se observe su trazado más recto en algunas curvas de la carretera actual. Desde el poblado de San Julián, los posibles restos de la vía no pueden ni siquiera ser supuestos» (ÍD., 1992, 123), creo que se equivocan en tres detalles:

a) la dirección de la vía romana, desde aquel punto, se orienta, simplemente, rumbo E (trayectoria que, de otra parte, es la más lógica, vista la embocadura del puente sobredicho);

⁶¹ V. op. cit., 125.

⁶² Como tampoco -podría haber añadido- hasta el puente romano de Villa del Río.

b) la calzada no coincide, como vengo diciendo, con la ‘actual’, sino con la ‘vieja’ (de hasta los años sesenta) N. IV;

c) los restos de la misma no se pueden observar, en consecuencia, por vista aérea (esos vestigios a que aluden los autores, así perceptibles, lo son, seguramente, del ‘Camino Real Medieval’, luego simple atajo –‘La Trocha’–, considerados por ellos [creo, desde luego, que erróneamente] como trazas de la *Via Augusta*), pues, como he indicado, estos quedaron escondidos bajo la carretera ‘nueva’ hecha por Floridablanca y el posterior alquitranado moderno⁶³. Una prueba más, aquellas últimas afirmaciones, al menos para nuestro tramo, del –como dice Moreno Gallo– «*escaso éxito que hasta hoy han tenido las [identificaciones de vías romanas, en general] que se han realizado*» (ÍD., 20004, 201).

Espero, en definitiva, con estas líneas, haber colaborado en algo para saldar, al menos parcialmente, aquella esperanza que ya Sillières exponía en su obra tantas veces citada: «*L'utilisation de documents médiévaux ou modernes nouveaux, le développement des prospections aériennes systématiques à basse altitude, la multiplication des sondages sur les chaussées antiques permettront assurément d'améliorer et de préciser notre travail*» (ÍD., 1990, 819).

⁶³ Recordemos, a este propósito, la recomendación hecha en su momento por M. Besnier (op. cit., 793): «*Le plus sûr moyen de retrouver le parcours véritable des anciennes voies romaines, c'est de suivre attentivement leurs traces sur le terrain même*», si bien, efectivamente, haya que tener muy en cuenta, igualmente, aparte los documentos literarios de épocas anteriores, otras modernas técnicas como la prospección aérea.

ÍNDICE DE REPRODUCCIONES

- C. Fotografías de lo que (excepto en el primer caso) yo creo que son vestigios de la calzada romana.
- C.1. Cunetas de desagüe al principio de la cuesta de El Montecillo, visibles, todavía –hasta la reforma de la carretera en 2007–, en los laterales de la carretera (vieja N.IV); actualmente, quedan escasos restos de los mismos. No parecen, sin embargo, obra antigua (romana).
- C.2. Estratos pertenecientes, en mi opinión, a una vieja calzada en sitio idéntico al de la toma anterior. También, en este caso, tapados como consecuencia de la misma reciente obra.
- C.3.a. Restos de los que, en mi sentir, son vestigios de la vía romana; visibles, como consecuencia de derrumbes laterales, en la vieja N.IV (km 338).
- C.3.b. Toma en sitio próximo al anterior.
- C.3.c. Vista en el mismo punto.
- C.4.a. Diferentes estratos formados por material granular, pertenecientes, según estimo, a los más profundos restos de la calzada romana (km 340-1 de la vieja N.IV: curva eliminada).
- C.4.b. Otra toma con restos semejantes en el mismo punto anterior.
- C.4.c. Nueva vista en el mismo sitio. La línea superior de piedras gruesas pudiera corresponder a la tirada de un nuevo ‘fundamento’ en alguna reparación de la vía (?).
- C.4.d. Toma idéntica a la anterior desde posición algo más retradada.
- C.4.e. El mismo sitio en vista de conjunto.



C.1. Cunetas de desagüe al principio de la cuesta de El Montecillo, visibles, todavía, en los laterales de la carretera (vieja N. IV). No parece, sin embargo, obra antigua (romana).



C.2. Extractos pertenecientes, en mi opinión, a una vieja calzada en sitio idéntico al de la toma anterior



C.3. a. Restos de los que, en mi sentir, son vestigios de vía romana; visibles, como consecuencia de derrumbes laterales, en la vieja N. IV (km 338).



C.3. b. Toma en sitio próximo al anterior.



C.3. c. Como consecuencia de un derrumbe lateral provocado por las fuertes lluvias de la primavera última y en el mismo punto anterior, se puede observar, con bastante nitidez, la estructura y capas que, en mi opinión, pertenecen a la vieja calzada de que hablamos.



C.4.a. Diferente estratos formados por material granular, pertenientes, según estimo, a los más profundos restos de la calzada romana (km 340 -I de la vieja N. IV: curva eliminada).



C.4.b. Otra toma de restos semejantes en el mismo punto anterior.



C.4.c. Nueva vista en sitio idéntico. La línea superior de piedras gruesas pudiera corresponder a la tirada de un nuevo «fundamento» en alguna reparación de la vía (?).



C.4.d. Misma toma anterior desde posición algo más retrasada.



C.4.e. El punto anterior en vista de conjunto.

REPERTORIO BIBLIOGRÁFICO

No incluyo, en esta relación, referencias a *Guías de caminos* o *Libros de viajes* (salvo en algún caso puntual). Para una más amplia y detallada información bibliográfica en tal sentido, consúltese, p. ej., el libro, varias veces citado, de nuestro ilustre publicista A. Valladares Reguero, *La provincia de Jaén en los libros de viajes*.

- AA.VV.... (1992): *La Carolina: Unas tierras. Un pueblo. Una historia*. Jaén, Junta de Personal Docente.
- Abasolo, J.A.... (1990): «El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico». En *La red viaria en la Hispania Romana*, 7-19. Zaragoza, Institución Fernando El Católico.
- Adam, J.P....(1996): *La construcción romana, materiales y técnicas*. León, Edit. de los Oficios.
- Almendral Lucas, J.M....(1993): «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)*, 97-115. Madrid (Asociación Técnica de Carreteras), Ed. AACHE (Guadalajara).
-(1993): «Vías romanas entre Cástulo y Córdoba. Apuntes para un estudio tecnológico». En M. Criado de Val (Dir.): *Caminería Hispánica, t. I. Caminería Física (Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica)*, 17-32. Madrid (Asociación Técnica de Carreteras), Ed. AACHE (Guadalajara).
-(2001): «Caminos antiguos entre Cástulo y Córdoba». En *Boletín Instituto Estudios Giennenses*, n.º 178, 203-27.
- Alonso, M....(1958): *Enciclopedia del Idioma*, 3 vols. Madrid, Aguilar.
- Alzola, y Minando, P....(1994): *Historia de las obras públicas en España*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Anónimo....(1785?): *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 excelentísimo señor Conde de Floridablanca*. (Particularmente, Jornadas V y VI). Sign. MAP/ 354. Madrid, Real Biblioteca-Patrimonio Nacional.
- Arce, J....(1990): «El cursus publicus en la Hispania tardorromana». En *La red viaria en la Hispania Romana*, 35-40. Zaragoza, Institución Fernando El Católico.

- Arco, R. del(1954): «Modificaciones de vías romanas en la Edad Media». En *Archivo Español de Arqueología*, vol. XXVII, n^{os} 89-90, 295-300.
- Argente del Castillo Ocaña, C....(1991): *La ganadería medieval andaluza. Siglos XIII-XVI (Reinos de Jaén y Córdoba)*, 2 vols. Jaén, Diputación Provincial.
- Arias Bonet, G....(1987): *Repertorio de caminos de la Hispania romana*. La Línea (Cádiz), (Ed. p.), Gráficas Queimada.
- Beltrán, A....(1990): «La red viaria en la Hispania romana: Introducción». En *La red viaria en la Hispania Romana*, 45-53. Zaragoza, Institución Fernando El Católico.
- Bernier Luque, J. et alii....(1981): *Nuevos yacimientos arqueológicos en Córdoba y Jaén*. Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
- Blázquez, J. M.^a....(1964): «Causas de la romanización de Hispania». En *Hispania*, n.º 95, t. XXIV, (III) 325-47.
-(1993): «La red viaria en la Hispania romana. Estado de la cuestión». En M. Criado de Val (Dir.): *Caminería Hispánica, t. I. Caminería Física (Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica)*, 13-24. Madrid (Asociación Técnica de Carreteras), Ed. AACHE (Guadalajara).
- Blázquez y Delgado-Aguilera, A....(1914): «Vías romanas en Andalucía. Informe sobre una comunicación de D. Angel Delgado». En *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. LXIV, cuaderno V, 525-33.
- Blázquez y Delgado-Aguilera, A.; Blázquez Jiménez, A....(1924): «Vías romanas de Sevilla a Corduba por Antequera, de Corduba a Castulo por Epora, de Corduba a Castulo por El Carpio, de Fuente La Higuera a Cartagena y de Cartagena a Castulo». En *Memoria de la Junta Superior de Excavaciones Arqueológicas*. (Se utiliza, aquí, la reproducción que, de los apartados 2.º y 3.º [«La vía romana de Córdoba a Cástulo, por Epora» y «De Córdoba a Cástulo por El Carpio»]—este segundo bajo el epígrafe de «Otro camino romano de Córdoba a Cástulo»—] se hizo en la revista *D. Lope de Sosa*, a. 1924, 170-9. Ed. facsímil. Jaén, 1982, Riquelme y Vargas).
- Cadiñano Bardeci, I....(2000):«Puentes de Jaén». En *Boletín Instituto Estudios Giennenses*, n.º 176, 671-715.
- Carbonell Trillo-Figueroa, A....(1955): «Antigüedades y datos prehistóricos de los términos municipales de Montoro y Villanueva de Córdoba». En *Boletín Real Academia de Córdoba*, n.º 73, 291-7.
- Castillo Armenteros, J. C....(1998): *La Campiña de Jaén en época emiral (s. VIII-X)*. Jaén, Universidad.
- Ceán Bermúdez, J.A....(1832): *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*. Madrid, Imprenta de Miguel de Burgos.
- Colección Salazar y Castro....(1385/1386):«Escritura de venta de la heredad de La Aragonesa» y «Escritura de renuncia a la garganta del río de las Ye-

- guas». En *Real Academia de la Historia*, sign. M. 17, fols. 34 r. y v. y 35 r.-36 v., respectivamente.
- Corchado Soriano, M....(1963): «Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha». En *Boletín Instituto Estudios Giennenses*, n.º 38, 9-37.
- Cortés José, J.(Coord.y Dir.)....(2000): *Catálogo de cartografía histórica de Jaén*, 3 vols. Sevilla, Junta de Andalucía.
- Cortijo Cerezo, M.^a L....(1993): *La administración territorial de la Bética romana*. Córdoba, Caja Provincial de Ahorros de Córdoba.
- Corzo Sánchez, R.; Toscano San Gil, M....(1992): *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- Criado Hoyo, M....(1997): *Apuntes para la Historia de la Ciudad de Montoro*. Córdoba, Diputación de Córdoba-Ayuntamiento de Montoro.
- Cuartero y Huerta, B.; de Vargas Zúñiga y Montero de Espinosa, A....(1962): *Índice de la colección de D. Luis de Salazar y Castro*, t. XXX, 330-32. Madrid, Real Academia de la Historia.
- Cuevas Mata, J. et alii (Ed. y estudio)....(2001): *Relación de los hechos del muy magnífico e mas virtuoso señor, el señor don Miguel Lucas, muy digno condestable de Castilla*. Jaén, Ayuntamiento-Universidad de Jaén.
- Cuntz, O.; Schnetz, J....(1990): *Itineraria Romana*, 2 vols. Stuttgart, Teubner
- Chevallier, R....(1997): *Les voies romaines*. Paris, Picard
- Daremberg, Ch.; Saglio, E.; Pottier, E.; Lafaye, C.... (1877-1919; r.1969): *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments*. Paris, Hachette (Graz [Austria], Akademische Druck-u. Verlagsanstalt, para la reimpresión).
- Espantaleón y Jubes, R....(1955):«Un nuevo yacimiento arqueológico: La estación romano-visigótica de 'Los Morrones' [Lopera]». En *Boletín Instituto Estudios Giennenses*, n.º 5, 77-85.
- Fernández Casado, C....(1980): *Historia del Puente en España. Puentes romanos*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Fernández Franco, J....(1596): *ITINERARIO E Discurso De la Via publica Que los Romanos dexaron edificada En españa para pasar por toda ella Desde los montes pyreneos y Por la citerior hasta la bhetica y llegar al mar Oceano*. Bujalance (Ms. de la Biblioteca Nacional, n.º 1033).
- Galliazzo, V....(1994): *I Ponti Romani*, 2 vols. Treviso, Ed. Canova.
- García Bellido, A.... (1987): *La España del siglo primero de nuestra era (según P. Mela y C. Plinio)*. Madrid, Espasa-Calpe.
- García Mercadal, J....(1952, 1959, 1962): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, 3 vols. Madrid, Aguilar.

- García Moreno, L.A....(1993): «Las calzadas romanas desde fines del Imperio a la invasión agarena: un análisis sociológico». En M. Criado de Val (Dir.): *Caminería Hispánica*, t. I. *Caminería Física (Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica)*, 41-50. Madrid (Asociación Técnica de Carreteras), Ed. AACHE (Guadalajara).
- Gómez Martínez, E....(1996): «Vivir en Marmolejo en el siglo XVII». En *Boletín Instituto Estudios Giennenses*, n.º 162, t. III, 1655-67.
- Góngora y Martínez, M. de....(1915): «Viaje literario por la provincia de Jaén». En *D. Lope de Sosa*, a. 1915 y 1916. Jaén, Riquelme y Vargas (Ed. facsímil de 1982).
- Gonzalbes Cravioto, E.... (1996): «Una aproximación al estudio de las vías en la Hispania visigótica». En M. Criado de Val (Dir.): *Caminería Hispánica*, t. I. *Caminería Física (Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica)*, 85-94. Madrid (Asociación Técnica de Carreteras), Ed. AACHE (Guadalajara).
- González y Sánchez, J....(1905): *Historia de la ciudad de Arjona desde su fundación hasta nuestros días*. Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet.
- Gottarelli, A....(1986): «Toponimi di origine miliaria lungo la via Flaminia Minore». En *Atti e memorie. Deputazione di Storia Patria per le province di Romagna* (Bologna), vol. XXXVI, 105-33.
- Grenier, A....(1985): *Manuel d'archéologie gallo-romaine, 2. L'archéologie du sol. Les routes*. Paris, Ed. A. Picard (Réimpression de l'ed. de 1934).
- Instituto Geográfico y Estadístico....(1899): *Bujalance* (Hoja 924). Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico.
-(1903): *Porcuna* (Hoja 925). Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico.
-(1896): *Montoro* (Hoja 903). Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico.
- Instituto Geográfico y Estadístico.... (1900): *Andújar* (Hoja 904). Madrid, Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico.
- Instituto Geográfico y Catastral....(1974): *Bujalance* (Hoja 924). Madrid, Instituto Geográfico y Catastral.
- Instituto Geográfico y Catastral....(1971): *Porcuna* (Hoja 925). Madrid, Instituto Geográfico y Catastral.
- Instituto Geográfico y Catastral....(1976): *Montoro* (Hoja 903). Madrid, Instituto Geográfico y Catastral.
- Instituto Geográfico y Catastral.... (1989): *Andújar* (Hoja 904). Madrid, Instituto Geográfico y Catastral.
- Jimena Jurado, M....(1643): *Historia, o anales del Municipio Albense Urgavonense, o villa de Arjona* (Ed. y estudio preliminar de R. Frías Marín, 1996). Arjona, Ayuntamiento-Caja Provincial de Jaén.

-(1654): *Catalogo de los Obispos de las Iglesias Catedrales de la diocesis de Iaen, y Baeza y Annales ecclesiasticos deste Obispado*. Madrid (Ed. facsímil, estudio e índices de J. Rodríguez Molina y M.^a J. Osorio Pérez. Granada, 1991, Universidad).
- Jiménez Cobo, M....(1994): «Vías romanas en la comarca de Lopera». En J. Montiel Bueno (Dir. Publicaciones): *V Jornadas sobre historia de Lopera*, 15-33. Jaén, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Jaén.
-(2000): *Jaén romano*. Córdoba, CajaSur.
- Jullian, C....(1926): «Notes gallo-romaines. CX. L'analyse des terroires ruraux». En *Revue des Études Anciennes*, t. XXVIII, 139-51.
- Jurado Sánchez, J....(1988): *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba, Universidad-Ayuntamiento.
-(1991): «La carretera Madrid-Cádiz y la repoblación itineraria del siglo XVIII». En M. Avilés; G. Sena (Eds.): *Nuevas poblaciones en la España Moderna*, 81-96. Córdoba, UNED-Seminario de Estudios Carolinos.
- Lemaur, C....(1785): *Mapa del canal proyectado en el valle del Guadalquivir en continuación del entre este río y Guadarrama*. Madrid, Archivo General Militar (IHCM) (SH.ESP-11/12).
- López, T....(1763): *La descripción de la provincia de Madrid* (Ed. y prólogo de V. Méndez, 2000), S. Fernando de Henares (Madrid), Ed. Trigo, D.L.
-(Fines s. XVIII): *Relaciones geográficas (Jaén)*. Madrid, Biblioteca Nacional (Ms. 7301).
-(1761): *Mapa del Reyno de Cordova*. Madrid, Real Biblioteca-Patrimonio Nacional.
-(1797): *Mapa del Reyno de Cordova*. Madrid, Biblioteca Nacional (M.II.B^a 2.R.1377).
-(1797): *Mapa del Reyno y Obispado de Cordova*. Madrid, Instituto Geográfico y Catastral.
- Madoz, P....(1847): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Ed. facsímil de la provincia de Jaén. Valladolid, 1988. Ed. Ámbito-Eds. Andaluzas Unidas.
-(1847): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de utramar*, t. IX. Madrid, Imprenta del Diccionario.
- Madrazo, S....(1984): *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vols. Madrid, Ed. Turner.
- Magalotti, L....(1668-9): *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal*. (Ed. y notas de Á. Sánchez Rivero y Á. Mariutti de Sánchez Rivero). Madrid (s.a.), Centro de Estudios Históricos.
- Malipiero, M....(1984): «Mansiones e mutationes nella Venetia romana». En *Archeologia Veneta*, VII, 261-83.

- Martín Bueno, R....(1990): «Aspectos y posibilidades en el estudio de las comunicaciones antiguas». En *La red viaria en la Hispania Romana*, 341-45. Zaragoza, Institución Fernando El Católico.
- Martín de la Cruz, J.C....(1987): «El Llanete de los Moros. Montoro, Córdoba». En *Excavaciones Arqueológicas en España*. Madrid, Ministerio de Cultura.
- Melchor Gil, R....(1991): «Comunicaciones entre Astigi y la Campiña de Córdoba, en época romana:Vía Augusta y camino de Metedores». En *Ariadna*, n.º 8, 69-97.
-(1993): «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 de Andalucía*, t. II, 125-36. Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
-(1994): «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, Junta de Andalucía-CajaSur.
- Mellado, F. de P....(1849): *Guía del viajero en España*. Madrid, Establecimiento Tipográfico.
- Menéndez Pidal, G....(1951): *Los caminos en la historia de España*. Madrid, Eds. de Cultura Hispánica.
- Menéndez Pidal, R....(1968): *Manual de gramática histórica española*. Madrid, Espasa-Calpe.
- Miller, K....(1964): *Itineraria Romana.Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*. Roma, «L'Erma» di Bretschneider.
- Molinos Molinos, M. et alii....(1994): *Un problema de fronteras en la periferia de Tartessos:Las Calañas de Marmolejo (Jaén)*. Jaén, Universidad.
- Morales Talero, S....(1914): «Illiturgi-Isturgi-Andújar». En *D. Lope de Sosa*, a. 1924, 148-60.
-(1965): *Anales de la ciudad de Arjona*. Madrid, Imp. Murillo.
- Morena López, J.A....(1999):«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 Bueno (Dir. Publicaciones): *X Jornadas sobre historia de Lopera*, 157-70. Jaén, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Jaén.
- Moreno Gallo, I....(2004): *Vías romanas:Ingeniería y técnica constructiva*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- Nieto Cumplido, M....(1979): *Villa del Río en la Baja Edad Media*. Córdoba, Imprenta San Pablo.
-(1980): *Corpus Mediaevale Cordubense, II (1256-1277)*. Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.

- Pharies, D....(2002): *Diccionario etimológico de los sufijos españoles*. Madrid, Gredos.
- Pantoja Vallejo, J. L....(2000): «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. Publicaciones): *XI Jornadas sobre historia de Lopera*, 199-290. Jaén, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Jaén.
- Ponsich, M....(1987): *Implantation rurale antique sur le bas-Guadalquivir; t. III (Bujalance, Montoro, Andújar)*. Madrid, Editions de Boccard.
- Ponsot, P....(1976): «En Andalousie occidentale: systèmes de transports et développement économique (XVI^e XIX^e siècle)». En *Annales: Histoire, Sciences Sociales*, n.º 31, 1195-1212.
- Ponz, A....(1791): *Viage de España*, t. XVI. Madrid, Vda de I. de Ibarra. (Se utiliza la ed. de Atlas. Madrid, 1972).
- Real Academia Española....(2001): *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid, Espasa.
- Roldán Hervás, J. M....(1971): *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*. Salamanca, Universidad (Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología).
-(1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Madrid, Dpto. de Historia Antigua de la Universidad de Valladolid-Granada.
- Rostaing, Ch....(1992): *Les noms de lieux*. Paris, Presses Universitaires de France.
- Ruiz Rodríguez, A. et alii....(1990): «Prospección superficial en la cuenca del arroyo Salado de Los Villares (Jaén)». En *Anuario Arqueológico de Andalucía 1987*, t. II, 139-47. Sevilla, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- Ruiz, A.; Molinos, M....(1984): «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 asentamiento. Del Bronce Final a Época Ibérica*, 187-206. Teruel, Colegio Universitario.
-(1995): *Los iberos. Análisis arqueológico de un proceso histórico*. Barcelona, Crítica.
- Rus Puerta, F....(1646): *Corografía antigua y moderna del Reino y Obispado de Jaén*. (Edición., estudio preliminar, revisión e índices por J. Latorre García et alii, 1998). Jaén, Universidad Nacional de Educación a Distancia-Real Sociedad de Amigos del País.
- Salama, P....(1951): *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*. Alger, Imprimerie Officielle du Gouvernement Général de l'Algérie.

- Santiago Haro, J....(2002): «Estudio de toponimia: ¿por qué la denominación 'Camino de Moledores' entre Porcuna y Lopera (Jaén)? Fundamentación histórica de una evidencia etimológica». En *Boletín Instituto de Estudios Giennenses*, n.º 182, 79-105.
- Schultz, F...(1921): *Piccola grammatica latina*. (Trad. al italiano de R. Fornaciari). Torino, G. Chiantore.
- Serrano Peña, J. L. et alii...(1990): «Prospección arqueológica superficial en el término municipal de Marmolejo (Jaén)». En *Anuario Arqueológico de Andalucía 1988*, t. II, 164-66.
- Sillières, P...(1977): «Le camino de Aníbal. Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis». En *Mélanges de la Casa de Velázquez*, t. XIII, 31-83.
-(1982):«Documents modernes et précisions sur la Via Augusta de Castulo a Cordoue ». En *Actes du 104^e Congrès National des Sociétés Savantes. L'Aquitaine*, 73-80.
-(1989): «La rareté des voies romaines en Hispanie méridionale: explication et conséquences». En *Historia*, 60 (*Labor omnibus unus*), 105-111.
-(1990): *Les voies de communication de l' Hispanie Méridionale*. París, Diffusion de Boccard.
-(1990): «La búsqueda de las calzadas romanas : desde la foto-interpretación hasta el sondeo». En *La red viaria en la Hispania Romana*, 411-21. Zaragoza, Institución Fernando El Católico.
- Stylow, A. V. et alii...(1997): «Notas para la localización de 'Ripa' (Plinio, 'N.H.', III, 10) A propósito de un nuevo hallazgo epigráfico». En *Anales de Arqueología Cordobesa*, n.º 8, 181-96.
- Taracena, B...(1947): «Las vías romanas en España». (Resumen de la conferencia pronunciada en la solemne sesión de clausura del Congreso). En *Crónica del III Congreso Arqueológico del Sudeste español*, 249-55. Cartagena, Publicaciones de la Junta Municipal de Arqueología y del Museo de Cartagena.
- Thouvenot, R...(1973): *Essai sur la province romaine de la Bétique*. Paris, Éditions de Boccard.
- Tovar, A... (1974): *Iberische Landeskunde. Band I, Baetica*. Baden-Baden, Verlag Valentin Koerner.
- Tubino, F M...(1863): *Crónica del viaje de SS. MM. y AA. RR. a las provincias andaluzas realizado en 1862*. Sevilla (Reed. facsímil hecha en 1999). Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla.
- Uriol Salcedo, J. I...(1990): *Historia de los caminos de España*, 2 vols. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- Valladares Reguero, A....(2002): *La provincia de Jaén en los libros de viajes*. Jaén, Universidad-Ayuntamiento.
- Vaquero Chinarro, B.; Rubio Fuentes, M^a. J.... (1994): «Las reparaciones de calzadas en la Bética romana». En Instituto de Historia de Andalucía (Coord. Cient.): *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Historia Antigua*, 441-52. Córdoba, Junta de Andalucía-CajaSur.
- Yourcenar, M... (1988): *Memorias de Adriano*. Barcelona, Eds. Orbis.
- Zamboni, A....(1988): *La etimología*. Madrid, Gredos.