

Las vías romanas entre *Castulo* y *Acci*.

Alicia FORNELL MUÑOZ
Universidad de Jaén

Resumen

El objetivo de este trabajo es hacer un estudio del trazado de las vías romanas que unían *Castulo* con *Acci* que permita un posterior e imprescindible trabajo de campo. Para ello nos hemos basado en las fuentes literarias, epigráficas y arqueológicas que existen al respecto. Con los datos obtenidos concluimos ofreciendo una explicación del por qué de la existencia de dos trazados alternativos para una misma comunicación, cuáles fueron las funciones de cada vía y qué consecuencias se derivan de su diferente evolución histórica.

Abstract

The aim of this essay is to study the design of the Roman ways that linked *Castulo* with *Acci* to enable, later on, the essential research work in the place. We have made use of literary, epigraphic and archeological documents to this purpose. As final conclusion, we offer, with the facts adduced as proof, an explanation about the existence of two optional ways for the same communication, which were the functions for either road and the consequences resulting from their different historical evolution.

Palabras claves: Alto Imperio, Hispania, Economía, Vías.

Introducción

Cualquier estudioso de la Antigüedad que pretenda recuperar nuestra conciencia histórica ha de tener presente que hay una etapa fundamental constituida por los siglos en los que Roma unificó y transformó el mosaico de pueblos que habitaban el suelo peninsular antes de su llegada.

La cultura romana fue fundamentalmente urbana. La interrelación de las distintas ciudades del Imperio fue tan fuerte que no se puede comprender la historia de Roma y su incidencia particular en *Hispania* sin una atención preferente a los caminos

romanos.

No es necesario subrayar la importancia del conocimiento de la red viaria y su papel en el fenómeno romanizador, entendido como un complejo proceso que afecta a los aspectos culturales, sociales, políticos y económicos. Como apunta J. M. Roldán¹ las vías son el “vehículo y medio material imprescindible para la difusión de ideas políticas y religiosas, y para el acercamiento del mundo romano e indígena, y de éste entre sí.” Pero a través de la trama viaria no sólo circulan ideas, sino también hombres y productos.

El establecimiento de la red de comunicaciones responde a necesidades de las más variadas índoles, pero en síntesis, se reducen a dos intereses fundamentales. En principio, el interés estratégico, que obedece a la necesidad de dominio y administración política, queda latente en palabras de J.M. Roldán: “el poder de Roma abarcó hasta allí donde sus vías podían llevar a sus hombres”². En segundo lugar, está el interés económico. Una vez conquistados los territorios se procede a la explotación de sus recursos. El control de las materias primas exigió la unión de los puntos de distribución (centros mineros, agrícolas, etc...) con la metrópolis, y la conexión que fomentará la interdependencia entre dos mundos diferentes y complementarios: el campo y la ciudad. Este panorama se completaba con las necesidades fiscales y de servicios.

Pero, aparte de por ser una de las bases esenciales de la romanización, el estudio de las vías nos interesa por otros motivos. Por su valor histórico añadido, que nos permite obtener datos referentes a las técnicas constructivas, estado de la hacienda, evolución política, etc. y, finalmente, por su perennidad. Frecuentemente la red viaria, entretejida sobre una red de caminos preexistentes, se ha convertido en el soporte principal de las comunicaciones actuales.

Llegados a este punto, y teniendo en cuenta lo expuesto, sería conveniente señalar cuál es el objetivo de este trabajo. Si bien la investigación coincide en reconocer la importancia del trazado viario, también es cierto, que se ha enfrentado a numerosos problemas a la hora de fijarlo. Las limitaciones de las fuentes por un lado, y por otro, las dificultades inherentes al tema, han sumido a la comunidad científica en un debate casi obsesivo, y muchas veces estéril.

1. J.M. ROLDÁN HERVÁS, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid-Granada, 1975, p. 9.

2. J.F. RODRÍGUEZ NEILA, Prólogo de *Vías romanas de la provincia de Córdoba*, E. Melchor Gil, *Las vías romanas de la provincia de Córdoba*, Córdoba, 1995, p. 16.

Nuestra ambición es más modesta y sólo nos limitaremos a intentar la reconstrucción aproximada de las vías de comunicación que enlazaban Castulo y Acci en época romana, desde una perspectiva metodológica integradora de contrastación de las fuentes a nuestro alcance para evitar incurrir en la reproducción de fundamentaciones erróneas y en la reiteración.

Tras la descripción de los trazados, que a nuestro juicio parecen más probables, procederemos a un análisis que nos permita realizar una interpretación histórica de los mismos.

No es nuestro propósito tratar de resolver cuestiones tan debatidas y establecer un trazado definitivo, pues esto requiere una investigación más detenida y la disposición de nuevos datos que sólo el tiempo y la continua labor de búsqueda e interpretación nos proporcionará.

Fuentes e historiografía

El punto de partida en nuestra investigación deben ser las fuentes antiguas, es decir, las literarias, epigráficas y arqueológicas.

Los autores antiguos nos han transmitido pocas noticias sobre las rutas. Los textos literarios son esporádicos, puntuales y, excepcionalmente, aprovechables.

Ocupan un lugar privilegiado, dentro de los anteriores, los geográficos. Aunque su contenido sea muy desigual, en ocasiones contradictorios, y considerados desde diversos puntos de vista, las descripciones que hacen pueden ayudar a completar las fuentes itinerarias. En nuestro caso, Plinio, Mela y Ptolomeo nos proporcionan datos valiosos para el conocimiento de la región, pero no tratan estas vías. La excepción es Estrabón. El geógrafo griego nos habla de la vía levantina que desde Roma llegaba a la *Baetica* en un controvertido texto que se presta a confusión.³

El interés primordial dentro de las fuentes antiguas se centra en los textos específicamente itinerarios. El Itinerario de Antonino constituye nuestra principal fuente literaria. Este documento describe las principales rutas del imperio romano, mencionando las longitudes totales de cada una, el número de *mansiones* intermedias y las distancias parciales existentes entre ellas. Sin embargo, pese a ofrecernos importantes y detallados datos, ha suscitado una gran polémica (autor, cronología, carácter, fuentes, criterios de selección, etc.), en buena parte recogida en la obra de

3. ESTRABÓN. *Geographiká*, III.4.9, Traducción de GARCÍA Y BELLÍDO, A., *España y los españoles hace dos mil años*, Madrid, Austral 1968, p.140.

J.M. Roldán⁴. Esta es la fuente de mayor crédito que disponemos, aunque las limitaciones que suponen los errores de transmisión de nombres y distancias nos obligan a analizarlas con cautela. Por otra parte, el Itinerario no parece ser un catálogo general donde se recogen todas las vías del Imperio, sino una compilación que sigue un criterio selectivo desconocido y que le lleva a omitir vías que son documentadas en otras fuentes.

Según figura en el Itinerario, dos vías importantes enlazaban *Castulo* con *Acci*:

- La vía 2. ITEM AB ARELATO NARBONE, INDE TARRACONE, CARTHAGINE SPARTARIA, CASTULONE. 732 m.p⁵. Comunicaba *La Galia* con *Hispania*, bordeando la costa mediterránea. Su utilización parece remontarse al período colonizador. Fue el primer camino de penetración romana durante la conquista peninsular. Su antigüedad, como calzada, queda atestiguada por Polibio⁶. De su texto se concluye que, al menos desde la segunda mitad del s. II a.C., los romanos habían construido y señalado esta vía sobre un camino anterior, la *Via Heraklea*. Su trazado definitivo lo establece Augusto entre los años 8-7 a.C., por lo que a partir de entonces se lo conoce como *Via Augusta*.

- La vía 5. ITEM A CASTULONEM MALACA. 276 m.p. La primera parte de su recorrido, de *Castulo* (Cazlona, Linares) a *Acci* (Guadix), aparece doblado en el Itinerario (It.Ant. 402, 1-5) pero se trata de un camino distinto con diferentes *mansiones* y más oriental. En *Acci* se desvía al sureste en dirección *Vrci* (cerca de Almería). Desde *Vrci* a *Malaca* (Málaga) es ya un único camino, heredero de la *Via Heraklea*, que transcurre paralelo a la costa.

Otras fuentes itinerarias como el Anónimo de Rávena, la Tabula Peutingeriana, etc., si bien proporcionan datos indirectos para el conocimiento de la región, no hacen mención a estas vías.

Un segundo grupo igualmente importante son las fuentes epigráficas. Dentro de ellas, los miliarios constituyen una fuente de primera mano. Realizados sobre soporte duro y de morfología y proporciones variadas, se colocaban junto a las vías

4. J.M.ROLDÁN HERVÁS, *Op. cit.*, p.19 ss.

5. Esta cifra señala, en *m(ilia) p(assvm)*, la distancia total de la vía desde su punto de partida al de llegada.

6. POLIBIO, III 39, en A.Schulten, *Las guerras de 154-72 a. de J.C. Fontes Hispaniae Antiquae, IV*, Barcelona, 1935.

con la función de indicar las distancias en millas romanas⁷. Al margen de éstas, podían informar de los nombres y títulos de los emperadores que ordenaron realizar trabajos en la vía, o en cuyo mandato se realizan las obras. Esto nos permite datarlos. También pueden hacer referencia al tipo de obra, al lugar donde termina la vía, a determinados enclaves, o incluso indicar el nombre de la misma.

Para las vías que estudiamos se conoce un número considerable de miliarios, la mayoría localizados en Jaén. Siguiendo los datos y el esquema propuesto por C. González y J. Mangas⁸, los claramente adscribibles a la vía Augusta entre *Carthago Noua* (Cartagena)-*Castulo*, y, más concretamente, al tramo *Mentesa Bastia* (La Guardia)-*Acci*, procedentes de Jaén son: el CIL II 4931 (de La Guardia)⁹, los cuatro de La Cerradura (Pegalajar),¹⁰ y dos del Cortijo de Maquiz (Mengíbar)¹¹.

Junto a éstos, se constatan otros dos cuya adscripción a esta vía no nos parece del todo segura. Son el CIL. II 4933 (en Aldehuela, Úbeda) y el de Albánchez¹².

A los anteriores hay que sumarles los escasos hallados en la comarca de Guadix-Baza (Granada). Serían: el de Cúllar-Baza, el CIL.II 4940 (en la Cortijada de las Vertientes), el 4941(en Cúllar-Baza), el 4941 bis (en la Cortijada de Venta Quemada) y el 4942, se incluyen sin dificultad en la vía que nos ocupa. Pero el CIL 4943 (en Guadix) plantea dudas porque al ser *Acci* nudo de comunicación donde se cruzaban las dos vías del Itinerario podría pertenecer a la vía *Castulo-Malaca*¹³.

También se dispone de una serie de inscripciones de época, contenido y objeto diverso (votivas, conmemorativas, etc.). No son muy numerosas, pero sí de utilidad, ya que como material de primera mano corrigen o refrendan las noticias de los textos literarios.

Tras la recopilación de las fuentes antiguas, el segundo paso es la consulta de

7. Entre los múltiples valores métricos concedidos a la milla romana se acepta la opción mayoritaria que le atribuye una equivalencia de mil pasos de cinco pies cada uno ($1000 \times 5 \times 0,29629 = 1481,47$ m). R. CHEVALIER, *Les voies romaines*, Paris, 1972, pp. 34 ss; J.M. ROLDÁN HERVÁS, *Op. Cit.*, p. 12.

8. C. GONZÁLEZ ROMÁN y J. MANGAS MANJARRÉS, *Corpus de inscripciones latinas de Andalucía Vol.III: Jaén*. Tomos I y II, Sevilla, 1991, pp. 663 ss.

9. A. HÜBNER, *Corpus Inscriptiones Latinae* (CIL.II, 4931).

10. P. SILLIÈRES, "Un grupo de cuatro miliarios en la Cerradura (Pegalajar, Jaén)", *BIEG* XC, 1976, pp. 55-71.

11. *Inscriptiones Latinae de la España Romana (ILER)*, 2013; y CIL.(Corpus Inscriptiones Latinarum) 4931, respectivamente.

12. P. SILLIÈRES, "A propos d'un nouveau milliaire de la Via Augusta, une vie militaris en Bétique", *REA*, LXXXIII, 1981, pp. 3-4.; *Id.* "Un nouveau milliaire de la Via Augusta decouvert a Cúllar de Baza (Granada)", *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1978, p. 355.

13. P. SILLIÈRES, *Art.cit.*, p. 360.

la bibliografía alusiva al tema.

Haciendo un repaso global de las diferentes etapas de la historiografía, los primeros trabajos que prestan atención a las vías romanas aparecen a mitad del s. XIX. M. Góngora¹⁴ y A. Ceán Bermúdez¹⁵ fueron los pioneros en el estudio de la vía que enlaza *Castulo* con *Carthago-Noua*. De finales del mismo siglo son, ya realizados con rigor científico, los trabajos de E. Saavedra¹⁶.

A inicios del s. XX, la entusiasta labor acometida desde la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, supondrán una aportación más esforzada que afortunada, aunque hay que agradecerles los primeros estudios sobre las redes de la Bética. En esta corriente se enmarcan los trabajos de A. Blázquez y A. Blázquez Jiménez¹⁷ referentes a nuestras vías.

Esta tradición erudita continuó tras la Guerra Civil atomizada en trabajos parciales de publicación local hasta que, en la década de los sesenta, los estudios sobre vías interesan a la investigación universitaria. Con J.M. Roldán¹⁸ acaban por introducirse los nuevos métodos de investigación inspirados en modelos extranjeros.

En los últimos veinte años se ha experimentado un avance importante con la publicación de numerosas monografías que han cubierto lagunas importantes. Para Andalucía y las vías aquí tratadas, los principales trabajos se deben a P. Sillières¹⁹ y a R. Corzo²⁰.

Pese a contar con una tradición centenaria, sólo desde las últimas décadas se observa un panorama notable. Aún así, no es mucho lo que podemos considerar definitivo y algunas interpretaciones siguen sujetas a revisión.

Finalmente, tras la recopilación y ordenación previa del material antiguo y bibliográfico, pasaremos al estudio viario basándonos en los datos arqueológicos.

14. M. GÓNGORA MARTÍNEZ, "Viaje literario por las provincias de Jaén y Granada", *MRAH*, leg. 9-5359, fols. 23-24.

15. A. CEÁN BERMÚDEZ, *Sumario de las Antigüedades romanas que hay en España*, Madrid, 1832, Publicado en la revista D.Lope de Sosa, Jaén (1917-19).

16. E. SAAVEDRA, *Las obras públicas en la antigüedad*. Discurso leído ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del Ilmo. Sr. D. Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862, Madrid, 1862; Id., *Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustobriga*, Madrid, 1963.

17. A. BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA y A. BLÁZQUEZ JIMÉNEZ, "Vía romana de Cartagena a Cástulo", *MJSEA*, LX, Madrid, 1923; Id., "Exploraciones en las vías romanas de Bergido a Asturica, y de Cataluña, Valencia y Jaén", *MJSEA*, LXIX, 1925.

18. J.M. ROLDÁN HERVÁS, *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca, 1971.

19. SILLIÈRES, P., "La vía Augusta de Carthago Nova a Acci", *Vías romanas del Sureste*, Murcia, 1986, p.17 ss.

20. R. CORZO y M. TOSCANO, *Las vías romanas de Andalucía*, Sevilla, 1992.

La aportación arqueológica es, como la epigráfica, imprescindible para completar las noticias literarias. Un estudio serio de las vías de comunicación debe relacionarse con el entorno arqueológico. Junto a los caminos romanos aparecen una serie de elementos característicos que dan pistas de su trazado y antigüedad. Estos *detectores*²¹ de caminos son: las centuriaciones, los campos de silos, necrópolis, alfares, villas, etc., y , fundamentalmente, las obras de ingeniería como puentes, acueductos y restos de calzada.

Tanto en la provincia de Granada como en la de Jaén, los puentes plantean numerosos problemas de identificación, debido a las modificaciones y reconstrucciones sufridas, hasta el punto de que en muchos casos es difícil catalogarlos como romanos.

Los restos de calzadas apenas se han conservado. Son más numerosos en Jaén. En muchos casos, la falta de éstos, se puede suplir relativamente con las referencias aisladas de viajeros y eruditos de los ss. XVIII y XIX.

Trazado de las vías

Dos son las vías que enlazan *Castulo* con *Acci* según El Itinerario de Antonino. La primera, es descrita en It., Ant, 401,5-402,5 con el siguiente trazado: procedente de Almería, teniendo *AdMorum* (alrededores de Vélez-Rubio) como punto más inmediato, penetra en Granada por *Basti* (Baza). Sigue por *Acci* y *Agatucci*. A partir de este punto se adentraba en Jaén por *Viniolis* tomando la dirección de *Mentesa Bastia*, para, finalmente, llegar a *Castulo*. La segunda, descrita en It. Ant, 404,1-405,6., procede de *Tugia* (Toya) y *Fraxinum* (Hinojares), ambas en Jaén, penetra en Granada por *Bactara* (Freila) en dirección *Acci*. Continúa por la provincia de Almería hasta *Murgi* (Dalias); tras ello se dirige a *Saxetanum* (Almuñécar) hasta llegar a Málaga siguiendo la línea de costa.

Ahora intentaremos dar una visión conjunta de las vías centrándonos, de forma más detallada, en la occidental entre *Acci* y *Castulo* cuyo trazado es uno de los que más se presta a la polémica.

Tramo Castulo-Mentesa

Borrados por el tiempo los vestigios de vía, su trayecto ha suscitado la controversia y se han formulado varias hipótesis a la hora de decidir cuál es el trazado

21. E. MELCHOR GIL, *Vías romanas en la provincia de Córdoba*, Córdoba, Cajasar 1995, p. 44.

al que se refiere el Itinerario Antonino.

1.- M. Jiménez²² afirma que el trazado más directo entre *Castulo* y *Mentesa* parece ser el que discurre en línea casi recta hacia el sur²³. El camino está jalonado por torres medievales que estarían relacionadas con un supuesto camino anterior, ya que se localizan restos romanos (cerámica y monedas) en diversos puntos del mismo. El recorrido tendría poco más de 30 kms.

2.- A. Blázquez²⁴, siguiendo a M. Góngora, lo traza pasando desde *Castulo* a Torreblascopedro y el Cortijo de Posadas Ricas. Cruzaba el Guadalquivir y seguía hasta *Ossigi (Cerro Alcalá)*²⁵, y desde aquí a *Mentesa*. Sumaría un total de 50 kms.

Una variante del mismo es la que se desvía un poco al suroeste después de pasar el Puente del Obispo por Risquillo y Riera (donde hay restos de fortificación), uniéndose con el camino anterior en Mancha Real. Coincide con el trazado de un Camino Real del s. XVI.

3.- También de unos 50 km, es el camino que se dirige a Córdoba por el margen derecho del Guadalimar hasta *Iliturgi (Cerro Maquiz, Mengíbar)*²⁶. Aquí se desvía hacia *Aurgi (Jaén)* para llegar a *Mentesa*. Este es el trazado que proponía Hübner²⁷, aunque considerándolo camino entre *Castulo* e *Iliberri (Granada)*.

En cambio, Sillières²⁸ considera el mismo trayecto pero sin pasar por Jaén y siguiendo muy cerca el margen izquierdo del Guadalbullón.

De todas las posibilidades la segunda es la que parece sustentarse sobre argumentos de mayor peso, aunque coincidiendo con M. Jiménez²⁹ habría que hacer algunas matizaciones. Después de cruzar el río por el Puente del Obispo, el camino pasaría por Lupión y Begijar. Por aquí pasaban los antiguos caminos pecuarios y el Camino Real Toledo-Granada. Además, sólo así sumaría los 50 kms. que coinciden con las 32 millas del Itinerario.

Tramo *Mentesa-Viniolis-Agatucci-Acci*

22. M. JIMÉNEZ COBO, *Art.cit.*, p. 358.

23. Cada uno de los posibles trazados están reflejados en los mapas adjuntos con sus correspondientes números.

24. A. BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA y A. BLÁZQUEZ JIMÉNEZ, *Art.cit.*, p. 17.

25. C. GÓNZALEZ y J. MANGAS, *Op.cit.*, p. 373.

26. *Ibidem*, p. 271.

27. A. HÜBNER, *Op.cit.*, p. 451.

28. P. SILLIÈRES, *Les voies de communication de l'Hispania meridionale*, Centre Pierre Paris, Paris, 1990, p. 286.

29. M. JIMÉNEZ COBO, *Art.cit.*, p. 358.

Entre *Mentesa* y *Acci* el Itinerario menciona las *mansiones* de *Viniolis* y *Agatucci*. La localización de ambas ha suscitado discrepancias entre los diversos autores. Esto se reflejará en notables diferencias a la hora de trazar la vía romana que transcurría por ellas.

1.- A. Blázquez³⁰ supone que la vía seguía junto al Guadalbullón hasta el paso de la Venta del Gallo, empalme actual de la carretera de Cambil con la de Jaén-Granada. Aquí se desviaría al este en dirección Cambil-Huelma, Guadahortuna y Moreda.

Según esta hipótesis *Viniolis* estaría en Cambil y *Agatucci* estaría fuera de lugar debiendo incluirse en el tramo *Acci-Carthago Noua*.

Parece que realmente existió una vía romana en esta zona (atestiguado por necrópolis, nido de miliarios, paso por vías pecuarias, etc.), pero las distancias entre las *mansiones* discrepan demasiado. Huelma parece estar demasiado lejos para ser *Viniolis* y demasiado cerca para ser *Agatucci*.

2.- E. Saavedra y M. Góngora³¹ suponen que a la altura del actual empalme de Cambil se desviaría del Guadalbullón para llegar a este pueblo, y después a Arbuniel, identificada con *Viniolis*. Después pasaría por Montejícar hasta Iznalloz, que sería *Agatucci*. Continuaría por Bogarre en dirección a *Acci*.

P. Sillières propone el mismo trazado con la diferencia de que al llegar a Montejícar, se desviaría a Guadahortuna y Alicún de Ortega, donde localiza *Agatucci*. Después por Villanueva de las Torres y Fonelas llegaría a *Acci*.

El descubrimiento de las inscripciones de Arbuniel, estudiadas por F.Fita³², conducían a conclusiones que apartan de este pueblo la posible localización de *Viniolis*³³. Además, suponiendo *Viniolis* en Arbuniel y *Agatucci* en Moreda, es cierto que el trayecto es el más corto y directo de todos, pero no presenta vestigios romanos.

Esto nos conduce a la hipótesis tercera, a nuestro juicio la que goza de mayores posibilidades de aceptación.

3.- Hübner³⁴ nos habla de una vía que pasa por *Mentesa*, Campillo, Noalejo (donde sitúa *Viniolis*) y Campotéjar. Aquí se bifurcaría en dos ramas: una, por Benalúa de las Villas, en dirección Granada, y otra a *Acci* por Iznalloz (identificado

30. A. BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA y A. BLÁZQUEZ JIMÉNEZ, *Op.cit.*, p. 17.

31. M. GÓNGORA MARTÍNEZ, *Op.cit.*, fol.30.

32. F. FITA, "Inscripciones romanas en Arbuniel", *BRAH*, 1914, p. 581

33. C. GONZÁLEZ y J. MANGAS, *Op.cit.* p. 621. Identifican Vergilia con Arbuniel de Cambil.

34. A. HÜBNER, *CIL. II* 4931.

con *Agatucci*).

Compartimos con M. Jiménez³⁵ la posibilidad de que realmente sea esta la vía señalada por el Itinerario. Pese a que a su paso no se constaten muchos restos romanos seguros, ofrece los rasgos que nos parecen más aceptables. En primer lugar, este trazado, hasta Campotéjar, coincide en líneas generales con la carretera actual Jaén-Granada. En segundo lugar, tenemos constancia de que existieron vestigios de calzada romana. Finalmente, en Campillo de Arenas sí hay restos seguros de asentamiento romano, e incluso de una necrópolis.

Interpretación histórica

Tenemos dos opciones de comunicación entre *Castulo* y *Acci* que siguen vías naturales. Por un lado, la occidental, que forma parte de la *Via Augusta*, se inicia en *Carthago Noua*, llega a *Acci*, continuando al noroeste hasta *Castulo*. La segunda, más oriental, que continuaba a *Malaca*. Cada una salva el obstáculo que supone Sierra Mágina siguiendo los cauces de los ríos Guadalbullón y Guadiana Menor hasta que ambos caminos se cruzan en *Acci*, de manera que adoptan los recorridos más largos y contradictorios con sus puntos extremos.

¿Por qué se establecen dos trazados alternativos para una misma comunicación? Del análisis e interpretación de las fuentes se intentará demostrar que ambas vías tuvieron una evolución histórica diferente y papeles claramente diferenciados.

Se poseen datos, aunque no precisos, de la existencia de rutas en época tartésica e ibérica. El conocimiento de núcleos de población de entidad y el lugar que ocupaban permiten pensar que existieron caminos entre ellas topográficamente adaptados y condicionados por las necesidades que imponían los sistemas económicos.

Por los pasajes de Estrabón³⁶ sabemos que, sobre todo en el sur de la Península, existían riquezas minerales abundantes (plata, mercurio, etc.) explotadas y comercializadas desde la colonización fenicia. La arqueología ofrece con frecuencia hallazgos de ajuares (vajillas de plata, collares, pulseras, etc.) de época ibérica en el sur, sobre todo en Jaén. Esto nos indica que el centro minero de Cástulo estaba en funcionamiento en estos momentos y que necesitaría de caminos estables para garantizar la salida de su producción. De este modo, las rutas de los metales, por su interés económico-estratégico, debieron ser las primeras que se marcaron.

35. M. JIMÉNEZ COBO, *Art.cit.*, p. 358.

36. ESTRABÓN, *Geographiká* III,2,3-11. (España y los..., pp.72-73).

Es posible que estos caminos, que siguen pasos naturales transitados desde la Prehistoria y permitían el transporte de minerales, gozaran de cierta atención. Tenemos constancia de la existencia de una serie de pequeños bastiones localizados en montañas que jalonaban las rutas facilitando su control.

Con los cartagineses, este primitivo despliegue de fortines estratégicos serían fortalecidos y ampliados convirtiéndolos en las llamadas "Torres de Aníbal".

Castulo es un centro que registra gran actividad en estos momentos. El antiguo núcleo urbano de la orilla norte del Guadalimar, por su posición privilegiada, monopolizaba el comercio de plata producida en las minas del norte de Córdoba y Jaén. La estructura administrativa cartaginesa se basaba en el abastecimiento de los puertos más importantes establecidos en la costa, desde donde se exportaban productos agrícolas y mineros hacia *Carthago Noua*, y debió desarrollar los caminos preexistentes entre el valle del Guadalquivir y la costa levantina y andaluza.

La antigüedad de la ruta oriental que discurre desde *Castulo* a la Hoya de Guadix-Baza está demostrada por la existencia de importantes necrópolis ibéricas que la jalonan (Toya, Peal del Becerro, Baza). Luego se prolongaba hacia el sur hasta alcanzar la costa almeriense en *Baria* (Villaricos), la colonia cartaginesa de la desembocadura del Almanzora. Era una ruta de topografía dura, pero compensaba su trazado más corto. Esta misma será utilizada por los romanos con la diferencia de que en vez de dirigirse a *Baria* lo hará hacia *Carthago Nova*.

A comienzos del Imperio, Augusto acomete la reorganización de las provincias. Con la reforma de fronteras logró que la rica zona minera de Jaén, por la que también circulaba el cotizado mercurio de Almadén, quedara dentro de una provincia administrada directamente por el emperador, la Tarraconense, donde se encontraba el mejor puerto, *Carthago Nova*.

Esto alterará el mapa viario. El cambio de límites se corresponde con el desarrollo de un trayecto alternativo de la vía costera (Heráclea) que, desdoblada mediante una ruta que por el norte alcanzaba la Hoya de Baza, acortaba sensiblemente el camino a *Castulo*.

La vía nueva, de acuerdo con los títulos de Augusto que recogen sus miliarios, fue trazada en torno al 8-7 a.C. La conservación del trazado recto y la aparición de miliarios se mantiene hasta Cúllar-Baza; más adelante los vestigios arqueológicos se vuelven escasos y debemos buscar una de las varias interpretaciones factibles para llegar a Cástulo. Posiblemente sea este trayecto intermedio de la vía al que podemos considerar específicamente como trazado nuevo, ya que tenemos constancia de que, a uno y otro lado, la red se fijó manteniendo en uso caminos anteriores que fueron habilitados para mejorar su viabilidad. Desde Cúllar-Baza, parece que la vía pierde

atributos de su nuevo trazado romano para integrarse en la red ibérica anterior.

En definitiva, de todo lo anteriormente expuesto, se concluye que, de las dos alternativas del Itinerario el camino utilizado para el transporte del mineral era el más oriental.

Esta afirmación, aparte de apoyarse en la documentación que facilitan los miliarios, los restos arqueológicos y los textos antiguos, que demuestran el uso tradicional dado a esta vía, se sustenta en otros argumentos. De una parte, la compatibilidad de la realidad geográfica con los datos del trazado. Es decir, el trazado de la vía este es físicamente el de menor recorrido y el más rápido. Por otro lado, exceptuando los escasos miliarios, se carece de vestigios arqueológicos pertenecientes a esta vía. Somos conscientes de que este hecho puede ser meramente circunstancial. Los restos pueden haber sido destruidos o bien serán puestos al descubierto en futuros trabajos arqueológicos. Sin embargo, en el momento actual de la investigación, no se puede evitar pensar en la posibilidad de que la ausencia de vestigios se deba a una intencionalidad clara. Siendo una vía estratégica apta para la circulación de metales no interesaba atraer la atención sobre ella para, así, evitar el bandidaje y las posibles intercepciones y saqueos de caravanas. Su sentido claramente práctico y estratégico hacía innecesario que recibiera los cuidados y atenciones que gozó la vía occidental. Esta, en cambio, pudo servir de ruta oficial del correo, de la actividad administrativa, e incluso de la comercial si se piensa en los productos agrícolas procedentes de la campiña.

De otro lado, igualmente importante, resulta la serie de consecuencias que se desprenden de la reforma administrativa. En primer lugar, en el sector oriental de la provincia de Almería, la vía litoral quedará relegada a un segundo plano en beneficio de la que discurre entre Vélez-Rubio y Cúllar-Baza, con las pérdidas socioeconómicas que de esto se deriva.

Mayor importancia reviste la segunda consecuencia. La confluencia de vías en la Hoya de Guadix-Baza vino a incrementar la importancia de los núcleos urbanos allí existentes, como queda manifiesto en la *Colonia Iulia Gemela Acci* convertida en centro fundamental de la red viaria.

Identificada con la actual Guadix (Granada)³⁷ se tienen noticias de la existencia de un centro anterior a la fundación. Ya desde el Bronce nos encontramos con un emplazamiento estable. El hallazgo de fragmentos de cerámica ibérica revelan la existencia, bien en este punto, bien en sus alrededores inmediatos, de un

37. C. GONZÁLEZ ROMÁN, *Imperialismo y romanización en la Hispania ulterior*, Granada, 1981, p.103.

asentamiento del Ibérico Pleno que perdura hasta los momentos finales³⁸.

Sobre el fundador y la datación cronológica de la fundación de la colonia existen divergencias historiográficas pero podemos dar por válida una fecha posterior a César y anterior al 27 a.C., independientemente de quien la fundara (¿los triunviros u Octavio?)³⁹.

No plantea dudas el carácter militar de la *deductio*. En las monedas acuñadas en *Acci* aparecen águilas legionarias e insignias militares. Este dato resulta muy significativo si se tiene en cuenta que la fundación de una colonia obedece a dos causas concretas: la necesidad de tierras para su explotación (en cuyo caso los colonizadores serían campesinos sin propiedades o población urbana sin trabajo), o bien la necesidad de controlar un territorio estratégico. En estos casos los colonizadores son, fundamentalmente, militares licenciados que reciben tierras en pago a su participación en las campañas. De este modo se resolvían dos problemas: uno social, al garantizar el sustento a los soldados que no tenían perspectivas al final de sus carreras y que convenía contentar, ya que constituyen un grupo social de peso cuyas decisiones podían alterar el curso de la política. Por otro lado, permitía un mejor control del territorio. La presencia de asentamiento militar en un punto determinado puede significar que éste es un lugar fronterizo que precisa defensa, o que tiene un interés estratégico de control de rutas.

Este interés estratégico aparece con claridad en Guadix desde época cartaginesa. Situada entre dos puntos fundamentales del dominio bárquida como son la ciudad oretana de *Castulo* y *Carthago Noua*, disfruta de una situación geopolítica fundamental ante el Alto Guadalquivir y la costa mediterránea. Este mismo carácter propiciará, ya en época romana, la decisión de establecer una colonia.

La fundación de la misma produjo una remodelación urbanística completa con la creación de la nueva ciudad a *cuerda y escuadra*. Esto puede explicar la ausencia de posibles estructuras ibéricas. Sin embargo, sí se han conservado importantes restos romanos cuya monumentalidad y valor indican que la ciudad tuvo importancia en estos momentos. La *deductio* supuso cambios de todo orden. Tiene lugar la transformación del posible núcleo protourbano del *Acci* bastetano en *ciuitas*, que centraliza el territorio de su alrededor, como se pone de manifiesto en la red viaria. Esto facilitó que en poco tiempo se convirtiera en uno de los centros económicos por antonomasia,

38. A. ADROHER y C. GONZÁLEZ, "Guadix. 4000 años de historia. Un yacimiento que hunde sus raíces en la Edad del Bronce", *Revista de Arqueología* 148, 1991, pp. 16-21.

39. C. GONZÁLEZ ROMÁN, *Op.cit.*, p. 103.

como revela el hecho de que emita moneda propia durante el período comprendido entre los mandatos de Augusto y Calígula⁴⁰.

Pronto ampliará funciones y más allá de la zona asignada por la correspondiente *delimitatio* estará rodeada de pueblos estipendiarios (noreste de Granada, norte de Almería, y, posiblemente, el Alto Guadalbullón, en Jaén) que se incluyen dentro de su órbita de control.

La importancia de *Acci* explica el enlace forzoso de las dos alternativas viarias que la conectaban con *Castulo*. Bien es cierto que las vías buscan el enlace entre los núcleos urbanos de interés, pero también lo es que el paso de una vía por un determinado trayecto pueda incrementar el desarrollo de los ya existentes, e incluso, favorecer la aparición de otros nuevos.

40. C. GONZÁLEZ ROMÁN, "La colonia Iulia Gemella Acci", *Dialoghi di Archeologia*, XII, 1992, pp. 155-164.

Flor. II, 7, 1996, pp. 125-140.

TRAMO CASTULO-MENTESA.

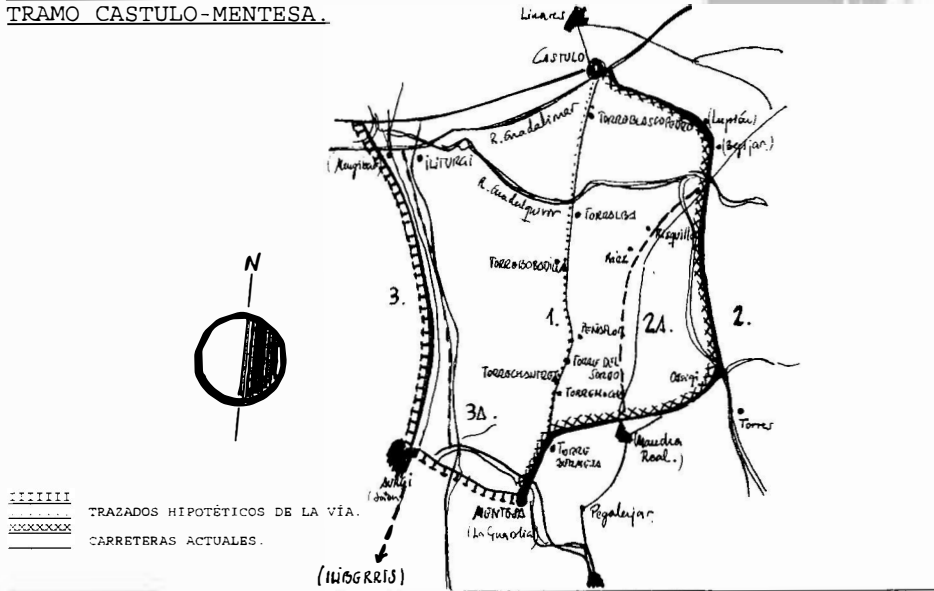


FIG. 1

TRAMO MENTESA-VINIOLIS-AGATUCCI.

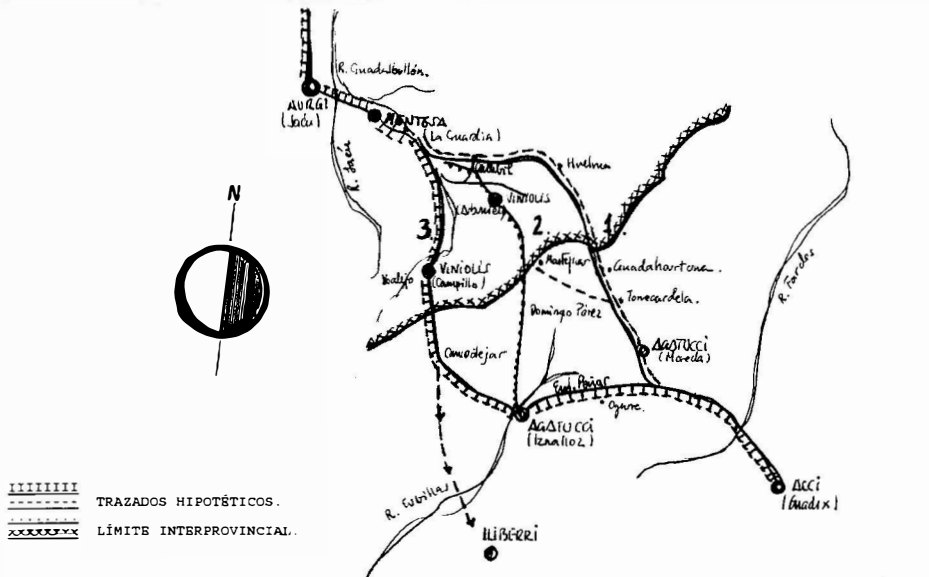
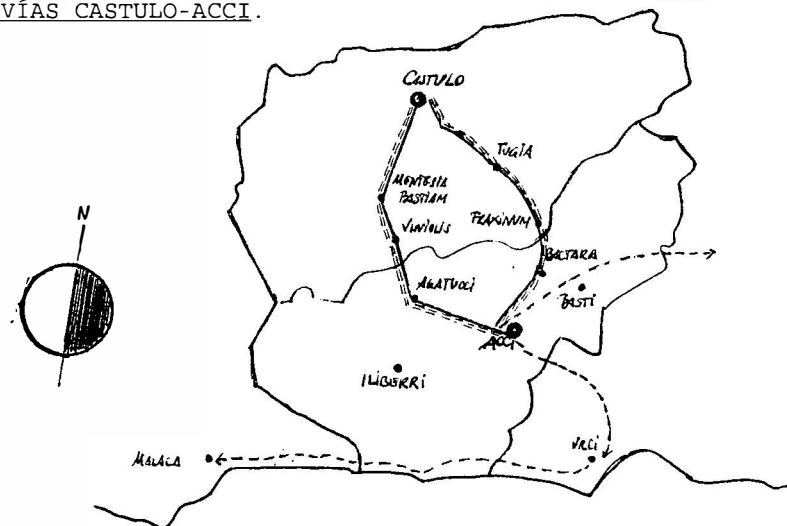


FIG. 2

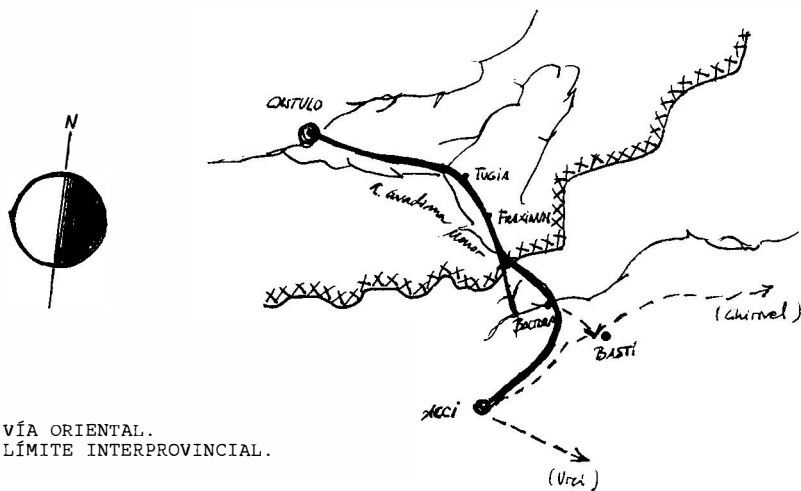
LAS DOS VÍAS CASTULO-ACCI.



===== LAS DOS VÍAS CASTULO-ACCI MENCIONADAS EN EL ITINERARIO ANTONINO.
 ----- CONTINUACIÓN DE OTROS TRAMOS.

FIG. 3

VÍA ORIENTAL CASTULO-ACCI.



————— VÍA ORIENTAL.
 XXXXXXXX LÍMITE INTERPROVINCIAL.

FIG. 4