

Caminos Principales

Cuando hablamos de vías de comunicación romana, hay que distinguir entre vías marítimas y terrestres. La primera se desarrollaba mediante navegación (fluvial y marítima) entre los puertos del litoral, y aprovechando la especial orografía bética con el estuario del Guadalquivir. El río *Baetis* había ofrecido, desde la más lejana antigüedad, un medio no equiparable para el tráfico portuario y del mismo modo sus afluentes más importantes como el *Singilis* (Genil), su principal puerto fue *Ilipa Magna* (Alcalá del Río) hasta que, en época romana, se impusiera *Hispalis* (Sevilla). Córdoba también utilizó esta vía, no obstante el tamaño de las posibles embarcaciones era menor que el que podía sostener Sevilla.

Bajando por el Baetis hallábamos *Caura* y *Orippe*, con alfores agrícolas para la exportación. Dentro del gran estuario o lago *Ligustino*, la estipendiaria Conoba con un puerto en Cerro Palmilla (Las Cabezas de San Juan) y dedicación agropecuaria, *Nabrissa* (*Nawirisa 'la más navegable o naviera') que obtuvo status colonial con cereal y vinos), *Hasta Regia* (vinícola, cerealista y ganadera). *Ébora* (ganadera y pesquera) cerca de Sanlúcar de Barrameda y en la desembocadura del Guadalquivir donde estaba el templo a la Luz Divina de venerable culto. La vía flexionaba a oriente desde la torre de Scipion (faro de Chipiona) dirigiéndose hacia *Gades* (Cádiz), *Herculem* (templo del Hércules Gaditano) y bordeando toda la costa hasta dirigirse a Roma.

El comercio marítimo estaba orientado hacia aquellos materiales de gran volumen y a pasajeros de cierto prestigio social, capaz de alquilar plaza en los bajeles. El recorrido entre Gades y Roma era hipotéticamente más seguro que el terrestre, ya que la piratería marítima desde Augusto estaba controlada. Searo podría alcanzar esta ruta mediante el camino que desde Torre del Águila, se abre paso por La Ventosilla hasta La Alcantarilla y desde aquí a algún embarcadero, hoy difícil de situar.

La Vías terrestres estaban destinadas a los pequeños volúmenes, o bien a realizarse cuando no hubiera más remedio, ya que las ciudades distaban mucho de los puertos. También eran usados por las tropas (legiones), y el comercio local y regional frente al marítimo (interprovincial -imperial). También los ricos debía utilizar estos caminos ya que muchas de sus propiedades se encontraba como villae a lo largo de las vías.

Existía una paralela a la costa, parecida a la marítima con unión de los puertos marítimos y las factorías de salazón. Es una ruta comercial en todo los sentidos: une industrias conserveras más que centros urbanos, a veces se interpolan templos de interés para los negocios o el viajante (*Herculem*, *Carpe*, etc.) y sobre todo, porque militarmente era más rápido el uso de otras vías como la marítima, mucho más cómoda y rápida. Por ello es, que tengamos que pensar en una utilidad substitutiva frente a la marítima, para transacciones locales o bien para una mejor administración estatal pero nunca para un tráfico exportador.

La Vía Costera terrestre pasa por los siguiente puntos: Sevilla, Orippe, Hasta, Gades, *Herculem*, *Mergablum*, *Baesippo*, *Baelo*, *Tingitera*, *Carteia*, *Lacippo*, *Barbesula*, *Cilniana*, etc. y es mencionada tanto en el Itinerario de Antonino (280 d.C. y ss.) como en el Cosmógrafo del Anónimo de Rávena (siglo IV d.C.).

La Vía Augusta

La Vía terrestre principal durante el altoimperio es sin duda la Vía Augusta, ruta que conectaba Gades (Cádiz) con Roma, pasando por Hispalis y Córdoba. Esta obra basa su construcción en el antiguo camino que bordeaba el Baetis, si bien, ahora es rectificado y acompañado de toda una infraestructura viaria (puentes, estaciones y mansiones).

La función de la vía es militar y administrativa, a lo largo de su vida y como consecuencia de la Pax Romana sobresaldrá su espíritu comercial y religioso. En los Vasos de Vicarello, la vía tiene como punto de origen Gades, donde pudo existir grandes columnas explicativas del itinerario para el viajero, no obstante desde la división romana de la Bética y la disgregación de Cástulo, se comienza a calcular su recorrido desde el Jano Augusto (entre Cástulo y la mansio Ad Noulas), supuesto Arco que señalaba el inicio/fin de la Bética.

Así Córdoba (capital de la provincia estaba situada a 69 millas romanas desde el Jano Augusto, Astigi 104 m.p., Hispalis 161 m.p., Orippe (Torres de Los Herberos, Dos Hermanas) a 170 m.p., el puente de La Alcantarilla llamado Augustum Pontem a 186, Ugia (Torres Alocaz, Sevilla) a 194-195 millas, Hasta a 222 millas y Gades a 261 m.p.

Este sistema de contar los kilómetros no debió tener mucha repercusión social y tal vez sólo estaba fijada en determinadas mansiones (Gades, Hasta, Ugia, Orippe, Hispalis, etc.) o puentes (como en el Alcantarilla?). Los miliarios conocidos correspondientes a nuestro sector son mínimos y sólo tenemos información de uno de Nerón, encontrados entre El Puerto de Santa María y Jerez que indica 222 millas. Estas millas coinciden con las que había en Hasta por lo que el miliario estaría situado en la mansio para los viajeros si bien en época posterior fue desplazado de su lugar de origen, para reutilizarlo, algo que se convirtió durante siglos en lo habitual. El uso de miliarios es meramente testimonial por parte de los emperadores que harán uso de él, con evidentes actitudes propagandísticas ya que ofrecían una visión homogénea y completa de la obra creada o restaurada.

Efectivamente, frente a esta actitud pública, los ciudadanos no podían confiar en su cómputo ya que los caminos estaban expuestos a continuas modificaciones que implicarían variar el cómputo epigráfico y esto resultaba costoso, por no decir impracticable. Piense en la mejora del trayecto, por ejemplo, que se produjo entre Ad Decumo-Ucia que podía pasar por Epora y Ad Lucos, tan solo de una milla.

En el mercado de las ciudades siempre hubo mapas de carreteras para el viajero a disposición del cliente, unos de mayor o peor calidad, tal y como ocurre en la actualidad pero en estos se prefería usar el método de los saltos.

Los viajeros contaban las millas que había entre mansio y mansio, de Gades al Portum 24, desde el Portum a Hasta 16, en tal caso si se producía una transformación sólo modificaba aquella parte que aludía y no a todo. La segunda explicación a los saltos, responde a necesidades comerciales ya que insiste en la existencia de los núcleos aptos para alojarse y negociar, pudiéndose establecerse una graduación en el viaje observando cuál es más largo y apremiante y cuál de mayor atractivo.

La infraestructura que hemos observado para la vía Augusta es mínima si tenemos en cuenta otras calzadas romanas del imperio. Para nuestro recorrido resultaba difícil empedrarla porque la piedra es un material escaso, pero donde es abundante, tampoco aparece, por lo que nuestros antepasados romanos se tuvieron que conformar con un firme realizado con gravas apisonadas en un suelo arcilloso voluble ante el peso de los carros.

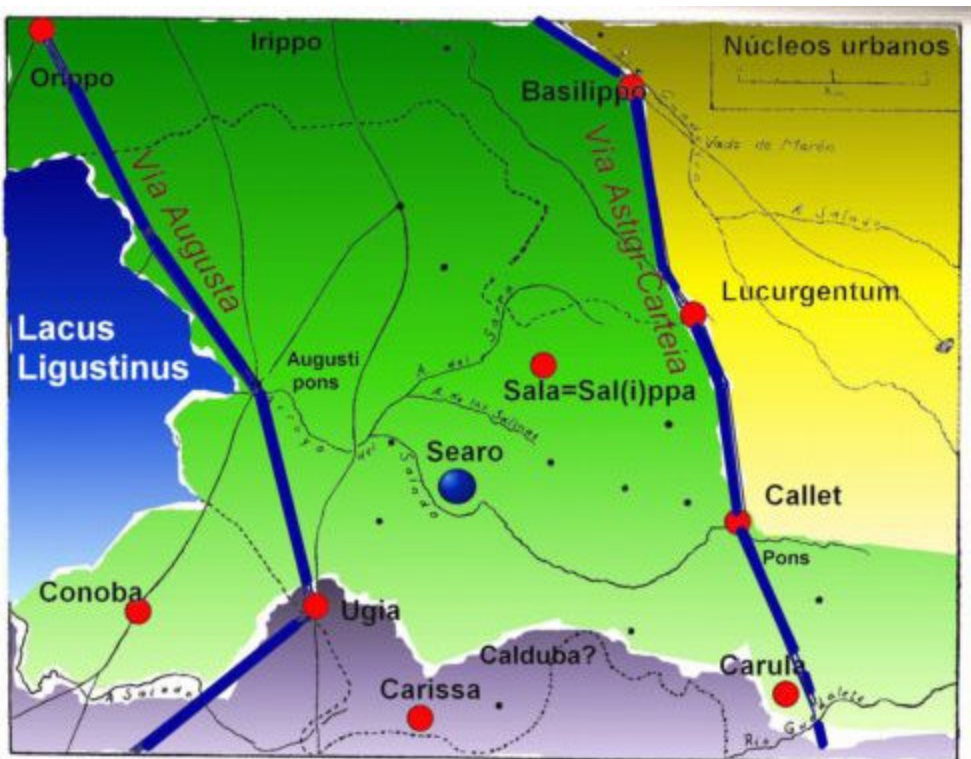
Además, la falta de miliarios puede interpretarse como un signo ineludible de la infraestructura vial andaluza, no obstante esto es una visión negativa y la verdad debió de ser otra, tal vez los miliarios estaban elaboradas en tablas de madera perecederos o eran esos

grandes sillares que se hallan de ven en cuando a lo largo de la Nacional IV desde El Torbiscal hasta Torres Alocaz.

Habría que indicar la diferencia entre mansio y statio, a veces difícil de precisar. La Mansio debía ser todo un grupo de infraestructuras hosteleras con albergue, abrevaderos, tabernas, animales de tiro, instalaciones mercantiles y almacenes, en fin, una organización compleja destinada a satisfacer todas las posibles necesidades de los viajeros. Normalmente las mansio eran o estaban cerca de los núcleos urbanos y constituían punto importantes de su economía local, orientada al tráfico mercantil. Crecieron tanto que arqueológicamente parecen más ciudades que simples hoteles (de hecho se ha pensado con esto que Torres Alocaz es la mansio de Las Cabezas de San Juan, cuando no es así). Obligatoriamente disponían de animales de posta a disposición del correo imperial que en cualquier momento podía llegar dejando su caballo cansado por uno fresco.

La statio debía representar posadas, ventas o mesones de tamaño muy inferior al de las mansio, frecuentemente alejadas de los núcleos urbanos su función es meramente la de dejar abrevar o facilitar la buena marcha de los viajeros, así parece corresponder a la villae del puente de La Alcantarilla donde abunda la terra sigillata de todos los tiempos, ánforas vinarias (en cantidad mayor a cualquier yacimiento conocido), alrededor se encuentran restos de lo que pudo ser un abrevadero y sabemos que hasta hace poco fue parada de viajeros. Muchas statio crecieron hasta el punto de que se convirtieron en Ad Lucos?, etc.). Mansio, de tal manera que eran nombradas en las *itineraria picta* (Ad Aras, Ad Decuma,

La Vía Augusta pasa por Gades, Portum, Hasta, Ugia, Oripo, Hispalis, Carmona, Obucla, Astigi, Ad Aras, Cordoba, El recorrido desde Gades a Córdoba es de 192 millas (284,3 km.) en la actualidad el trayecto está mejorada en 27 km. si vamos por Autopista (257,1 km).



El mapa esta basado en el facilitado por J. González (Repartimiento de Sevilla) de época medieval para adaptarlo a época romana.

La Vía Gades-Corduba

Existía otra forma de llegar a Córdoba desde Cádiz y era utilizar la Vía Gades-Corduba pasando por Basilippo (Cerro del Cincho, Arahal, Sevilla) y Antecaria (Antequera, Málaga). Este trayecto es notablemente más largo que el anterior (295 millas frente a las 192 de la Vía Augusta, 437 kms. frente a 284,3 kms.). El viajero debía tomar este trayecto como respuesta a sus necesidades comerciales y administrativas.

La Vía Hispalis-Asido

La Vía Hispalis-Asido que aprovecha la Vía Augusta desde Hispalis hasta Ugia pero luego toma dirección sur pasando por Kappa (o Calla), Saudo, Burdoga, Saguntia y Asido. Esta vía debía ser importante desde la antigüedad pero será a partir del siglo IV d.C. cuando las ciudades del interior adquieran un especial protagonismo frente a las costeras cuando se constituya como nudo crucial del tráfico humano, mientras que Cádiz está en franca decadencia.

La Vía Astigi-Carteia

En el interior queda una zona sin comunicación llamada Vía Astigi-Carteia, pasando por Lucurgentum, Callet, Iptuci, ... y llega a Carteia. Esta vía no aparece en ningún itinerario sin embargo la necesidad de comunicar Callet y la serranía de Ronda con la existencia de puentes romanos la hacen necesaria.

Otras Vías

Hasta ahora, hemos definido las autopistas de comunicación romana, pero éstas no eran todas las vías que existían, ni siquiera podemos decir que fueran las más importantes económicamente, ya que habría que unir diversas rutas. Las vías, antes vistas, conforman el esqueleto de una estructura entrelazada entre todos los medios de comunicación posibles de la época (ríos, mar y tierra).

Los caminos antes descritos como primarios y secundarios, se nos antoja parco y deficiente, y lo digo teniendo en cuenta su uso en esta descripción. Tal vez es preciso hablar de:

caminos de rueda: capaces de permitir el paso de carros
caminos de herradura: personas, caballos y mulas pero no carros
senderos: personas y rebaños

Si representamos todos estos caminos en un mapa nos ofrecerían una multitud de caminos hasta ahora despreciados, pero que sin duda fueron la realidad, en otros tiempos, cuando la población dependía de las condiciones naturales, estacionales y monetarias.

Así aunque el trazado de la Vía Augusta parece cada vez más claro, aún hoy existen divergencias y tampoco se han estudiado situaciones estacionales, como el trayecto de Los Palacios al Augustum Pontem (Puente de La Alcantarillas) que si bien podemos ver el trazado de la calzada romana, bajo la carretera nacional, no podemos obviar que esta zona era muy afectada por las inundaciones fluviales que hacían de este camino impracticable durante períodos más o menos largos. Los viajeros hacían uso durante este tiempo de otro camino paralelo llamado Camino de Orán que hoy en día ha desaparecido, necesitaría comprobar su funcionalidad durante época romana, labor que espero realizar en el futuro.

Posteriormente, la Vía Augusta transcurre sin dificultad por la actual Nacional IV pasando por Torres Alocaz (km. 595,5) y dirigiéndose a El Cuervo (km. 600) una doble bifurcación que Corzo, toma como continuación de la Vía Augusta camino de Gibalbín. Este camino no debió de ser la Vía Augusta ya que la carretera estatal pasaría por El Cuervo y el Bujón, pero Corzo no erró en integridad. El camino

dirección Gibalbín es óptimo para el viajero que desee visitar algún ¿santuario? de la montaña (con cuevas ¿?). Además, aquí se encuentra Mesas de Santiago (núcleo poblacional de interés para el viajero quizás Lascuta más que Ceret) y se hallaría en Asta casi a la misma distancia que si hubiera cogido por la Vía estatal.

El trayecto oficial es deseable siempre por la rectitud del terreno, frente a lo más abrupto de Gibalbín.

Quiero hacer hincapié en que los dos caminos no se contraponen sino que se ayudan en la conexión *inter civitas*, parten de un mismo origen (kilómetro 600 de la N-IV) e idéntico destino (Hasta Regia). La decisión de uno y otro, se deja al viajero: el correo oficial por supuesto optaría por el recorrido del Cuervo. No podemos olvidar también, que el trayecto de Gibalbín es más apto en Otoño-Invierno que el de la Vía Augusta por el peligro al desbordamiento de los arroyos. El futuro demostrará nuestra teoría.

Posteriormente, a partir de Asta encontramos la misma dicotomía, el viajero podía dirigirse a Cádiz por la Vía Augusta “el camino oficial”, la misma que pasa cerca de Mesas de Bolaño o bien dirigirse hacia el Castillo de Doña Blanca-Puerto de Santa María, donde se establecían diversas villae e industrias exportadoras. La dificultad de los investigadores para definir la Vía Augusta estriba en la dificultad de establecer con seguridad el trazado de la calzada. Los emperadores o las ciudades, no emprendieron una labor realmente cuidada de los caminos mediante el empedrado, sino que hubo tendencia general hacia la realización de un *rudus* o suelo de grabas, común entre vía secundarias y vías primarias. Labor que nos hubiera facilitado diferenciarlas.

Pero no quiero desprestigiar la importancia de estos caminos “secundarios” sino al contrario, frente a las vías imperiales llenas de viajeros extranjeros, los caminos locales ofrecen un mayor dinamismo creador, ya que a lo largo de ellos encontramos las villae, inscripciones y ciudades que conforman la realidad romana. La estructura viaria general (de calzadas primarias), es el entremés de una suculto plato conformado por las relaciones entre el campo y la ciudad, el ganadero y el agricultor, viticultor-cerealista, poseedor-humillion, comerciantes y civiles, etc.

Es más, puedo afirmar que frente a los caminos primarios donde las ciudades están supeditadas por el trazado más o menos recto de los topógrafos, las vías “secundarias” responden a las necesidades reales de todas las ciudades, pueblos o villae y a fin de cuentas al propio ser humano por el cual fueran hechas