

# VÍAS DE COMUNICACIÓN NATURALES, TRADICIONALES E HISTÓRICAS CON EL MUNDO GRANADINO A TRAVÉS DEL NOROESTE MURCIANO

Natural, traditional and historical routes of communication with Granada through the Northwest of Murcia.

LETICIA LÓPEZ MONDÉJAR\*

**RESUMEN:** El Noroeste murciano se configura, por su localización y sus características geográficas, como una de las principales vías de enlace con el mundo andaluz. El estudio de las rutas naturales, así como de los caminos históricos, tradicionales y ganaderos que durante siglos han discurrido por este territorio refleja claramente la importancia del valle del Quípar como ruta de comunicación y su utilización continuada a lo largo de toda su Historia. Del mismo modo, los datos arqueológicos revelan el destacado papel de esta ruta ya desde época prehistórica y, sobre todo, durante el periodo ibérico, momento de especial auge en el uso de la misma, como muestra la propia dispersión de los materiales y los asentamientos localizados en todo este sector. Tras el aparente declive de esta ruta durante el periodo romano, volverá a adquirir protagonismo en época medieval y moderna, como reflejan las fuentes documentales y los relatos de viajeros.

**Palabras clave:** rutas naturales, caminos históricos, vías pecuarias, Noroeste murciano, Andalucía, Granada.

**ABSTRACT:** The Northwest of Murcia is one of the most important routes of union with the region of Andalusia cause of his location and his geography. The analysis of the natural, historic, traditional and cattle routes reveals the importance of the basin of the Quípar as route of communication along the centuries. The archaeological data reveal the important role of this route since prehistoric times and especially during the Iberian period as it is showed by the dispersion of the material and the settlements located in this area. After the apparent decline of this route during the Roman age, the documentary sources and the accounts of travellers reflect its renewed importance in medieval and modern times.

**Key words:** natural routes, historic routes, cattle routes, Northwest of Murcia, Andalusia, Granada.

---

\* Área de Arqueología. Departamento de Prehistoria, Arqueología e Historia Antigua. Universidad de Murcia. Facultad de Letras. C/ Santo Cristo, 1, Campus de La Merced. 30001. Murcia. *letlopez@um.es/leticia.lopez.mondejar@hotmail.com*

Fecha de recepción: 02-10-09. Fecha de aceptación: 14-11-09.

## INTRODUCCIÓN

A la hora de abordar un estudio de las posibles vías de comunicación históricas a través del Noroeste murciano y, especialmente, de aquéllas que debieron funcionar como rutas de enlace con el mundo andaluz, debemos ser conscientes de la problemática que encierra cualquier intento de aproximación a las mismas en esta área murciana.

Ante la ausencia de posibles restos de ejes viarios que apunten en otro sentido, cabría quizás pensar que los caminos y rutas prehistóricas y protohistóricas que pudieron discurrir a través de estas tierras murcianas alcanzando los territorios andaluces debieron seguir, muy probablemente, el trazado de las rutas naturales que determina la propia orografía de la zona. Desde este punto de vista, valles, ramblas y barrancos se convertirían en vías continuamente frecuentadas a lo largo de los diversos periodos históricos, de cuya utilización, sin embargo, no han quedado indicios salvo los que nos ofrecen los escasos datos arqueológicos y las fuentes escritas referidas a ellos.

Del mismo modo, la utilización continuada durante siglos de muchos de esos trazados, dificulta también el estudio de los mismos, así como el análisis del distinto desarrollo que pudieron alcanzar en cada época y las posibles variaciones de las que pudieron ser objeto en cada momento y en cada contexto histórico. Además, junto a dichas limitaciones, un estudio de los ejes viarios del Noroeste murciano debe atender previamente a otra serie de aspectos que de un modo u otro han condicionado también la circulación por estas tierras regionales desde época prehistórica.

Al margen de los múltiples factores que en cada momento concreto pudieron influir en dicho tránsito, algunos de los cuales resultan incluso complicados de abordar actualmente (Harvey, 1978:89-90), cabría destacar de forma especial los propios rasgos geográficos que definen esta área murciana y a ellos que resulta fundamental atender como punto de partida necesario para cualquier análisis de la circulación y las vías de comunicación a través de esta zona murciana.

## MARCO GEOGRÁFICO

Ubicado al abrigo de las Béticas, el sector del Noroeste murciano es el área regional más alejada del ámbito costero, hecho que sin embargo no ha impedido nunca una clara comunicación con la zona litoral gracias al curso del Segura.

A pesar de los propios rasgos orográficos que definen esta área murciana, con alturas que superan ampliamente a las de otros sectores de la Región, (López García, 1991:122-123), será precisamente la propia disposición de los relieves comarcales así como el trazado de los ríos Argos y Quípar, que riegan estos territorios, los factores que matizarán el carácter aislado de la zona. Ambos favorecerán su comunicación con el valle del Segura y las tierras andaluzas convirtiendo este sector en un área clave de paso entre el mundo andaluz y el área levantina.

El valle del Quípar, cuya cuenca abarca una extensión de 814 km<sup>2</sup>, es la unidad morfológica que caracteriza el paisaje de este sector regional, condicionando en todo momento la ocupación humana y las comunicaciones de la zona, como lo hará también la propia irregularidad y variabilidad de las precipitaciones comarcales (Albaladejo,

1991). Junto al Quípar, también el Argos y algunos de los barrancos y ramblas de la comarca, como las de La Junquera y Tarragoya, jugarán un papel destacado en las comunicaciones (González Ortiz, 1983:14-15; Albaladejo, 1991:143-181) (lám. I).

Ambos valles se caracterizan por la aparición de materiales recientes (Mioceno Superior y Pliocuaternario) y claramente continentales (limos, arcillas, conglomerados y calizas lacustres) (González Ortiz, 1983:14-15), advirtiéndose el claro predominio en aquellas áreas más próximas al cauce del Quípar y especialmente en sus sectores medio y alto, de fluvisoles calcáricos y xerosoles en sus diversos tipos, mientras que en su curso bajo se observa la aparición de materiales triásicos del Subbético (González Ortiz, 1983:14-15). Las terrazas de ambos ríos se configuran además como magníficos sectores para el desarrollo de las actividades agrícolas y áreas privilegiadas por la ocupación humana (González Ortiz, 1983:35-40), constituyendo también dichos cursos un elemento clave para aproximarnos a los ejes viarios que discurrirían por este sector.

## VÍAS NATURALES DE COMUNICACIÓN A TRAVÉS DEL NOROESTE MURCIANO

Si atendemos a la orografía y los cauces señalados así como al mapa de pendientes de este sector murciano, la circulación a través de estas tierras debió resultar especialmente cómoda y fácil siguiendo el recorrido definido por los valles comarcales, así como por algunos de los barrancos y ramblas que surcan esta zona (lám. II).

Como hemos señalado, la orografía y los cursos de ambos ríos marcarán el trazado de las rutas naturales que atraviesan todo este sector regional y cuya utilización está claramente documentada desde época prehistórica y a lo largo de los periodos ibérico y romano. Dichos cursos fluviales, que ofrecerían agua a rebaños y viajeros, proporcionarían asimismo una cierta seguridad en los desplazamientos al concentrarse a lo largo de sus cauces la mayor parte de los lugares de hábitat (Lillo, 1989). En este sentido, las escasas pendientes que caracterizan los valles comarcales en prácticamente todo su recorrido y sus posibilidades agrícolas favorecerán también esa instalación humana, documentándose históricamente una amplia ocupación en torno a ellos que seguirá así la dirección noreste-suroeste marcada por el curso de ambos ríos.

A pesar de ello, el clima que caracteriza este área murciana y las crecidas que, a lo largo de los siglos y en determinadas épocas del año, han afectado a dichos cauces fluviales, unidos a la densa vegetación de ribera que se suele desarrollar en las proximidades de los mismos y que dificultaría el tránsito por aquellas tierras más inmediatas a ellos (*Mapa de cultivos y aprovechamientos 1:50000. Caravaca*, 1982:11; *Mapa de cultivos y aprovechamientos 1:50000. Zarcilla de Ramos*, 1982:13; Morales Gil, 1989:31-33), son también factores a tener presentes (Risch y Ferrés, 1987:61-62). Así, al margen de las facilidades que ambos valles ofrecerían para la circulación, ésta debió realizarse siempre a una distancia relativa de los mismos, sin alejarse excesivamente de ellos en un área caracterizada por la escasez de los recursos hídricos, buscando perfiles suaves pero siempre a una cota más elevada, a media ladera y por zonas de piedemonte (Brotóns y Ramallo, 1989:107; Brotóns, 1995).

También los numerosos barrancos y ramblas de este sector pudieron resultar transitable en ciertos tramos (Morales Gil, 1989:31-33), funcionando quizás como posibles ejes secundarios junto a los marcados por esos dos cursos principales, especialmente si tenemos presente el mayor grado de humedad que debió caracterizar el clima de esta zona del Sureste en época protohistórica y romana (González Ortiz, 1983:19-24; Risch y Ferrés, 1987:90; Albaladejo, 1991:143-181; Ballester Sabater, 2003:115; Esteve *et al.*, 2003:176). Todos esos cursos permitirían además la conexión entre los diversos sectores y establecimientos de este área murciana, tal y como lo hacen actualmente entre poblaciones, cortijadas y casas de labor, mostrando asimismo una clara relación con el trazado de muchos de los caminos de ganado que tradicionalmente han atravesado estas tierras (Madoz, 1845-1850, reed. 1989:66).

Estos cauces secundarios probablemente nunca alcanzarían la importancia de los valles fluviales, especialmente en época prehistórica y durante el periodo ibérico, momentos en los que el escaso poblamiento documentado en sus proximidades haría de ellas rutas inseguras que pudieron implicar incluso problemas de orientación (Lillo, 1989:88) A pesar de ello debemos valorar la importancia de algunos de los mismos en las comunicaciones con los territorios andaluces (González Ortiz, 1983:10-11).

Atendiendo a esas rutas naturales cabría señalar diversas posibilidades de tránsito a través del noroeste murciano. Remontando el curso del Quípar, y ya en su cuenca alta, dos son las posibles rutas naturales que se presentan como ejes de enlace entre el ámbito levantino y el Segura y las tierras andaluzas (Quesada Sanz, 1992:66; Fernández y Serrano, 1994:53-54; Quesada y Martínez, 1995:248-249; Martínez y Muñoz, 1999:116-117). A ellas P. Sillières añadirá una tercera, atravesando la Sierra del Segura y siguiendo, en cambio, los ríos Beas y Guadalimar (Sillières, 1977:38-39). La primera ruta indicada seguiría el trazado del barranco de La Junquera a través de las extensas altiplanicies meridionales del interior regional y los llanos del Hornajuelo y Las Aguzaderas, hasta el área de Almaciles (Granada) (Adroher y López, 2004:96-97; Adroher *et al.*, 2008:98-102), ofreciendo un trazado similar al que sigue actualmente la carretera que une el Noroeste regional con la Puebla de Don Fabrique. La segunda opción continuaría el trazado de la rambla de Tarragoya hasta Macián y Bugéjar, para alcanzar desde aquí las Hoyas granadinas, el valle del Guadiana Menor y el del Guadalquivir (Morales Gil, 1989:34-35; Brotóns, 1995:248-250; Quesada y Martínez, 1995:248-249; Martínez y Muñoz, 1999:37-46, 69-73 y 116-117).

En ambos casos, será el propio poblamiento ibérico y romano el que confirme el tránsito por dichos trazados en esos momentos, con yacimientos como los localizados en Macián (Muñoz y Martínez, 1983:417-431), Carranza (Quesada y Martínez, 1995:249), Bugéjar (Fernández y Serrano, 1994:53-54; Martínez y Muñoz, 1999:70-71) y Molata de Casa Vieja (Almaciles). Asimismo, también los *castella* romanos documentados en las proximidades del Argos, en Barranda y Archivel, establecidos con un claro objetivo de control de esta ruta, reflejarían su destacado carácter como vía de enlace con Andalucía durante los primeros momentos de presencia romana (Brotóns y Murcia, 2008) (lám. III). Este eje es además una de las posibles rutas planteadas para el paso de Metello desde tierras andaluzas en dirección a levante y de cuya utilización tenemos también constancia en época medieval y moderna (Molina y Selva, 1989:173-174; García Morá, 1991:245-249).

Más allá del Noroeste regional, esta ruta lograría poner en conexión las tierras andaluzas con otras áreas del Sureste, con el levante peninsular y con el ámbito meseteño, aprovechando las ventajas que en este sentido proporcionaría la comunicación con el río Segura (Muñoz Amilibia, 1987:173; Morales, 1989:36; Lillo, 1989:98-99), no sólo a través del Argos, sino también de los ríos Mula y Guadalentín (Morales Gil, 1989:36). El Segura, se configura así, como vía de enlace esencial de la ruta del Argos-Quípar no sólo con las tierras meridionales de Albacete, sino también, a través de las ramblas del Moro y el Judío, con el Vinalopó y el área levantina (Selva y Jordan, 1988:85; Moratalla, 2005:99) (lám. IV).

Al igual que las anteriores, la importancia que estas vías de comunicación pudieron desempeñar en determinados periodos históricos, como en época ibérica, queda además de manifiesto en el destacado poblamiento que ya desde el siglo VI a.C. se advierte junto al trazado de todas ellas (Lillo, 1981; Muñoz Amilibia, 1987:171-182; Selva y Jordán, 1988:88-89; Sanz, 1997; Morales, 1989:35; García Morá, 1991:245-249). En este sentido, la presencia de cerámicas áticas del siglo IV a.C. en el *oppidum* de Los Villaricos y en otros yacimientos murcianos que jalonan el valle del Quípar, o el conocido centauro de Los Royos, fechado en el VI a.C., serán ejemplos de la importancia de esta ruta en el desarrollo de los intercambios y la circulación de bienes de lujo a lo largo de todo el periodo ibérico (Melgares, 1991-1992:103-106; Olmos, 1992:17-19; Ruiz y Molinos, 1994:23-24; Brotóns, 1995:252).

Junto a esas vías naturales, y antes de abordar aquellas históricas, cabría señalar una serie de lugares clave que, en cierto modo, parecen también definir la circulación a través de estos territorios del interior murciano. Entre ellos es quizás el Estrecho de las Cuevas, en las proximidades de La Encarnación, junto al valle del Quípar, el más destacado. Este lugar, paso obligado en el tránsito por la citada ruta natural que seguiría el valle del río, es tal vez el principal punto estratégico a lo largo del trazado de dicha vía de comunicación. No es por tanto difícil comprender la importante y continuada ocupación humana documentada en todo este sector ya desde época prehistórica (Melgares, 1974:37-42; Sánchez Romero, 1982:31-32; Prados *et al.*, 1991:278-289), así como el especial desarrollo que adquirirá en momentos clave de su Historia, especialmente en época protohistórica y romana. En este sentido, quizás sea un claro ejemplo de ello la transformación edilicia que experimentará, con el mundo romano, el santuario ibérico localizado en el Cerro de la Ermita de La Encarnación, punto de referencia esencial en el valle del Quípar que atraerá pronto los intereses de Roma (Ramallo Asensio, 1991; Brotóns Yagüe, 1995).

Al margen del Estrecho de las Cuevas, otro sector resulta de especial interés a la hora de analizar las vías naturales de circulación a través del Noroeste regional, y es el entorno del denominado Cerro del Carro. Situado en una zona estratégica desde el punto de vista de las comunicaciones con Andalucía, aparece ubicado en las proximidades de la confluencia entre el barranco de La Junquera y la rambla de Tarragoya y, por tanto, en el área donde pudieron converger las dos posibles rutas de enlace con las tierras del norte andaluz a las que hacíamos referencia anteriormente (Quesada, 1992:66; Quesada y Martínez, 1995:248-249). Asimismo, los datos arqueológicos apuntan a una ocupación de la zona ya desde época prehistórica y especialmente durante el periodo ibérico, momento en el que se documentan diversos establecimientos

en las proximidades de este sector, advirtiéndose así cómo la propia distribución del poblamiento parece confirmar, una vez más, las rutas naturales señaladas. Desde este punto de vista resulta interesante, como complemento al estudio de la viabilidad por estos territorios y de los ejes naturales que los atraviesan, atender también a aquellas rutas de tránsito que podríamos definir como históricas y tradicionales, y que, a lo largo de los siglos, se han configurado como vías de comunicación a través de estas tierras murcianas.

## LA RUTA DEL NOROESTE MURCIANO DURANTE LOS PERIODOS IBÉRICO Y ROMANO

Como venimos apuntando, las propias características físicas del relieve en este área regional así como los citados cursos fluviales, parecen ofrecer pocas posibilidades de tránsito al margen de las ya señaladas. A pesar de ello, y sin olvidar el importante condicionante que dichos rasgos geográficos suponen en la circulación por la comarca del Noroeste murciano, es esencial preguntarse si realmente esas vías naturales coinciden con aquéllas que tradicionalmente han discurrido por estos territorios. En este sentido, no podemos olvidar los diversos factores que, como apuntábamos, pudieron condicionar dicho tránsito en cada momento, hecho que quizás confirme la utilización de los ejes señalados o, tal vez, nos permita advertir la existencia de posibles ejes alternativos que bien pudieron ser distintos en cada momento histórico.

Desde una perspectiva global, atendiendo a los datos que nos ofrecen las fuentes de muy diverso tipo, tanto arqueológicas como los propios relatos de viajeros de siglos pasados, parece poder observarse una cierta coincidencia entre las vías naturales descritas y aquellas rutas tradicionales e históricas que han marcado el tránsito por estas tierras. En general, uno de los primeros rasgos que reflejan todas esas fuentes es el continuado carácter de esta área murciana como eje de comunicaciones a lo largo de toda su historia, configurándose como zona de paso de contingentes humanos, rebaños, mercancías e influjos de todo tipo.

Como hemos señalado, los primeros datos que tenemos sobre la presencia humana en esta zona se remontan ya a época prehistórica y protohistórica, momentos en los que tenemos documentada una importante ocupación en el área del Estrecho de las Cuevas, con yacimientos como la Cueva Negra y La Placica de Armas, sin olvidar los destacados *oppida* ibéricos localizados en Los Villares y Los Villaricos o el citado santuario de La Encarnación, también en este sector. Los recursos naturales que pudo ofrecer el área del Estrecho de las Cuevas, unidos a su papel como punto clave en la ruta del Quípar y las posibilidades de control sobre la misma, presentan dicho sector como un área de especial interés para cualquier estudio que pretenda abordar la circulación histórica a través de estas tierras murcianas.

Será especialmente a partir de época ibérica cuando esta zona se configurará como el principal acceso a las tierras granadinas y al valle del Guadalquivir. Es precisamente el propio poblamiento el que, con su distribución, apunta al uso de dicho trazado natural en estos momentos. De este modo, los diversos hábitats ibéricos documentados en esta zona aparecerán articulados a lo largo de los cursos del Argos, el Quípar y la rambla

de Tarragona. Surgen así en puntos clave, como el citado Estrecho de las Cuevas o el también mencionado Cerro del Carro, establecimientos que pudieron ejercer un claro dominio visual del valle y, en definitiva, del trazado de dicha ruta. Del mismo modo, la importancia de este eje en los intercambios desarrollados ya desde estos momentos queda de manifiesto al observar la propia dispersión de las importaciones áticas documentadas en muchos de estos yacimientos. En general, todas ellas aparecerán en establecimientos ubicados en los márgenes de los cursos fluviales comarcales, que se beneficiarían así del papel que dichas rutas debieron desempeñar como ejes de intercambio, no sólo a nivel económico sino también cultural, como reflejan los paralelos que ofrece el mundo ibérico del Noroeste regional con aquel que vemos desarrollarse en las vecinas tierras granadinas (Muñoz Amilibia, 1987:176; Quesada, 1992:66; Adroher y López, 2004).

Será así a lo largo de todo el periodo ibérico, y fundamentalmente desde el siglo IV a.C., cuando la ruta del Quípar se convierta en uno de los principales ejes de enlace con el mundo ibérico andaluz, especialmente si atendemos al declive que parece reflejar el eje del Guadalentín – Corneros a partir del siglo V a.C., ruta alternativa hacia las tierras andaluzas. El Ibérico Pleno constituirá de este modo para la vía del Noroeste murciano un periodo de desarrollo reflejado en la prosperidad alcanzada por algunos de los núcleos ibéricos documentados en esta zona y en el norte granadino, en las producciones áticas que, siguiendo así como dicha ruta, llegarán a estas áreas (Aguayo y Salvatierra, 1987:235-236).

El primer cambio que se advierte en la utilización de este eje viario vendrá de la mano de Augusto, ya a partir de finales del siglo I a.C. y tras el cambio de Era. Como se observa en otras áreas peninsulares e itálicas, las comunicaciones se convierten, también en esta zona del Sureste, en uno de los elementos fundamentales mediante el que Roma no sólo pretende lograr el control de los territorios incorporados sino también mantener una explotación eficaz de los mismos. Los ejes viarios se presentan, así, como uno de los intereses prioritarios para el mundo romano, multiplicándose el número de rutas secundarias y confirmándose las grandes vías de comunicación existentes (Sillières, 1977:40-41; Marín Díaz, 1988:113; Corzo y Toscano, 1992; Sanz, 1997:305-306). Es en este contexto en el que debemos encuadrar los cambios que se advierten en toda esta área del Sureste y la consolidación de la vía Augusta como nuevo eje de enlace con Andalucía (Sillières, 1977:38-39, 1990:285-287; Martínez y Muñoz, 1999).

A diferencia de lo que sucede en el vecino valle del Guadalentín y en otras áreas del Sureste, no se han documentado en este sector del interior regional restos que apunten a una utilización destacada de la ruta del Quípar a lo largo del periodo romano. No hallamos además mención a las posibles vías de esta zona ni en los itinerarios ni en las fuentes clásicas, hecho que probablemente debamos poner de nuevo en conexión con las dificultades que ofrece la orografía en toda esta área murciana, especialmente para el tráfico rodado, y que tal vez pudieron convertir esta zona únicamente en una posible ruta secundaria hacia Andalucía durante dicho periodo. En cualquier caso, y si bien no contamos con datos concretos sobre las vías de comunicación en este territorio en época romana, también la propia dispersión del poblamiento que se advierte a partir del siglo I d.C. en este área puede quizás ofrecer cierta información en relación con las posibles rutas secundarias del periodo altoimperial. En este sentido, y aunque la

distribución de los nuevos asentamientos parece estar claramente condicionada por la búsqueda de posiciones aptas para el aprovechamiento agrícola, no podemos olvidar que serán precisamente aquellos centros situados en las proximidades de la antigua ruta del Argos – Quípar los que parecen reflejar un mayor desarrollo en estos momentos, si bien siempre menor que el que experimentarán los del ámbito lorquino. Ejemplos de ello serán algunas de las *villae* documentadas en las proximidades del curso del Argos, así como el núcleo establecido en *Begastri*, que verá incrementar su importancia a lo largo de todo este periodo (Brotóns y Ramallo, 1989:116-117).

De este modo, cabría pensar en una pérdida de vitalidad de la ruta del Quípar a partir, sobre todo, del siglo I d.C. y en conexión con la consolidación de la vía Augusta. Aun así, el destacado papel que refleja esta ruta en los momentos previos al cambio de Era, hace difícil pensar en un abandono total de la misma que, probablemente, pudo continuar como eje alternativo y estratégico en las comunicaciones con Andalucía, al margen de que la nueva calzada se convirtiese en la principal ruta desde el punto de vista comercial. En este sentido, y en clara conexión con el interés estratégico de los valles del Quípar y el Argos, baste recordar el establecimiento en el contexto de las Guerras Civiles del siglo I a.C., de los dos *castella* tardorrepublicanos romanos localizados en Barranta y Archivel. Su presencia es una muestra más del interés romano por ubicarse en puntos clave y estratégicos del territorio peninsular, como vemos también en el propio ámbito itálico (Ortalli, 1983:215-217), y que en el caso del Noroeste murciano buscaría lograr el control de estos valles y, en definitiva, del acceso a tierras andaluzas (Brotóns, 1995:250-254; Brotóns y Murcia, 2008). No podemos olvidar, además, que la ruta del Argos – Quípar aparecerá también durante todo el periodo imperial inserta en los grandes ejes viarios que discurren por el Sureste peninsular, advirtiéndose su destacado papel ya no sólo como enlace con la zona andaluza sino también con las áreas levantina y meseteña. En esta última, por ejemplo, tenemos documentada, a través de los distintos miliarios hallados, la calzada que enlazaría *Carthago Nova* y *Complutum*, ruta que remontaría en parte el trazado marcado por el propio valle del Segura y que pudo conectar fácilmente con el citado eje del Quípar (Selva y Jordán, 1988:87 y 89; Brotóns y Ramallo, 1989:108-111; Sillières, 1990:586-587; Brotóns, 1995; Sanz, 1997:242; Carrasco, 2001:511-517). Del mismo modo, una vez alcanzado el valle del Segura desde el Noroeste, quizás a través de Cehegín y Gilico, donde encontramos diversos yacimientos romanos, como los situados en el Cortijo de Los Panes, la Casa de la Vereda y el citado núcleo de *Begastri*, dicha ruta pudo conectar en el área costera con la vía Augusta (Muñoz Amilibia, 1987:174).

Asimismo, si recordamos los ejes naturales señalados anteriormente, se observa la importancia que adquirirá en estos momentos aquél que, alcanzando el valle del Segura, y siguiendo las ramblas del Moro y el Judío, llegaría hasta los altiplanos murcianos continuando hacia el litoral levantino y el interior meseteño (Muñoz Amilibia, 1987:174; Lillo, 1989:87-90; López *et al.*, 1992:51-62; Sanz, 1997:301-302).

Junto a todos estos ejes principales no podemos olvidar la posible existencia de rutas secundarias, muchas de las cuales enlazarían asimismo con el interior regional y con los valles del Quípar y el Argos. Concretamente, en relación con la vía Augusta cabría señalar la presencia de un posible camino romano, aparentemente utilizado hasta fechas recientes, que conectaría el trazado de la citada calzada lorquina con el sector

de los altiplanos de Topares, enlazando a través de La Junquera la rambla de Tarragoya y Los Royos con el Noroeste murciano y la ruta del Quípar (Jiménez Cobo, 1988). Asimismo, tampoco podemos olvidar otro posible camino que desde La Encarnación y a través de los altiplanos de Coy y Doña Inés, ya en tierras de Lorca, pudo enlazar también el Noroeste regional con dicha calzada (Melgares Guerrero, 1974).

La antigua ruta ibérica debió experimentar así un cierto declive frente al desarrollo de la vía Augusta. Este hecho, sin embargo, no debió suponer un abandono total de la misma, ya que tras el mundo romano, y a lo largo de las centurias siguientes volverá a adquirir un renovado protagonismo.

### **CAMINOS HISTÓRICOS Y TRADICIONALES: CONTINUIDAD DE LOS EJES VIARIOS IBÉRICOS Y ROMANOS A TRAVÉS DEL NOROESTE REGIONAL MURCIANO**

El panorama viario que define el Sureste durante el periodo romano parece cambiar una vez más en época medieval, periodo en el que los datos reflejan de nuevo la continuidad e importancia de la ruta del Quípar. A diferencia del mundo romano, el transporte rodado tendrá en estas centurias un uso más limitado, realizándose la mayor parte del mismo, sobre todo en época musulmana, a lomos de caballerizas. Así los barrancos y ramblas del interior regional recuperarán de nuevo un especial interés en el marco de las comunicaciones comarcales (González Ortiz, 1984:127 y siguientes).

La propia localización de estos territorios murcianos en un área fronteriza, convertirá además a los valles del Argos y el Quípar en rutas de penetración de numerosas razzias, tal y como narran las fuentes de época musulmana, siendo por ejemplo dicho eje el que aparece reflejado en el itinerario de Abi Mohammad confirmando su importancia, al menos, desde el siglo XII. Será asimismo dicha ruta la que seguirá la conocida razzia granadina sobre Cieza del año 1477 y la que siglos antes, en el verano del año 826, pudieron utilizar las tropas del emir de Córdoba Abd-Alah en la llamada campaña de Tudmir contra Daisam de Lorca, alcanzando desde Baza el valle del Segura para descender después hacia Murcia, Aledo y finalmente Lorca (Tapia Garrido, 1981:71-72; Yelo Templado, 1988:65-66, nota 3).

Del mismo modo, la aparición de establecimientos destinados a jalonar y controlar dicha ruta, apuntaría también indirectamente a la utilización de la misma y a su importancia durante este periodo, ofreciendo un panorama similar al señalado en conexión con los citados *castella* tardorrepublicanos. Baste recordar, en este sentido, los castillos y fortificaciones que se localizan en Caravaca de la Cruz y Poyos de Celda, esta última identificada en alguna ocasión con el núcleo de Gayt.tíla, referido en conexión con la ruta que uniría Córdoba con Valencia en el siglo XI y que también se ha relacionado con algún establecimiento situado en las proximidades del citado Estrecho de las Cuevas (Tapia Garrido, 1981:92-94; Carmona, 1989:157-158).

En cualquier caso, todo ello no hace sino confirmar la utilización de dicha ruta a lo largo del periodo medieval, hasta el punto de que, como se ha señalado, y al margen del despoblamiento que caracterizará las zonas rurales del interior murciano en estos

momentos, consecuencia del contexto histórico en el que se ve envuelta toda esta área, ese eje viario continuará siendo uno de los más transitados del Sureste peninsular durante la Baja Edad Media. No olvidemos, por ejemplo, que ésta será la ruta que seguirá el Infante Alfonso ‘El Sabio’ para dirigirse al castillo de Poyos de Celda en 1244, y también la que tomará Fernando ‘El Católico’ en su regreso de la campaña de Vera a finales del siglo XV (Morales Gil, 1989:34-35; Melgares, 1991-1992:104).

Ya desde el siglo XVI, serán los propios itinerarios los que reflejarán la continuidad de esta ruta y su amplia utilización (Muñoz y Martínez, 1983:426; Yelo Templado, 1988:65-66; Selva y Jordan, 1988:97; Fernández y Serrano, 1994:53-54). Especial interés tiene también la referencia del flamenco Antonio de Lalaing, señor de Montigny, quien a inicios del XVI, en 1501, narra su experiencia como acompañante del rey Felipe ‘El Hermoso’ en su viaje desde Granada a tierras levantinas, atravesando esta comarca interior murciana y señalando las poblaciones que jalonan el viaje así como las distintas etapas del mismo (Tapia Garrido, 1981:71-72).

El establecimiento en Granada de la Chancillería o Audiencia Real, en 1505, supondrá también un elemento clave en la consolidación de esta ruta, convirtiéndose en vía de paso obligado para todos aquellos habitantes del sur del Tajo que debían acudir a resolver sus pleitos. Precisamente por ello, dicha ruta pasará a ser conocida también como la ‘Senda o Camino Viejo de Granada’, enlazando los valles comarcales desde Caravaca hasta Huéscar, cuyo trazado ha sido uno de los caminos tradicionales más transitados de toda el área regional hasta fechas recientes (Melgares, 1974; Muñoz y Martínez, 1983:426; Yelo Templado, 1988:65-66; Selva y Jordan, 1988:97; Fernández y Serrano, 1994:53-54).

A pesar de ello, la recuperación de este eje a partir de época medieval no significaría el declive del trazado marcado por la antigua calzada romana a través de tierras almerienses y lorquinas. Los castillos de Tirieza, Xiquena y Chirivel, los propios itinerarios y guías de viajeros que desde el siglo XVI y en las centurias posteriores hacen referencia a las vías de enlace con Andalucía, continuarán así refiriéndose al eje del Guadalentín – Corneros por el que discurría la vía Augusta. Un claro ejemplo de ello lo encontramos en el *Repertorio de todos los caminos de España* de Juan Villuga, el primero que tras el *Itinerario de Antonino*, y ya en 1546, hará de nuevo referencia a la vía que alcanzaría Lorca desde la comarca de los Vélez, recogida también en el posterior relato de J. Townsend (Tapia Garrido, 1981:71; Molina y Selva, 1989:173-174; Fernández y Serrano, 1994:58-61).

A partir del siglo XVIII son nuevamente los relatos de los viajeros que atraviesan estas tierras los que nos permiten advertir la continuidad de ese camino tradicional de acceso a territorio andaluz través del Noroeste murciano (Torres Suárez, 1989:308-309), compartiendo aun protagonismo con la ruta lorquina como refleja, ya en el año 1812, Santiago López en su *Nueva guía de caminos* (Tapia Garrido, 1981:72).

A lo largo de los años sucesivos, y junto a esas dos rutas principales, tenemos asimismo constancia de toda una serie de caminos tradicionales que, siguiendo también en muchos casos esos ejes marcados ya en época ibérica y romana y discurriendo por las proximidades de yacimientos de dichos periodos, recorrerán estos territorios del Sureste, uniendo entre sí los diversos caseríos, cortijos y casas de labor de la zona y funcionando como ejes secundarios de circulación a través de estas tierras. Entre ellos,

quizás sean las rutas ganaderas las que despierten un mayor interés, especialmente por su aparente relación, apuntada ya en otros ámbitos peninsulares, con posibles caminos históricos, como aquellos que pudieron definir el propio avance romano en estas tierras o caracterizar la circulación en momentos de conflicto e inseguridad (Salinas De Frías, 1999:285-287; Alfaro Giner, 2001:218).

En conexión con esas rutas históricas, así como también con los ejes naturales de comunicación señalados, cabría destacar dos rasgos fundamentales que ofrecen los caminos ganaderos en el área de estudio. Por una parte, la clara relación que se observa entre su trazado y el marcado por los valles de los ríos comarcales y, por otra, la presencia de numerosas vías pecuarias de amplio recorrido que enlazarían ambos cursos con el resto del territorio regional (lám. V). Se trata de cuestiones que deben tenerse presentes a la hora de valorar las posibles rutas secundarias que pudieron discurrir por la zona, especialmente en un área como el Sureste donde a lo largo de los siglos amplios sectores, como el Noroeste regional, han sido zonas de paso para aquellos ganados que se dirigirían a las Sierras de Cazorla y Segura. La amplia tradición ganadera de la zona nos ofrece así diversos datos sobre el desarrollo histórico de dichas actividades, advirtiéndose el uso de muchas de las veredas que veremos atravesar estas tierras en épocas recientes, ya desde el siglo XVI (Ramallo Asensio, 1991:42-44).

Así, entre las principales rutas ganaderas que aparecen claramente referidas en las fuentes modernas y que, en gran medida, coinciden con los trazados planteados en base a los datos arqueológicos y a los propios rasgos orográficos de la zona, cabría destacar la denominada vereda de Tarragoya, señalada en las Ordenanzas de Caravaca de 1765 y que seguiría el curso de la rambla homónima enlazando con las tierras andaluzas a través de Bugéjar y las altiplanicies granadinas (Cara Barrionuevo, 1996:54-56). Desgraciadamente, y si bien su recorrido parece seguir también, en gran medida, ese eje natural e histórico señalado anteriormente, la escasez de datos sobre dicha ruta y el hecho de que no aparezca clasificada en muchos términos municipales, hacen complicado conocer con precisión el trazado exacto de la misma (Flores y Flores, 1989:278; Muñoz Amilibia, 1989:57).

Junto a dicha vía pecuaria aparecen también indicadas en las citadas Ordenanzas de Caravaca otra serie de rutas de carácter tal vez secundario como las que discurrirían desde Fuente Junquera hasta Tarragoya y Campo Coy (Sánchez Romero, 1982:31), las veredas de los Barranquicos y Béjar y las Cañadas Reales del Moral y Archivel, cuyos trazados muestran en muchos casos una clara conexión con la distribución que ofrece el propio poblamiento ibérico y romano documentado en estas zonas.

Ya a mediados del XIX, será P. Madoz quien se refiera a las múltiples cañadas que atraviesan estas tierras interiores murcianas, destacando entre todas ellas la del Hornajuelo, la de Munueras, que desde La Almudema surcaría el área de Campo Coy para dirigirse después hacia la comarca de Los Vélez en tierras almerienses, y la de La Encarnación que desde la misma población de La Almudema alcanzaría La Junquera (Madoz (1845-1850, reed. 1989:66). También estas rutas ofrecen trazados muy similares a los de las vías naturales y caminos históricos analizados, confirmando así, junto a las anteriores, el tránsito por muchos de esos posibles ejes planteados. Además su clara conexión con algunos de los manantiales que encontramos dispersos por estos territorios murcianos, apuntaría asimismo al interés de esos trazados en la circulación

por un área, como ésta, definida por los escasos recursos hídricos que pudo ofrecer en sus desplazamientos a viajeros y rebaños (lám. VI).

## CONCLUSIONES

Tras todo lo indicado, se advierte que las rutas naturales que definen la circulación por el Noroeste murciano, condicionadas por la propia disposición que presentan los valles prebéticos de la zona, en dirección noreste-suroeste, se constituyen como los ejes de comunicación que marcarán el tránsito por estas tierras a lo largo de toda su historia, definidas ya en época prehistórica pero, especialmente, durante los periodos ibérico y romano.

Al margen del distinto desarrollo y carácter que pudo definir el tránsito por los mismos en cada momento histórico, los valles del Argos y el Quípar se configuran tradicional e históricamente como las principales vías de enlace entre el ámbito levantino y las tierras septentrionales granadinas. Así, y como reflejan los yacimientos documentados a lo largo de su trazado, esta ruta se presenta como un elemento clave del paisaje comarcal. No sólo jugará un papel esencial en el desarrollo del mundo ibérico en este área regional sino también en la expansión romana por el sur peninsular y en la integración de estos territorios del Sureste en la órbita de Roma.

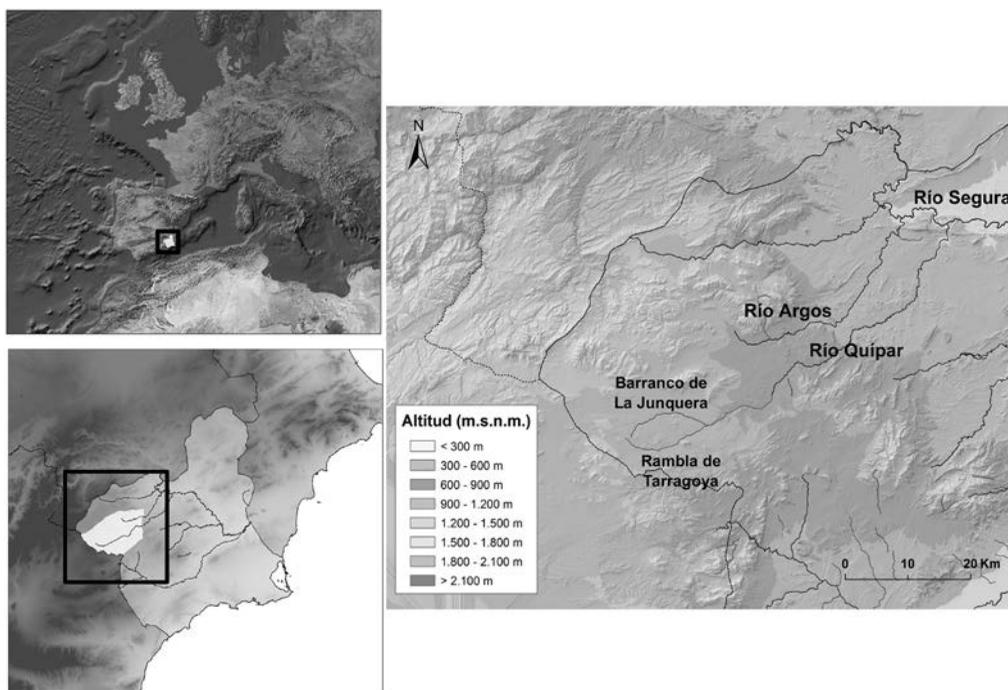
## BIBLIOGRAFÍA

- Mapa de cultivos y aprovechamientos. E. 1:50.000. Caravaca (Murcia)* (1982), Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Subdirección general de la Producción Vegetal, Madrid.
- Mapa de cultivos y aprovechamientos. E. 1:50.000. Zarcilla de Ramos (Murcia)* (1982), Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Subdirección general de la Producción Vegetal, Madrid.
- ADROHER AUROUX, A. M. y LÓPEZ MARCOS, A. (Dir. 2004): *El territorio de las altiplanicies granadinas entre la Prehistoria y la Edad Media: arqueología en Puebla de Don Fadrique (1995-2002)*, Arqueología Monografías, 20, Junta de Andalucía, Sevilla.
- ADROHER AUROUX, A. M., et al. (2008): “Guía de los oppida ibéricos y otros yacimientos”, *Bastetania ibérica. Viaje arqueológico por las altiplanicies granadinas* (Adroher, A. M. coord.), Ayuntamiento de Baza – Asociación de Estudios de Arqueología Bastetana, Baza, pp. 97-143.
- AGUAYO DE HORROS, P. y SALVATIERRA CUENCA, V. (1987): “El poblamiento ibérico en las altiplanicies granadinas”, *Iberos. Actas de las primeras Jornadas sobre el Mundo Ibérico (Jaén, 1985)*, Jaén, pp. 229-238.
- ALBALADEJO MONTORO, J. (1991): “Edafología”, *El cambio cultural del IV al II milenios a.C. en la comarca Noroeste de Murcia 1* (P. López García, Ed.), Madrid, pp. 143-181.
- ALFARO GINER, C. (2001): “Vías pecuarias y romanización en la Península Ibérica”, *Los rebaños de Gerión. Pastores y trashumancia en Iberia antigua y medieval. Seminario celebrado en la Casa de Velázquez (15-16 enero de 1996). Collection de la Casa de Velázquez*, vol. 73, Madrid, pp. 215-231.
- BALLESTER SABATER, R. (ed., 2003): *Humadales y ramblas de la Región de Murcia*, Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente – Dirección General del Medio Natural, Murcia.
- BROTÓNS YAGÜE, F. (1995): “El poblamiento romano en el valle alto del Quípar (Rambla de Tarragoya), Caravaca de la Cruz (Murcia)”, *Poblamiento rural romano en el Sureste de Hispania. (Actas de las Jornadas celebradas en Jumilla el 8 al 11 de noviembre de 1993)* (J.M. Noguera Celadrán, Coord.), Murcia, pp. 247-274.

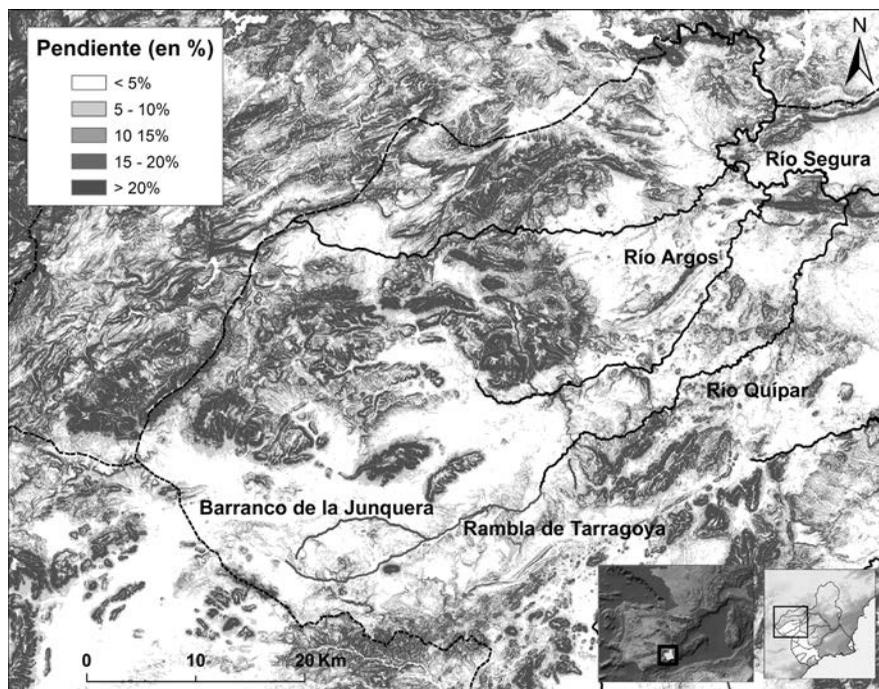
- BROTÓNS YAGUE, F., MURCIA MUÑOZ, A. J. (2008): “Los *castella* tardorrepúblicanos de la cuenca alta de los ríos Argos y Quípar (Caravaca, Murcia). Aproximación arqueológica e histórica”, *Del imperivm de Pompeyo a la avctoritas de Augusto. Anejos del Archivo Español de Arqueología* XLVII, pp. 49-66.
- BROTÓNS YAGÜE, F., RAMALLO ASENSIO, S. F. (1989): “La red viaria romana en Murcia”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 101-120.
- CARA BARRIONUEVO, L. (1996): “...Y mudaban de pastos con sus ganados. Una aproximación histórica a la ganadería almeriense”, *Historia y medio ambiente en el territorio almeriense* (A. Sánchez Picón, Ed.), Universidad de Almería – Servicio de Publicaciones, Almería, pp. 49-58.
- CARMONA GONZÁLEZ, A. (1989): “Las vías murcianas de comunicación en época árabe”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 151-166.
- CARRASCO SERRANO, G. (2001): “Sobre las vías de comunicación romanas en la Meseta Sur: la provincia de Ciudad Real”, *La península ibérica hace 2000 años: actas del I Congreso Internacional de Historia Antigua* (L. Hernández, L. Sagredo, J.M. Solana, Eds.), Centro Buendía, 72 – Universidad de Valladolid, Valladolid, pp. 511-517.
- CORZO SÁNCHEZ, R., TOSCANO SAN GIL, M. (1992): *Las vías romanas de Andalucía*, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- ESTEVE SELMA, M. A., LLÓRENS PASCUAL DEL RIQUELME, M., MARTÍNEZ GALLUR, C. (Eds.; 2003): *Los recursos naturales de la Región de Murcia. Un análisis interdisciplinar*, Universidad de Murcia – Servicio de Publicaciones, Murcia.
- FERNÁNDEZ PALMEIRO, J., SERRANO VÁREZ, D. (1994): “Un poblado calcolítico en Bugéjar (Puebla de Don Fabrique, Granada)”, *Verdolay* 6, pp. 53-75.
- FLORES CASANOVA, C., FLORES FLORES, C. (1989): “Vías pecuarias de la Región de Murcia”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 273-288.
- GARCÍA MORÁ, F. (1991): *Un episodio de la Hispania republicana: la Guerra de Sertorio*, Universidad de Granada, Granada.
- GONZÁLEZ ORTIZ, J. L. (1983): *El Noroeste murciano. Estudio geográfico*, Universidad de Murcia – Servicio de Publicaciones, Murcia.
- GONZÁLEZ ORTIZ, J. L. (1984): “Notas para una Geografía Histórica del Noroeste murciano hasta el siglo XVI”, *Anales de la Universidad de Murcia. Letras* XLII, 3-4 (curso 1983-1984), pp. 193-230.
- HARVEY, D. (1978): “Verso una filosofia dello spazio sociale”, *Spazio Geografico e Spazio Sociale* (V. Vagaggini, Cur.), Franco Angeli (2ª ed.), Collana di Geografia Umana, 26, Milán, pp. 83-91.
- JIMÉNEZ COBO, M. (1988): “El trayecto Chirivel-Lorca en la vía romana de Cástulo a Carthago Nova”, *Vías romanas del Sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986*, Murcia, pp. 23-25.
- LILLO CARPIO, P. A. (1981): *El poblamiento ibérico en Murcia*. Murcia.
- LILLO CARPIO, P. A. (1989): “Las vías de comunicación en época ibérica”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 85-100.
- LÓPEZ GARCÍA, J. (1991): “Clima, relieve e hidrología”, *El cambio cultural del IV al II milenios a.C. en la comarca Noroeste de Murcia* 1 (P. López García, Ed.), Madrid, pp. 119-133.
- LÓPEZ PRECIOSO, F. J., JORDÁN MONTES, J. F., SORIA COMBADIERA, L. (1992): “Asentamientos ibéricos en el Campo de Hellín. Su relación con el trazado viario y la red comercial”, *Verdolay* 4, pp. 51-62.
- MADOZ, P. (1850 -Ed. facs. 1989-): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Región de Murcia*, Consejería de Economía, Industria y Comercio, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Murcia.
- MARÍN DÍAZ, A. (1988): “Introducción al estudio de las vías romanas en la provincia de Granada”, *Vías romanas del Sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986*, Murcia, pp. 113-117.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, C., MUÑOZ MUÑOZ, F. A. (1999): *Poblamiento Ibérico y Romano en el sureste*

- peninsular: la Comarca de los Vélez (Almería)*, Universidad de Granada, Granada.
- MELGARES GUERRERO, A. (1974): *La carta arqueológica del término municipal de Caravaca de la Cruz*, Departamento de Historia Antigua y Arqueología, Universidad de Murcia, tesis de licenciatura inédita.
- MELGARES GUERRERO, A. (1991-1992): “El entorno arqueológico del ‘Centauro de Royos’ del Museo Arqueológico Nacional”, *Anales de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Murcia* 7-8, pp. 103-106.
- MOLINA MOLINA, A. L., SELVA INIESTA, A. (1989): “Los caminos murcianos en los siglos XIII-XVI”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 167-178.
- MORALES GIL, A. (1989): “Las condiciones naturales y la circulación en la Región de Murcia”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 29-37.
- MORATALLA JÁVEGA, J. (2005): “El territorio meridional de la Contestania”, *La Contestania Ibérica, treinta años después. Actas de las I Jornadas de Arqueología Ibérica organizadas por el área de Arqueología de la Universidad de Alicante (Facultad de Filosofía y Letras, del 24 al 26 de octubre de 2002)* (L. Abad, F. Salas, I. Grau, Eds.), Alicante, pp. 91-118.
- MUÑOZ AMILIBIA, A. M. (1987): “El poblamiento ibérico en Murcia”, *Actas de las Primeras Jornadas sobre el Mundo Ibérico (Jaén, 1985)*, Jaén, pp. 171-183.
- MUÑOZ AMILIBIA, A. M. (1989): “Los caminos durante el Neolítico y Eneolítico”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 55-64.
- MUÑOZ MUÑOZ, F. A., MARTÍNEZ LÓPEZ, C. (1983): “Macián. Un enclave ibero-romano en el norte de Almería”, *Cuadernos de Prehistoria de la Universidad de Granada* 8, pp. 417-431.
- OLMOS ROMERA, R. (1992): “El surgimiento de la imagen en la sociedad ibérica”, *La sociedad ibérica a través de la imagen*, Ministerio de Cultura, Madrid, pp. 8-32.
- ORTALLI, J. (1983): “L’età romana”, *Monterenzio e la valle dell’Idice. Archeologia e storia di un territorio. (Catalogo della mostra, Monterenzio, 8 gennaio 1983)*, Univ. Press Bologna – Banca del Monte di Bologna e Ravenna, Bologna, pp. 215-220.
- PRADOS TORREIRA, L., MOLINA LÓPEZ, E., ÁLVAREZ MORALES, C. (1991): “Las transformaciones del paisaje agrario en época histórica: estudio de las fuentes documentales”, *El cambio cultural del IV al II milenios a.C. en la comarca Noroeste de Murcia*, vol. 1 (P. López García, Ed.), Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, pp. 275-313.
- QUESADA SANZ, F. (1992): “El casco de Almaciles (Granada) y la cuestión de los cascos de tipo ‘Montefortino’ en la Península Ibérica”, *Verdolay* 4, pp. 65-73.
- QUESADA SANZ, F., MARTÍNEZ, A. (1995): “Un lote de armas procedente del yacimiento de Caranza (Huéscar de Granada) y la cuestión de las vías de comunicación entre Granada y Murcia”, *Verdolay* 7, pp. 239-250.
- RAMALLO ASENSIO, S. F. (1991): “Un santuario de época tardorrepublicana en la Encarnación, Caravaca, Murcia”, *Templos romanos en Hispania. Cuadernos de Arquitectura romana* 1, Murcia, pp. 39-65.
- RISCH, R., FERRÉS, L. (1987): “Paleoecología del sudeste de la península ibérica durante la Edad del Cobre y la Edad del Bronce”, *Proyecto Gatas: Economía y Sociedad en el sudeste de España c. 2500-800 a.n.e. I: La prospección arqueológica* (Chapman, R. W., Llull, V., Picazo, M. y Sanahuja, M. E. eds.), BAR International Series 348, Oxford, pp. 53-94.
- RUIZ RODRÍGUEZ, A., MOLINOS MOLINOS, M. (1994): “Sociedad y territorio en el Alto Guadalquivir entre los siglos VI-IV a.C.”, *Huelva Arqueológica* 14, pp. 11-30.
- SALINAS DE FRÍAS, M. (1999): “En torno a viejas cuestiones: guerra, trashumancia y hospitalidad en la Hispania prerromana”, *Pueblos, lenguas y escrituras en la Hispania prerromana. Actas del VII Coloquio sobre lenguas y escrituras paleohispánicas (Salamanca, 12-15 marzo de 1997)* (F. Villar, F. Beltrán, Eds.), Salamanca, pp. 281-293.
- SAN NICOLÁS DEL TORO, M. (1982): *La investigación arqueológica en Caravaca. Síntesis*, Instituto Municipal de Cultura de Murcia, Murcia.

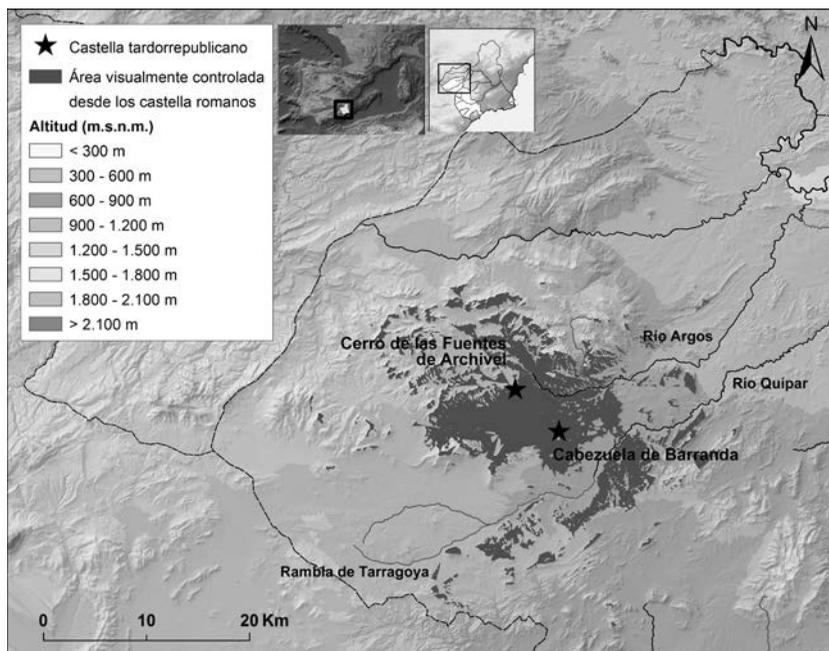
- SÁNCHEZ ROMERO, G. (1982): *Caravaca de la Cruz (Murcia) en el siglo XVIII. Las Ordenanzas de 1765*, Instituto Municipal de Cultura de Caravaca de la Cruz, Caravaca de la Cruz.
- SANZ GAMO, R. (1997): *Cultura ibérica y romanización en tierras de Albacete: los siglos de transición*, Instituto de Estudios Albacetenses, Serie I: Estudios, 93, Albacete.
- SELVA INIESTA, A., JORDÁN MONTES, J. F. (1988): “Notas sobre la red viaria romana en la comarca de Hellín-Toborra (Albacete)”, *Vías Romanas del Sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986*, Murcia, pp. 85-91.
- SILLIÈRES, P. (1977): “Le ‘Camino de Anibal’. Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis”, *Mélanges de la Casa de Velázquez* XIII, pp. 31-83.
- SILLIÈRES, P. (1990): *Les Voies de Communication de L’Hispanie Meridionale*, Diffusion de Boccard, Publications du Centre Pierre Paris, 20, Paris.
- TAPIA GARRIDO, J. A. (1981): *Vélez Blanco*, Ayuntamiento de Vélez Blanco, Madrid.
- TORRES SUÁREZ, C. (1989): “Los caminos del viajero”, *Los caminos de la Región de Murcia* (A. González Blanco, Coord.), Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia, Murcia, pp. 299-323.
- YELO TEMPLADO, A. (1988): “Cieza, un importante enclave viario”, *Vías Romanas del Sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986*, Murcia, pp. 65-66.



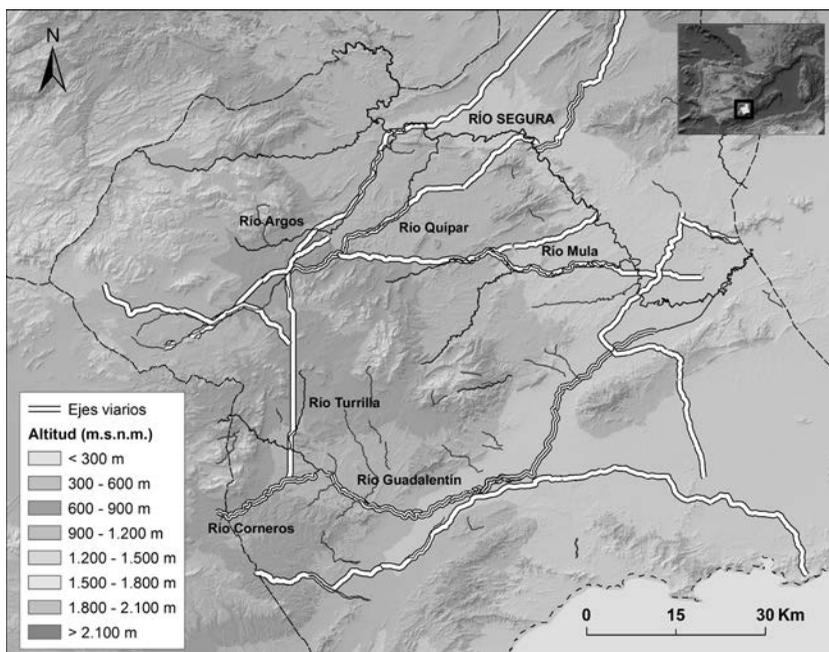
Lám. I. Localización del área de estudio en el marco del Sureste peninsular.



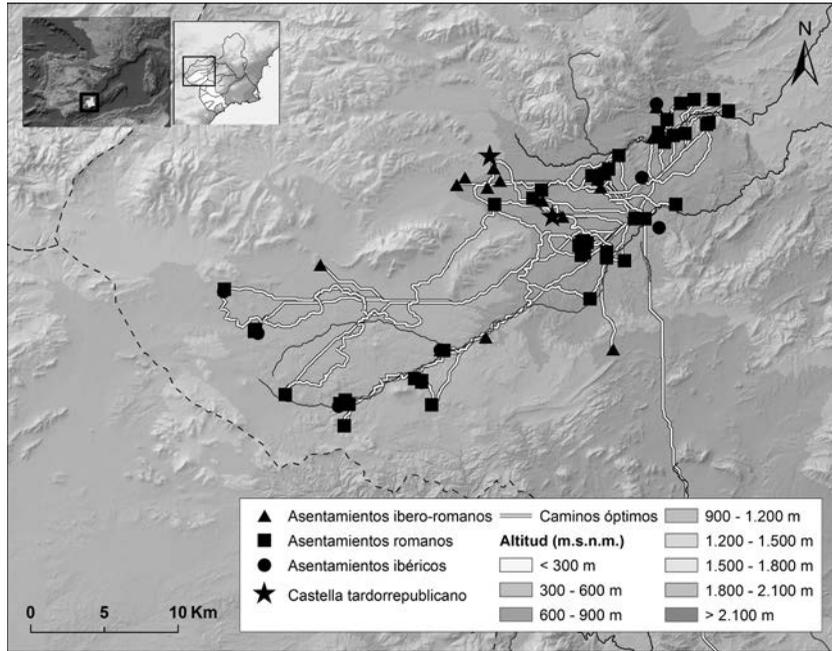
Lám. II. Mapa de pendientes del Noroeste murciano y principales cauces y cursos fluviales que atraviesan estas tierras.



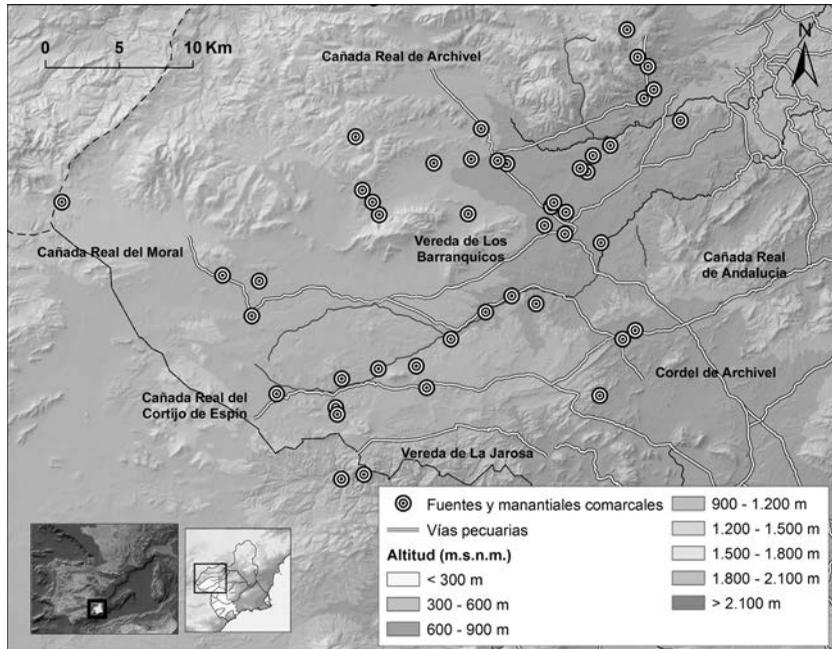
Lám. III. Localización de los *castella* tardorrepublicanos romanos en el Noroeste murciano y control que pudieron ejercer sobre el eje natural de comunicaciones que representarían los valles del Argos y el Quípar.



Lám. IV. Vías de enlace del Noroeste murciano con el valle del Segura, las tierras alicantinas y el sureste meseteño.



Lám. V. Caminos óptimos y posibles ejes viarios de época ibérica y romana en el Noroeste murciano.



Lám. VI. Distribución de las vías pecuarias y de los principales manantiales y fuentes documentados en el Noroeste regional.