

El tramo Urion-Aruci (Ravenn. 317.16-17).

Alfonso Jiménez Martín

Para Álvaro, Guillermo y Mario.

Hace pocos años se publicó un libro¹, que pretendo usar como base en este artículo, sobre el trazado de las vías romanas de la parte occidental del antiguo convento jurídico hispalense, las de la actual provincia de Huelva; así se culminó medio siglo de esfuerzos en la tarea de aclarar las más problemáticas de la zona meridional de aquella zona, pues comunicaban localidades costeras, bien identificadas gracias a las fuentes clásicas, con las de la zona minera, yerma hasta la Baja Edad Media, que es cuando nacieron casi todos los núcleos urbanos actuales² y cuyos nombres y ubicaciones antiguos son inseguros. La publicación ofrece un acertado manejo de la bibliografía y una adecuada crítica de los estudios precedentes, por lo que ahorraré la revisión de los antecedentes bibliográficos y documentales aunque, por razones puramente metodológicas, citaré las fuentes a través de la *Tabvla Imperii Romani*, a pesar de que varias de sus identificaciones han sido discutidas en la obra comentada. Para comodidad del lector el primero de mis dibujos reproduce, sobre una base cartográfica más actual, el mapa que sintetiza, en su figura 19, las conclusiones del libro de referencia, mientras el segundo contiene todos los datos de mi investigación.

La mayor duda que me suscita el libro se refiere al camino romano que iba de Riotinto (Urion) a Aroche (Aruci), que sólo atestigua el Anónimo de Rávena y de esta manera tan escueta:

[...317, 15]	Onoba ³
[317, 16]	Urion ⁴
[317, 17]	Aruci ⁵
[317, 18...]	Fines ⁶

Recordaré que los yacimientos romanos que precedieron las dos localidades citadas, distanciados 42 km en línea recta⁷, uno en el corazón de la Cuenca Minera, a 465 m de altitud, y el otro en el extremo occidental de la Sierra, a 400, reúnen el 39% de las

¹ RUIZ ACEVEDO, Juan Manuel. *Las vías romanas en la provincia de Huelva*. Huelva: Diputación Provincial, 1998.

² LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Niebla, de reino a condado. Noticias sobre el Algarbe andaluz en la Baja Edad Media*. Madrid: Real Academia de la Historia, 1992.

³ Es la actual Huelva, *mansio* de la vía XXIII del Itinerario de Antonino (DE ALARCÃO, Jorge *et al.* *Tabvla Imperii Romani. Hoja j-29: Lisboa. Emerita-Scallabis-Pax Ivlia-Gades*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995, p. 120).

⁴ Se localiza en el entorno de Riotinto; identificado (*Ibid.*, p. 166) con *ad Rvbras*, *mansio* de la vía XXIII del Itinerario de Antonino, que está en Tharsis según los estudios más recientes.

⁵ Se localiza en el entorno de la actual Aroche, *mansio* de la vía XXI del Itinerario de Antonino, ubicada a “*m.p. XXV*” de Fines (*Ibid.*, p. 35).

⁶ En Rosal de la Frontera o Vila Verde de Ficalho, poblaciones modernas ubicadas junto a la frontera actual (*Ibid.*, p. 79).

⁷ Los datos de elementos del terreno proceden de excursiones realizadas entre 1999 y 2005, en vehículo TT y a pie, registradas con un GPS Garmin III+ y editados sobre cartografía 1:10.000-1:50.000.

inscripciones del corpus provincial de 1989, lo que ya de por sí justifica el estudio de este itinerario, pero el tramo, además de recibir en el libro un tratamiento menos detallado que el de las restantes vías, es prácticamente el único para el que el autor ofrece tres trazados⁸, aunque, como se deduce de sus mapas⁹, se decanta por uno de ellos. El más corto, que llamaré “Trazado Sur”, lo estableció Sillières¹⁰ y consiste en marchar desde Riotinto a Santa Eulalia (Almonaster la Real) y desde allí al propio Almonaster la Real, luego a Cortegana, para finalizar en Aroche; el más largo, que será el “Trazado Norte” parece que es del propio Ruiz Acevedo¹¹ y consiste en subir desde Riotinto a Campofrío y Aracena, pasar luego a Cortegana, para alcanzar finalmente Aroche; el intermedio, que denominaré “Trazado Central”, se debe a Pérez Macías¹² y consiste en ir de Riotinto a Campofrío, como el anterior, pero una vez pasado el puente sobre el Odiel, en la divisoria de los términos de Campofrío y Aracena, marcharía directamente a Cortegana para finalizar, como todos, en Aroche. Resumo las posibilidades en el siguiente cuadro en el que, junto a particiones, denominaciones y signaturas convencionales mías, indico entre paréntesis la altitud en metros y el recorrido real en kilómetros:

TRAZADO	TRAMO	ORIGEN	LONGITUD	FINAL	TOTAL
Norte	N1=C1=S1	Urion/La Dehesa (465)	8,28 km.	Campofrío (541)	
	N2=C2	Campofrío (541)	5,65 km.	Río Odiel (310)	
	N3	Río Odiel (310)	15,47 km.	Aracena (729)	
	N4	Aracena (729)	22,63 km.	Cortegana (670)	
	N5=C4=S3	Cortegana (670)	15,39 km.	Arucci (400)	67,42 km
Central	C1=N1=S1	Urion/La Dehesa (465)	8,28 km.	Campofrío (541)	
	C2=N2	Campofrío (541)	5,65 km.	Río Odiel (310)	
	C3	Río Odiel (310)	36,70 km.	Cortegana (670)	
	C4=N5=S3	Cortegana (670)	15,39 km.	Arucci (400)	66,02 km
Sur	S1=C1=N1	Urion/La Dehesa (465)	8,28 km.	Campofrío (541)	
	S2	Campofrío (541)	33,21 km.	Cortegana (670)	
	S3=C4=N5	Cortegana (670)	15,39 km.	Arucci (400)	56,88 km

La elección de uno de estos recorridos, o de otro distinto, depende, ante lo inexpresivo del único testimonio romano conservado, de la existencia de fábricas romanas que denuncien su paso, así como de la densidad de restos antiguos documentados y ubicados en las inmediaciones que apoyen un tramo concreto¹³, el valor en época romana de sus hitos, demostrado mediante excavaciones y hallazgos, así como por la viabilidad, uniformidad, continuidad y economía de infraestructuras, trazado y pendientes, finalmente debemos tener en cuenta los datos que podamos extraer de itinerarios, mapas y viajes de épocas posteriores.

⁸ RUIZ ACEVEDO, Juan Manuel. *Op. cit.*, pp. 84-85.

⁹ *Ibid.*, figs. 12, 13 y 19.

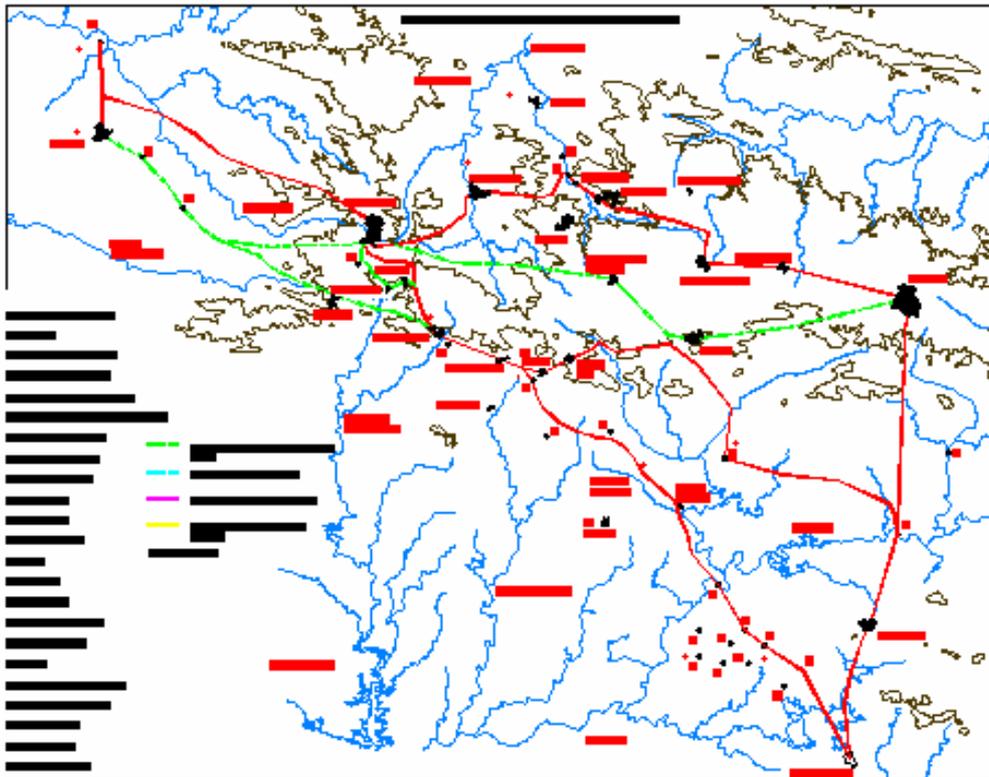
¹⁰ SILLIERES, Pierre. *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. Paris : Diffusion de Boccard, 1990, pp. 450.

¹¹ RUIZ ACEVEDO, Juan Manuel. *Op. cit.*, p. 86.

¹² PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio, F. MARTÍNEZ RODRÍGUEZ y C. FRÍAS GÓMEZ. *Fundos Metalúrgicos y Vías Romanas en el cinturón ibérico de piratas. Explotaciones mineras de Campofrío*. Campofrío: Ayuntamiento, 1990, p. 29.

¹³ Sintetizo CAMPOS CARRASCO, Juan Manuel *et al.* “La documentación arqueológica para el estudio de la romanización de la provincia de Huelva”. *Huelva en su historia* 1990, no. 3; VIDAL TERUEL, Nuria de la O. “La ocupación del territorio onubense en época romana: estado de la cuestión”. *Huelva en su historia* 2002, no. 9. y ROMERO BOMBA, Eduardo. *El Patrimonio Arqueológico de Aracena*. Aracena: Ayuntamiento, 2003.

Antes de entrar en los detalles debo expresar unas convicciones metodológicas; en primer lugar debo recordar que hay que ser muy prudente al usar como signo de romanidad los datos de expediciones militares musulmanes¹⁴, pues no se puede afirmar, sin otras averiguaciones, que los ejércitos andalusíes usaran las viejas calzadas romanas. De igual manera advierto que hay que ser muy cautelosos al retrotraer datos de la vialidad actual a épocas anteriores, pues se verifica que hace menos de un siglo todas las carreteras de la Sierra, cuyos trazados no han cesado de modificarse desde entonces, pasaban por el interior de las poblaciones que hoy circunvalan, pues eran caminos locales, en el sentido de ir de una localidad a las inmediatas, ajenos por lo tanto en su trazado a cualquier preocupación comarcal y no digamos regional; en este lapso, además, todos los recorridos han sido afectados por dos procesos convergentes, aunque desarrollados con una parsimonia geológica: la potenciación y homogeneización de los caminos locales que servían a intereses más amplios, cuyo origen y categoría eran muy diversos, e inversamente, el paulatino abandono de los menos transitados. Por lo tanto no se puede suponer automáticamente que los viajeros anteriores al siglo XX, para ir de Sevilla a Aroche, hicieran el mismo camino que hoy recorremos en dos horas gracias a una carretera sensiblemente uniforme.



Para analizar el problema me propongo examinar los tres recorridos, empezando por el más largo y septentrional, que veremos completo, cosa que no será necesaria en los otros, pues los tramos de comienzo y final son comunes; finalmente presentaré la solución que me parece más adecuada, que describiré completa.

1. El puente de Campofrío.

¹⁴ CHALMETA GENDRÓN, Pedro. *Invasión e islamización. La sumisión de Hispania y la formación de Al-Andalus*. Jaén: Universidad, 2003, p. 144.

La piedra angular de los itinerarios Norte y Central, pues los tramos N3 y C3 se inician en él, es el “Puente Viejo de Campofrío”, modesta estructura a la que Ruiz Acevedo concede tanta importancia que es el resto material al que mayor atención gráfica dedica¹⁵, bastante más que al gran puente de Niebla o al muy largo badén de Gibraleón, importantes obras romanas que sirvieron a calzadas bien documentadas en los repertorios romanos. El estudio de este elemento arquitectónico lo iniciaron en 1990 Pérez, Martínez y Frías¹⁶, que basaron la romanidad de la obra sólo en dos argumentos: su propia opinión sobre lo que vieron en ella y en su parecido con un puente que existe junto a Carmona (Sevilla). Estos mismos, asumidos como argumentos de autoridad, son los que aduce el libro que estoy comentando. Y son los mismos que en fecha reciente han sido repetidos fielmente por Romero Bomba¹⁷, que hasta le dedica la portada de su libro, pues se trataría, según parece, del más notable elemento arquitectónico anterior al siglo XIII que existe en todo el término municipal de Aracena.

Está el puente situado aguas abajo del actual de la carretera A-479, en la cota 295¹⁸; el terreno que media hasta Campofrío es cómodo, pero la orilla de Aracena es tan accidentada que la citada carretera tiene una pendiente media del 7,53% y una toponimia que expresa muy bien las dificultades orográficas que encuentra: “Cuestas de la Eme”, “Las Cuestas”, “Cuestas del Río” y “Curvas de la Muerte”. Visité el lugar el día 13 de junio de 2001 y tras un detenido reconocimiento concluí que no es antigua su bóveda de ladrillo, pues no vi en ella piezas de formato romano¹⁹, ni tampoco en sus someras pilas, formadas por escasas hiladas de piedra, en las que no advertí ningún sillar de características inequívocamente romanas, por lo que, si allí existió alguna vez un puente romano, sostengo que no ha quedado nada in situ. Por otra parte el único paralelo aducido por sus descubridores no es romano, pues hace muchos años, cuando estudié el citado puente de Carmona²⁰, opiné que debía ser del siglo XVI.

Agotados estos argumentos de carácter personal, propios de la historia del Arte, vayamos a razonamientos sólidos. El primero es que se ha realizado una excavación arqueológica en el puente de Carmo, que está ubicado en la muy acreditada y romana Via Avgvsta, justo al pie de la mejor cerca murada de la Bætica, delante de la única puerta imperial que se conserva en la península Ibérica: pues bien, la publicación de la minuciosa tarea estratigráfica realizada certifica que me equivoqué, ya que el puente no es del XVI, sino que se ha verificado su construcción en pleno siglo XVII²¹.

¹⁵ RUIZ ACEVEDO, Juan Manuel (*Op. cit.*) le dedica tres de 21 figuras y cuatro de 21 fotos

¹⁶ PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio, F. MARTÍNEZ RODRÍGUEZ y C. FRÍAS GÓMEZ. *Op. cit.*, p. 61ss.

¹⁷ ROMERO BOMBA, Eduardo. *Op. cit.* p. 70.

¹⁸ UTM 29S 714690E 4186891N.

¹⁹ Citando de memoria no recuerdo ni un solo puente romano, a lo largo y ancho del Imperio, que tenga arcos de ladrillo de época romana, pues incluso los tramos fluviales de acueductos cuya fábrica es esencialmente latericia, fueron construidos en piedra.

²⁰ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. *La Puerta de Sevilla en Carmona*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1989, p. 42.

²¹ JUÁREZ MARTÍN, J.M. “Proyecto de Rehabilitación de la calzada y el puente de los Cinco Ojos de Carmona. Intervención arqueológica en el puente de los Cinco Ojos”. *Anuario Arqueológico de Andalucía 1998, 2001*, no. III-2, p. 959.

Los escasos textos sobre caminería antigua onubense colaboran a despejar la incógnita del puente de Campofrío; así el célebre Diccionario de Madoz Ibáñez demuestra que esta obra del Odiel ya existía cuando se redactó, es decir, que es anterior a 1846²²; en 1782 Francisco Pérez Bayer²³, que reunía información sobre restos romanos, la usó, pues escribió que “pasamos por el lugar de Campofrío. Una legua mas adelante se passo el rio Odiel por puente. A eso de la una y media llegamos a Aracena, que dista de las minas cinco leguas, de bastante mal camino”; incluso en 1744²⁴ está documentada la existencia de un puente en este lugar, ya que el anónimo autor de un amplio conjunto de caminos andaluces de entonces dejó escrito que había un camino que iba “de Aracena al puente [y], de allí a Campofrío”.

La solución del enigma la ofrece Hernando Colón, autor que reunió entre 1517 y 1523²⁵ mucha información sobre caminos, paisajes y señoríos, declarando expresamente que “(2730) Çalamea del arçobispo es lugar de trecientos vecinos esta en syerra morena esta entre unas syerras es del arçobispo de seuilla e fasta aracena ay cinco leguas de syerra muy agr[i]a e a tres leguas primeras pasamos a un rrio dicho odiel por vado que corre a la mano dizquierda”; si en el lugar hubiera visto don Hernando los restos de un puente anterior, romano o no, creo que los habría reseñado e incluso puede que hubiera recomendado su reconstrucción. Por lo tanto, a expensa de la aparición de mejores datos, afirmo que el “Puente Viejo de Campofrío” puede ser, como muy antiguo, de los tiempos de Carlos I o tal vez de la época de los Reyes Católicos, en la que dedicaron mucho esfuerzo a las obras públicas.

2. Aracena y la calzada de la Sierra²⁶.

Desde el castillo de Aracena se domina un extenso arco del horizonte, que empieza en dirección sureste, marcando la aproximación desde Sevilla, hasta concluir en el Poniente, en dirección a Alájar; en el centro aparece Campofrío, perfectamente visible en el centro de tan dilatado paisaje de cerros. El resto del contorno visual del castillo carece de profundidad, apenas unos centenares de metros, pues las estribaciones de la Sierra aparecen inmediatamente.

Aracena es, por lo tanto, la puerta oriental de la Sierra propiamente dicha, pues su castillo monta guardia en el lugar donde la carretera N-433 se adentra en la cota de los 700 m de altitud. La historia documentada de esta población apoya la idea de que fue reconquistada por caballeros lusos en 1251, por lo que en 1253, el mismo día en que apareció por vez primera en un documento castellano, el rey de Portugal la incluyó, junto con Aroche, en su almorjafazgo; en 1261 comenzó a integrarse en la órbita sevillana, pero hasta 1267 no quedó

²² MADOZ IBÁÑEZ, Pascual. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1846-50 (Ed. Facsimil. Valladolid: Ámbito, 1988), p. 36.

²³ PÉREZ-EMBED WAMBA, Javier. *Aracena y su sierra. La configuración histórica de una comunidad andaluza (siglo XIII-XVIII)*. Huelva: Diputación Provincial, 1999, p. 480.

²⁴ JURADO SÁNCHEZ, José. *Caminos y pueblos de Andalucía (S. XVIII)*. Sevilla: Editoriales Andaluzas Unidas S.A., 1989, p. 114.

²⁵ COLÓN, Hernando. *Descripción y Cosmografía de España*. Sevilla: Padilla, 1968, p. 2730.

²⁶ Renuncio a citar, para no incrementar artificialmente la bibliografía, las numerosas publicaciones que mencionan la “calzada de la Sierra” como cuestión accesoria, dando por supuesta su existencia, incluso su numeración.

definitivamente certificada su pertenencia al dominio hispalense²⁷. De esta época datan los más antiguos vestigios arquitectónicos existentes en la población actual, aunque está implícita en los documentos cristianos del siglo XIII la existencia de una población anterior, de la que sólo tenemos noticias a través de una tosca lápida funeraria romana y algunos fragmentos cerámicos, tanto califales como almohades, que han sido recogidos en prospecciones²⁸.

Con este panorama no veo alguna razón plausible para que, desde la zona minera, el itinerario romano marchase hacia Aracena, pues las dificultades eran grandes y el atractivo, por lo que conozco, escaso o nulo²⁹; la situación era muy distinta al final de la Edad Media, cuando la actual capital serrana era ya la mayor de las poblaciones de la comarca y por lo tanto el centro de su organización, por lo que interesó mejorar su conexión con otras localidades y sobre todo con sus propias aldeas, entre las que estaba Campofrío, consolidada en el siglo XVI a costa de varios lugares próximos³⁰. A la vista de todo ello creo que la construcción del puente no se justifica hasta un momento avanzado del siglo XVI, cuando se convirtió en el camino directo para llegar, entre otros lugares, al llamado “Castillo de Cobullos”, 5 km a poniente de Campofrío, donde se extraían jaspes ornamentales desde tiempos de Felipe II³¹, lo que, unido al prematuro inicio de la minería moderna en el entorno de la antigua Urion³², consolidaron esta ruta y justificaron la construcción del puente sobre el vado que padeció Hernando Colón.

El tramo N4, que es el de mayor altitud de todos los propuestos por Ruiz Acevedo, aparenta discurrir por la carretera N-433 que se inicia en la Autovía de la Plata, en la provincia de Sevilla, y llega hasta Portugal; en su recorrido por la Sierra pasa por varias poblaciones (Aracena, Galaroza, El Repilado y Cortegana) y queda cerca de otras (Los Marines, Las Chinas y Jabugo), en las que destacan calles que fosilizan el paso por todas ellas de un trazado anterior³³, con lo que puedo afirmar que el recorrido de este supuesto tramo N4

²⁷ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Mezquitas, castillos e iglesias. Notas sobre la arquitectura del siglo XIII en la Sierra de Huelva”. *La Banda Gallega. Conquista y fortificación de un espacio de frontera (Siglos XIII-XVIII)*. Huelva: Universidad, 2005, pp. 140-162.

²⁸ ROMERO BOMBA, Eduardo (*Op. cit.* pp. 42ss) menciona un dato interesantísimo, por inaudito, como es la existencia de “bloques de tapial reaprovechados en la construcción de la cerca del castillo que podrían provenir de la muralla del asentamiento de época almohade”.

²⁹ Entre el puente de Campofrío y la ciudad de Aracena, pero a casi tres kilómetros al este del trazado N3, existe un yacimiento, llamado Banegas, que agrupa en un radio de 200 metros “un fundo de época romana dedicado a la cantería [otro] dedicado a la explotación agropecuaria y metalúrgica” y un “fundo o *villae rusticae*” (ROMERO BOMBA, Eduardo. *Op. cit.* pp. 34ss).

³⁰ RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique. *Los pueblos de Huelva en el siglo XVIII (Según el Diccionario del Geógrafo Real D. Tomás López)*. Huelva: Diputación Provincial, 1999, p. 105.

³¹ *Ibid.*, pp.103-4. Es posible que este fuera el Castilnovo que habitaba Rodrigo Martel en 1477 (CARRIAZO RUBIO, J.L. « La Banda Gallega y los bandos sevillanos ». *La Banda Gallega. Conquista y fortificación de un espacio de frontera (Siglos XIII-XVIII)*. Huelva: Universidad, 2005, p. 115.

³² NÚÑEZ LASSO DE LA VEGA, J.M. “Minería y poblamiento en la Sierra de Huelva”. *XIV Jornadas del Patrimonio de la Sierra de Huelva*. Huelva: Diputación Provincial, 2000, p. 90.

³³ Cabe la posibilidad de que también accediese a la localidad de Navahermosa, pues queda a mil quinientos metros del trazado actual.

fue en su momento más sinuoso que en la actualidad, de forma que se ha reducido de 34,07 a 22,63 km. Su perfil, incluso con las mejoras de las últimas décadas, parece una montaña rusa, pues desde los 729 m de Aracena sube hasta los 760 cerca de Fuenteheridos, baja a los 550 de Galaroza, vuelve a subir rápidamente a 600, desciende a los 450 de El Repilado, para subir de nuevo hasta los 670 de Cortegana. La causa de esta torturada altimetría es bien sencilla: además de servir a todas esas localidades, debía salvar el cauce del río Múrtiga entre Galaroza y Jabugo, tan dificultoso que hasta hace poco para ir de la una a la otra, distantes 1,8 km en línea recta, había que recorrer 5,72 km, ya que la única manera de pasar el río en cualquier época del año era bajando hasta el llamado puente del Infierno³⁴; además, un poco más adelante, en El Repilado, el tramo N4 aún debía salvar otro cauce perenne, el del río Caliente. Tales dificultades condicionan decisivamente las comunicaciones de la comarca, por lo que este corredor del Múrtiga todavía soporta la carretera N-435, que se cruza con la 433 precisamente entre Galaroza y Jabugo, mientras el del río Caliente sirve al ferrocarril Zafra-Huelva; finalmente recordaré, como síntoma de las dificultades orográficas, que durante años estuvo en este paraje la única central hidroeléctrica de la comarca³⁵.

La población de Cortegana, destino de este tramo del trazado septentrional, es hoy la cabecera de la zona occidental de la Sierra, estando su historiografía condicionada por una erudición particularmente activa desde el siglo XVII, pues ya Rodrigo Caro localizó en ella la *Koptíkata* de Ptolomeo, aunque las coordenadas que ofrece el geógrafo griego apuntan a que el topónimo corresponde en realidad a algún lugar en la comarca donde se localiza a Urion³⁶; por otra parte no son fiables, como síntoma de romanidad, los epígrafes latinos que se asocian a Cortegana, pues ninguna de las cuatro inscripciones que la tradición le asigna procede de ella³⁷; señalaré que sólo la similitud fonética autoriza a identificarla con Cortesam, presunto

³⁴ Fechado en el XIX (OLIVER CARLOS, Alberto, Alfonso PLEGUEZUELO HERNÁNDEZ y José M. SÁNCHEZ SÁNCHEZ. *Guía Histórico-Artística de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche*. Aracena: Iniciativas Leader Sierra de Aracena y Picos de Aroche, S.A., 2004, p. 193), pero puede que sea del XX.

³⁵ GARCÍA PEÑA, E. y A. FERNÁNDEZ TRISTANCHO. “El patrimonio industrial de la Sierra. El caso de Santa Teresa de Electricidad”. *X Jornadas del Patrimonio de la Sierra de Huelva*. Huelva: Diputación Provincial, 1996, p. 76. No será ocioso recordar que el Múrtiga drena la parte de la Sierra en la que están acreditadas las mayores precipitaciones, concretamente 1005 mm. anuales (Decreto 210/2003, 15 de julio. *Plan de Ordenación [...] Sierra de Aracena y Picos de Aroche*. Sevilla: Consejería de Medio Ambiente, 2003, fig. 2).

³⁶ El punto 38°20'N 6°5'E (DE ALARCÃO, Jorge *et al.* *Op. cit.*, p.70) estaría, con coordenadas actuales, entre Usagre y Llerena, a 110 km de Cortegana; si los datos de Ptolomeo padecen una distorsión congruente y uniforme, quizás originada en su toma de datos, podemos localizar el punto adoptando coordenadas basadas en tres lugares seguros y algo alejados (*Myrtilis*, *Nertobriga* e *Italica*), y así *Koptíkata* va a parar a Valverde del Camino, pero si se añaden más referencias seguras y próximas (*Arucci* y *Elepla*) se mueve hacia Riotinto; si el dato tiene errores aleatorios de transmisión podemos ubicar *Koptíkata* a gusto del consumidor.

³⁷ En el castillo se exponen tres lápidas que proceden de otros lugares; el cuarto texto, que ha desaparecido, nada tiene que ver con Cortegana (GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián. *Corpus de inscripciones latinas de Andalucía. Volumen I: Huelva*. Sevilla: Consejería de Cultura, 1989, pp. 23s).

límite del obispado de Niebla en tiempo del rey Wamba, según informa un muy problemático documento del siglo XI³⁸.

El argumento más repetido para sostener que Cortegana existe antes de 1253, cuando la menciona un diploma alfonsí muy conocido³⁹, es que el suyo se parece a una de las posibles vocalizaciones del nombre de uno de los aqālīm sevillanos del siglo IX, Qṭršn, cuya localización se mueve por amplia zona situada entre la propia Cortegana y Zufre⁴⁰. Lo seguro es que la documentación sobre Cortegana comienza en 1253 y es aún más escasa y menos explícita que la de Aracena, por lo que nada sugiere que tuviera suficiente interés como para enlazarlas mediante un itinerario romano ad hoc. De las restantes poblaciones relacionadas con este tramo N4 sólo Galaroza acredita cierta antigüedad, pues aparece documentada en 1385⁴¹, y lo mismo podemos sospechar del vecino Jabugo⁴², que fue aldea de Almonaster; las restantes poblaciones, Los Marines, Fuenteheridos, Navahermosa y Las Chinas⁴³, como denuncian sus nombres, deben ser de origen cristiano, nacidas durante la expansión demográfica del siglo XV⁴⁴; El Repilado actual, que Madoz sólo menciona como hidrónimo, es un producto del ferrocarril ya que el antiguo, atestiguado en 1558⁴⁵, estaba al otro lado del río Caliente. El único hallazgo romano que podemos acreditar en el entorno de la presunta “calzada Aracena-Cortegana” es una inscripción funeraria hallada a 1,6 km al norte de El Repilado⁴⁶.

Creo que, por ahora, nada apoya la antigüedad de este trazado, que es la asociación lineal de varios caminos tradicionales de los que formaban la extensa tela de araña que cubría la Sierra. Interesa recordar que todavía en 1744⁴⁷ esta red estaba articulada en dos sectores, uno oriental vinculado a Aracena, y otro occidental, relacionado con Almonaster, únicamente

³⁸ VÁZQUEZ DE PARGA, Luis. *La división de Wamba*. Madrid: C.S.I.C. 1943. p. 92 señaló la incongruencia de delimitar mediante cuatro puntos de los que sólo uno se repite; el profesor Pérez Macías (PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio. “Arqueología del Cristianismo Primitivo en Huelva”. *Ave verum Corpus. Cristo Eucaristía en el arte onubense*. Córdoba: CajaSur, 2004, p. 84) analiza la cuestión y llega a las mismas conclusiones.

³⁹ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Torres, un castillo onubense”. *Huelva en su historia* (9), p. 109.

⁴⁰ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Mezquitas...”, pp. 122-125. SÁNCHEZ SÁNCHEZ, J.M. y M. VALOR PIECHOTTA. *El castillo de Cortegana*. Cortegana. Asociación de Amigos del Castillo de Cortegana, 2004, p. 108, llevan el origen de éste, su más antiguo vestigio material, a un momento previo a 1344, pero suponen (p. 113) que el campanario exento que existió en el castillo, a más de 15 m. de distancia al sur de la ermita, fuese el alminar de una mezquita cuya sala de oración estuviese donde el templo actual, con lo que resultaría un sahn mayor que el de la mezquita de Niebla, capital de un reino.

⁴¹ PÉREZ-EMBID WAMBA, Javier. *Op. cit.*, p. 214).

⁴² Era de Almonaster en 1587 (Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 502).

⁴³ Eran aldeas o “montes” de Aracena en entre 1485 y 1512 (PÉREZ-EMBID WAMBA, Javier. *Op. cit.*, p.50 y 54).

⁴⁴ COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, Antonio. “La tierra realenga de Huelva en el siglo XV”, *Huelva en la Andalucía del siglo XV*. Huelva: Diputación Provincial, 1986. pp. 45ss.

⁴⁵ Documentado en el Libro 02904 de Mesa Capitular del Archivo de la Catedral de Sevilla.

⁴⁶ Quizás se relacione con otra (GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián. *Op. cit.* pp. 67s), también descontextualizada, hallada a 4,6 km del mismo punto del trazado y en la misma dirección (*Ibid.*, 64s).

⁴⁷ JURADO SÁNCHEZ, José. *Op. cit.* pp.106 y 113).

conectados a través de la solana de la Sierra, es decir, por lo que ahora es la carretera A-470, mientras que el Múrtiga y la topografía boscosa de Castaño del Robledo impedían mejores relaciones por la umbría o las cumbres serranas⁴⁸. Por lo tanto la gestación de la carretera N-433 como la conocimos a mediados del siglo XX tiene mucho que ver con el cruce del citado río Múrtiga, que hoy se hace por un puente moderno denominado “del Bao” a partir del cual aparecen nombres muy expresivos en un tramo de 3 km: “El Martinete”, “El Batán”, “Puente del Infierno”, “El Molino Blanco”, “El Vado”, “Los Molinos” y el ya mencionado “El Salto”, únicos recuerdos de los veintitrés ingenios hidráulicos que soportaba en 1788⁴⁹. En este contexto no sorprende que Pérez Bayer, para llegar a Cortegana desde Castaño de Robledo, que visitó expresamente para indagar sobre Arias Montano, prefiriera en octubre de 1782⁵⁰ atajar directamente, sin atravesar el Múrtiga, ni tampoco extraña que seis años después⁵¹ informaran Tomás López que “a distancia de una legua de su nacimiento (el Múrtiga) tiene un puente de cal y canto, costado por los dueños de unos batanes, vecinos de Galaroza”⁵²; adviértase la aparente connotación de actualidad de la construcción de la fábrica, que sobrevive en condiciones deplorables⁵³ junto a la carretera N-435, casi dos kilómetros aguas abajo del puente del Bao y a 590 m. de el del Infierno. Así pues, la conexión entre los dos sectores, por la zona que estamos analizando, no se consolidó hasta poco antes de 1788, creo que se puede sostener que fue una solución muy local a un problema estrictamente local.

El trazado general de la N-433 que hoy usamos avanzó hacia occidente de manera lentísima, pues aún en 1900 carecía de una solución adecuada, como acredita un plano fechado entonces⁵⁴, en el que se advierte que la carretera procedente de Sevilla llegaba sólo a La Nava, es decir, se quedó a orillas del río Múrtiga, a 3,4 km del tan citado puente del Infierno, mientras el tramo Cortegana-Aroche, que enlazaba por occidente con el “camino ordinario” Encinasola-Santa Bárbara, sólo llegaba, también en forma de camino, a Almonaster y El Cerro, de tal forma que entonces aún faltaban más de 10 km de terrenos accidentados por completar el actual recorrido. Con estos datos parece claro que esta “calzada de la Sierra” se definió durante la dictadura de Primo de Rivera, en función del creciente flujo de automóviles

⁴⁸ El Múrtiga definió, por el norte y de forma nítida, los territorios de Almonaster y Aracena hasta el siglo XVIII mientras que, por el sur, las jurisdicciones, carentes de apoyos topográficos precisos, fluctuaron mucho, así el lugar de Orullos era de Aracena en 1407, había pasado a Almonaster en 1597 y acabó en el término de Alájar en 1700.

⁴⁹ RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique. *Op. cit.*, p. 205.

⁵⁰ PÉREZ BAYER, Francisco. *Extracto de las inscripciones i otros monumentos antiguos que se encuentran en el manuscrito original que conserva la Univerfidad Literaria de Valencia, del Viaje literario que hizo a Andalucía, y Portugal en el año 1782 el Illmº Sor Dn Francisco Perez Bayer del Consejo, y Camara de S.M. Mº de la Real Academia de la Historia* (Archivo de la Real Academia de la Historia, Madrid, 9-28-3 5498, p. 238).

⁵¹ RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique. *Op. cit.*, p. 205.

⁵² Está en el punto UTM 29S 699448E 4201675N; la visité el 30 de mayo de 2004. Se trata de una obra de dos arcos, desiguales y muy bajos, que aprovechan como tajamares los canchos que estrechan el cauce.

⁵³ Teniendo en cuenta su origen privado, es lógico que MADDOZ IBÁÑEZ, Pascual (*Op. cit.*, p. 21) no lo mencione en la relación de puentes provinciales.

⁵⁴ GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luís. *La formación de la provincia de Huelva y el afianzamiento de su capital*. Huelva: Diputación Provincial, 1982.

y con la idea de unir Sevilla con Lisboa, pues anteriormente, al menos desde el siglo XVI, quienes deseaban ir de una a otra capital por tierra, cruzaban la frontera por Paymogo⁵⁵.

3. La puerta de Sevilla.

Se supone que el tramo N5 iría por la carretera que lleva hoy de Cortegana a Aroche, siendo esta última la ciudad con mayor cantidad de antecedentes históricos comprobados de toda la Sierra, aunque en realidad esta ubicada en ella como si fuera su puerta occidental, como Aracena es la oriental. En sus cercanías existió una importante población romana ubicada junto a la ermita de San Pedro de la Zarza⁵⁶, a orillas del Chanza, a 2,8 km al norte de la población actual, donde se ha excavado un significativo conjunto arquitectónico imperial⁵⁷. En mi opinión los hallazgos no despejan una duda ya vieja, pues resulta que la famosa *Naturalis Historiae*, de C. Plinius Caecilius Secundus, ofrece una lista de ciudades de la *Bæturia Celtica* cuyos ocho topónimos aparecen en orden alfabético, excepto Turobriga, que sigue a Arucci, cuando debiera ser la última de la lista, por lo que no se sabe si era un núcleo con dos nombres o si eran dos lagares distintos, aunque próximos, de los que sólo Arucci ha sobrevivido; en cualquier caso ambas pertenecían a la *Bætica* a través del convento jurídico de *Hispalis*⁵⁸.

Los arqueólogos demuestran que la población se fue moviendo hacia el sur, con un establecimiento intermedio a 2 km del romano, abandonado en el siglo X e identificado como mozárabe⁵⁹; en el 218 de la Hégira (equivalente al año 833) los de *Arūš/Arūn/Awrūš*, aliados a los habitantes de ciudades que en época romana eran de la Lusitania, se había apartado del poder emiral, y así continuó la localidad, como *ḥiṣn muladí*, hasta que en el 330H/941C ya estaba sometida al emir cordobés; el lugar era, hacia el año 1154, uno de los puntos del recorrido de Córdoba a Badajoz, pues desde Gibrleón se pasaba por el santuario de la Virgen de la Peña, Aroche y Serpa⁶⁰; este camino continuaba en uso en tiempos de Alfonso XI⁶¹, ya que al iniciar la descripción de los montes de la tierra de Gibrleón, donde cazaba osos y jabalíes, citó, en relación con el “camino de Aroche”, una serie de topónimos (Odiel, Masegoso, Odimeta, Bramilla, etc) que aún perviven entre la orilla derecha del río y las poblaciones de Gibrleón, San Bartolomé de la Torre y El Alosno, situadas sobre la carretera A-495, que sube hacia el Chanza y que debe ser heredera de aquel camino.

⁵⁵ JURADO SÁNCHEZ, José. *Op. cit.*, mapas 1, 2 y 3.

⁵⁶ Situada en UTM 29S 680314E 4204589N, a 295 m. de altitud.

⁵⁷ VIDAL TERUEL, Nuria de la O *et al.* “Actuación arqueológica en el yacimiento de San Mamés (Aroche, Huelva). Enero/marzo de 1994”, *Anuario Arqueológico de Andalucía* 1997, 2001, no. III-2, pp. 350ss.

⁵⁸ CORZO SÁNCHEZ, Ramón y Alfonso JIMÉNEZ MARTÍN. “Organización territorial de la *Bætica*”. *Archivo Español de Arqueología*, 1980, no. 141-142. p. 45.

⁵⁹ PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio. “Prospección arqueológica superficial del yacimiento hispanomusulmán de El Ladrillero de Aroche (Huelva)”. *Anuario Arqueológico de Andalucía* 1987, 1990, no. III-2. p. 328.

⁶⁰ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Mezquitas, castillos e iglesias. Notas sobre la arquitectura del siglo XIII en la Sierra de Huelva”. (en prensa).

⁶¹ MONTOYA RAMÍREZ, María Isabel. *Alfonso XI. Libro de la Montería. Estudio y edición crítica*. Granada: Universidad, 1992. pp. 646-7.

Como antes indiqué el recorrido propuesto para el último tramo (N5, C4 y S3) es, unánime y literalmente, la carretera N-433, que sale de Cortegana en dirección noroeste coincidiendo durante dos kilómetros con la cañada de La Contienda a La Nava; luego desciende con regularidad hasta los 325 m. en un recorrido de 13,41 km; en el sitio donde cruza el trayecto virtual que hizo la población de Arucci hasta llegar al sitio actual Aroche, aparece el desvío de dos kilómetros que sube a la ciudad actual, mientras el trazado general de la carretera sigue hacia Rosal de la Frontera. Anotaré que casi al final la propuesta etiquetada como “tramos N5, C4 y S3” obliga a que la supuesta calzada cruce el Chanza por terrenos inundables.

Sostengo que ni la toponimia, ni los hallazgos, ni la documentación medieval colaboran a la romanidad de este trazado, a la que se oponen tres argumentos; el primero es que el actual puente del río Chanza no existía en tiempos de Madoz ni en 1862⁶² por lo que, si la vía romana pasó por aquí, debió tener una obra importante, de la que no hay rastros; en segundo lugar se advierte en las calles de Aroche y en su plano de 1750⁶³ que el camino de Sevilla llegaba al lugar donde estuvo la puerta homónima por arriba y desde el sureste, no desde abajo y el norte como hace el desvío actual; y en tercer lugar Cortegana, a partir del núcleo definido por la iglesia parroquial y el ayuntamiento, está dominada por una calle rectilínea que, apoyada por la ermita de San Sebastián, se transforma en el “Camino Viejo de Aroche”, que aún posee tramos empedrados y que, tras recorrer 14,86 km, llega a la referida puerta de Sevilla bajo la protección de la torre de San Ginés; creo, con P. Sillières⁶⁴, que éste no es el camino romano, al menos en su totalidad, pero no tengo dudas de que fue el titular que unió ambas poblaciones desde la Edad Media hasta el final del siglo XIX.

4. De Orullos a Cincho.

La fecha que he propuesto para el puente de Campofrío excluye el punto inicial del tramo C3 como parte de la calzada, pero es conveniente analizar el resto de este camino hasta Cortegana⁶⁵, pues formó parte de una ruta tradicional que provenía de levante; aparece en el escenario que estoy describiendo en el punto kilométrico 26,400 de la carretera A-479, formando parte de la “Cañada de la Negra”, que viene de la población de La Granada de Riotinto; sigue por los “Llanos de la India Vieja” y alcanza⁶⁶ los “Campos de los Orullos”,

⁶² MORENO ALONSO, Manuel. *Colonización agraria y poblamiento en la Sierra de Huelva. Rosal de la Frontera en el siglo XIX*. Huelva: Caja Rural, 1978. pp. 41; quizá fue construido hacia 1900, pues el plano de A. Martín (GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis. *Op. cit.*) dibuja una “carretera” Cortegana-Maladúa-Aroche, siendo “Maladúa” un cerro situado 1,3 km al sur de la carretera actual.

⁶³ DUCLÓS BAUTISTA, Guillermo. *La fortificación de un territorio. Arquitectura militar en la raya de Huelva, siglos XVII y XVIII*. Huelva: Diputación Provincial, 2002. p. 126.

⁶⁴ SILLIERES, Pierre. *Op. cit.*, p. 450.

⁶⁵ Según PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio, F. MARTÍNEZ RODRÍGUEZ y C. FRÍAS GÓMEZ. *Op. cit.* p. 31 “La vía romana aprovecha la Cañada de la Negra hasta salir al Puerto de Canta el Gallo. El recorrido desde aquí es de difícil seguimiento por las repoblaciones de eucaliptos. Nosotros nos inclinamos por una dirección hacia Alájar pasando por los Llanos de la India y el desfiladero de Sierra Giralda, Almonaster la Real, Cortegana y Aroche”.

⁶⁶ UTM 29S 707493E 4189907N.

población de la que no queda otro recuerdo que la ermita de San Bartolomé⁶⁷, donde existió una inscripción funeraria romana⁶⁸; desde aquí la topografía le obliga a tomar el desfiladero de Sierra Giralda, por la carreterita asfaltada que enlaza con la comarcal A-470 en el punto kilométrico 13,500; lo más interesante es que algunas partes de este camino están acreditadas en el “Itinerario de 1744”⁶⁹ y en las respuestas que el cura de Campofrío dio a Tomás López en 1795⁷⁰. Desde el citado punto de la A-470 la ruta sigue hasta Santa Ana la Real, lugar en el que se separan, pues la carretera sigue hasta el cruce con la espina dorsal de la vialidad onubense actual, la N-435⁷¹, mientras el camino antiguo baja directamente a la aldea de La Corte y desde allí, pasando por Calabazares, alcanza Almonaster.

Por todo ello sostengo que este tramo de 30 km, que comienza a 427 m de altitud, sube a los 586, baja hasta los 350 y termina en los 589 de Almonaster, tiene más pedigrí que cualquiera de los vistos hasta ahora, aunque no podemos examinar su enlace con la zona de Urion, pues el tramo que los uniría yace hoy bajo el embalse del Odiel, señal inequívoca de topografía difícil; por otro lado no hay constancia de que estuviese materializado mediante obras romanas, pero al menos tiene el apoyo de la lauda romana de Orullos.

Almonaster la Real es una vieja población que reúne una serie de circunstancias interesantes; su cerca murada protege una aljama de cinco naves, con alminar, decorada con la mejor colección de restos romanos del norte onubense, a excepción de Aroche, y el mayor conjunto provincial de vestigios cristianos y visigodos, incluida la sede episcopal de Niebla⁷², lo que unido a la transparente etimología de su nombre garantiza la existencia sucesiva, en el mismo lugar, de una población romana⁷³, un conjunto cristiano y un asentamiento de época visigoda, que a comienzos del siglo IX era la capital de un iqlīm sevillano⁷⁴. Tras su incorporación al reino hispalense mantuvo su importancia, ya que desde comienzos del XIV fue la capital de la vicaría eclesiástica de la Sierra, es decir, el centro de la primera, y durante mucho tiempo única, administración territorial⁷⁵. El camino viejo que salía de Almonaster hacia poniente está fosilizado en sus calles y ermitas⁷⁶ y la carretera A-470, cuyo trazado, en opinión de Sillières (es decir, como parte final del tramo S2), no abandonaría hasta Cortegana, aún a

⁶⁷ BENDALA GALÁN, Manuel et al. *Catálogo Monumental de España. Provincia de Huelva (I) Alájar*. Huelva: Junta de Andalucía, 1992. pp. 30, 31 y 67; BENDALA GALÁN, Manuel et al. *Catálogo Monumental de España. Provincia de Huelva (II) Almonaster la Real*. Huelva: Junta de Andalucía, 1991. p. 29 y VÁZQUEZ LEÓN, Antonio. *Ermitas rurales de la provincia de Huelva*. Huelva: Diputación Provincial, 1997. pp. 35ss.

⁶⁸ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián. *Op. cit.* p. 62.

⁶⁹ JURADO SÁNCHEZ, José. *Op. cit.* p. 106.

⁷⁰ RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique. *Op. cit.* p.109.

⁷¹ MADDOZ IBÁÑEZ, Pascual. *Op. cit.* p. 70 indica que entonces la vía axial de la provincia sólo estaba proyectada.

⁷² PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio. “Arqueología del Cristianismo...”. *Op. cit.* pp. 86ss....

⁷³ En 1770, al arruinarse la muralla, apareció una moneda de plata de los cónsules *Hirtius* y *Pansa* (RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique. *Op. cit.* pp., 43s), que lo fueron el 43 a.C.

⁷⁴ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Mezquitas...”, p. 122. Otro distrito emiral se localiza precisamente en Cortegana, sospechosamente próxima.

⁷⁵ Hasta 1879 no se documenta (GÓMEZ ZARZUELA, Vicente. *Guía Oficial de Sevilla y su provincia. Sevilla*) la desaparición del arciprestazgo de Almonaster.

⁷⁶ Era en el siglo XVI el “camino real” (Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 54, “Libro de Ordenanzas Antiguas”, cº xlii).

costa de subir el puerto llamado de “La Matanza”, a 700 m de altitud. En esto discrepo, pues creo que una gran parte del recorrido actual de esta carretera, que tiene 6,45 km, se hizo para servicio de la estación del ferrocarril de Almonaster⁷⁷, ya que el camino viejo se desentiende de ella en cuanto comienza a subir la carretera, en el punto kilométrico 29,600, a 620 m, para bajar, en forma de calleja, al valle en el que se ubican las aldeas de Arroyo (570m) y Acebuches (554 m) y el caserío de El Cincho (600 m)⁷⁸; desde aquí el camino asciende 1,40 km hacia el norte, hasta los 670 m de Cortegana, dejando a la derecha una ermita de Repoblación, la de Santa Brígida de Almonaster, y un poco más adelante, a 236 m del camino, viéndose ya las primeras casas de Cortegana, aparece el ábside de otra, dedicada a Santa Bárbara⁷⁹. Por todo ello sostengo que esta variante, hoy abandonada, es el camino que unió Almonaster y Cortegana desde la Edad Media hasta los últimos años del siglo XIX, pero no es la calzada.

5. La salida de Urion.

Una vez descartado el trazado Norte, que es la reunión en función de intereses automovilísticos y supracomarcales de los caminos locales que más próximos al eje Aracena-Aroche, y reconocido el Central como la asociación de una serie de vías, mejor acreditadas pero sin apoyo de credenciales romanas, salvo la inscripción de Orullos y el conjunto de Almonaster la Real, sólo nos queda examinar el trazado Sur, que ya fue propuesto por Sillières de esta manera: «Au-delà, elle (la calzada) pouvait avoir un itinéraire assez voisin de celui du Camino de Aracena a Minas de Río Tinto pour passer l’Odiel au gué de La Pasada de la Llana, car ce chemin rejoint ensuite une des agglomérations antiques les plus importantes de la région, celle de l’Ermita de Santa Eulalia. Plus loin, la voie conservait encore vraisemblablement cette même direction nord-ouest, en gagnant Almonaster la Real par le vallon de la Cabra et Calabazares et, au-delà, par Cortegana qui garde l’entrée du val du Chanza. De Cortegana à San Mamés, elle profitait sans doute de cette vallée et suivait la rivière d’assez près car le Camino Viejo de Aroche ne paraît pas antique. Ainsi, elle pouvait atteindre Arucci». Esta opción tiene la virtud de unir los puntos donde hay restos romanos importantes entre Riotinto y Aroche, y en ella fundamento, mientras no diga otra cosa, mi propuesta que, en gran parte, es sólo una descripción minuciosa del trazado propuesto por el investigador francés, comenzando precisamente por el inicio del tramo en Urion.

No sorprende que las propuestas Norte y Central, lastradas por el puente de Campofrío, obliguen a la calzada a subir desde La Dehesa (465 m. de altitud), que es donde se supone que está Urion, hasta Campofrío para lo que debiera, como la carretera actual, cruzar la sierra de La Picota (570 m) para bajar inmediatamente a los 541 de la población mencionada, pero

⁷⁷ “Un ramal construido, de la carretera de tercer orden que, partiendo de Ayamonte, debe en su día terminar en Aracena, pone en comunicación esta villa (Almonaster...) con la de Cortegana” (AMADOR DE LOS RÍOS Y FERNÁNDEZ DE VILLALTA, Rodrigo. *Huelva*, Barcelona: Arte y Letras, 1891. p. 687); la puesta en servicio de la estación de Almonaster fue en 1889 (Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 179).

⁷⁸ Ya existía en 1597 (BENDALA GALÁN, Manuel *et al.* *Catálogo ... Almonaster la Real. Op. cit.*, p. 29): era un “monte”, es decir, un caserío, como en la actualidad.

⁷⁹ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Arquitectura mudéjar y repoblación: el modelo onubense”. *Actas del I Simposio Internacional de Mudejarismo*. Madrid-Teruel, 1981.

la historia conocida de Campofrío⁸⁰ no justifica un desvío tan notable como el que cuantifican los rumbos de punto a punto:

La Dehesa a Campofrío	6°
La Dehesa a Santa Eulalia	325°
La Dehesa a Almonaster	314°
La Dehesa a Aroche	311°

A causa de los ingentes movimientos de tierras y la construcción de cinco embalses debo poner en cuarentena el entorno de La Dehesa en un radio de 4,4 km hacia Campofrío y de 3,4 hacia Aroche, de manera que no identifico el comienzo del tramo hasta llegar al caserío Cecimbre⁸¹ a 404 m de altitud, por donde pasaba el “C° de Almonaster a las Minas de Riotinto”⁸², precisamente en su parte más próxima al castillo de Cobullos, para bajar seguidamente a la aldea de Ventas de Abajo⁸³, ubicada a 380 m. de altitud; este trozo está apoyado por los yacimientos mineros denominados San Crispín y La Navarra⁸⁴ y también por el hallazgo de una inscripción funeraria en la aldea citada⁸⁵. El camino asciende hasta los 400 m. de La Balanguilla, donde se incorpora al que en julio de 1795⁸⁶ dibujó el cura de Campofrío como camino de Almonaster, inmediato a una serie explotaciones mineras romanas: Las Cañas, al pié de Cobullos⁸⁷, el escorial del arroyo Palomino, donde apareció un lingote de plomo con inscripción⁸⁸, y el conjunto minero de San Eduardo y El Soldado, con restos prerromanos, republicanos e imperiales⁸⁹. Desde allí baja hasta alcanzar la orilla izquierda del Odiel, único cauce perenne que debe salvar, y lo hace cerca del Ventorro de Silverio, a 230 m de distancia, vadeándolo por la que aún se llama Pasada de la Llana.

El camino, que sigue hacia Santa Eulalia, es el del dibujo de 1795 y también el mismo “C° de Almonaster a las Minas de Riotinto” que aún funcionaba en 1945, siendo terrizo, con rodadas de carros en las zonas rocosas y contenciones de mampostería en el costado que mira a la Sierra; atraviesa el arroyo Zancolín por un vado y se presenta ante la aldea que ha crecido alrededor del gran mausoleo romano de Santa Eulalia, ubicado a 280 m de altitud, en la que

⁸⁰ RUIZ ACEVEDO, Juan Manuel. *Op. cit.*, p. 83, para acreditar este tramo, recuerda investigaciones antiguas poco fiables y menciona huellas de carretas, argumento al que, si tenemos en cuenta el tráfico del siglo XIX, no podemos conceder mucho valor. Se cita un pequeño escorial en el casco urbano de Campofrío, de cronología incierta (PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio, F. MARTÍNEZ RODRÍGUEZ y C. FRÍAS GÓMEZ. *Op. cit.* p. 52).

⁸¹ UTM 29S 710793E 4180908N.

⁸² “Cartografía Militar de España. Plano Director. Hoja 938-I. Campofrío”, levantado en 1945.

⁸³ Era un “monte” de Aracena en 1512 (PÉREZ-EMBID WAMBA, Javier. *Op. cit.*, p. 54).

⁸⁴ PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio, F. MARTÍNEZ RODRÍGUEZ y C. FRÍAS GÓMEZ. *Op. cit.* p 35ss.

⁸⁵ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián. *Op. cit.* p. 107.

⁸⁶ RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique. *Op. cit.* p. 109.

⁸⁷ ROMERO BOMBA, Eduardo *Op. cit.* p. 63.

⁸⁸ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián *Op. cit.* p. 108.

⁸⁹ BLANCO FREIJEIRO, Antonio y Beno ROTHENBERG. *Exploración Arqueometalúrgica de Huelva*. Barcelona: Labor S.A., 1981, p. 128.

se llamó dehesa de La Arguijuela⁹⁰. Este primer tramo, Dehesa-Santa Eulalia suma 11,24 km, manteniendo el rumbo, sin graves obstáculos topográficos, salvo dos vados fáciles, con pendientes suaves, colaborando a proponerlo como romano el mausoleo y su contexto arqueológico⁹¹.

6. Canteras y castaños.

Sin cambio de rumbo y sin atravesar más arroyos, el camino, asfaltado hace treinta años, pasa por donde apareció en 1968 una tumba romana de incineración⁹², y va directo al modesto Puerto Pizarro, a 400 m de altitud, que da paso a un extenso valle de dehesas y de rocas plutónicas que empieza al sur de Linares de la Sierra y que, desarrollándose de levante a poniente, termina a 2,5 km. al suroeste de Almonaster⁹³. El camino va por la dehesa de Los Carrascos, que era una aldea de Almonaster en 1587⁹⁴, hasta alcanzar la carretera N-435 en el mojón 145, a 341 m. de altitud y tras un recorrido de 6,01 km desde Santa Eulalia. Teniendo en cuenta que el gran mausoleo romano era ermita desde el siglo XV al menos⁹⁵ y su vinculación con Almonaster, podemos defender que este tramo ha sido de uso constante.

El lugar donde muere la carreterita actual es interesante, pues aquí comienzan, y continúan a lo largo de unos nueve kilómetros hacia poniente, numerosos afloramientos graníticos, ubicados en el valle de geología plutónica al que antes aludí, y que han sido explotados desde época romana en varios puntos, algunos inmediatos, como es la cantera de La Borona, en el cortijo de La Lima, de donde se extrajeron los sillares del mausoleo⁹⁶, y otros más alejados, como los de Escalada o el de Los Molares⁹⁷. Es evidente que cualquier camino, para llegar a Almonaster desde La Borona, debe superar la barrera de colinas que cierra por el norte el valle de rocas ígneas, justo antes de llegar la solana de la Sierra; para conseguirlo la topografía ofrece dos pasos tradicionales: el más inmediato está al norte y el segundo, como propuse en 1991⁹⁸, está más lejos, hacia poniente. Un mejor conocimiento de la zona me ha convencido de que esta segunda posibilidad tiene inconvenientes pues, si bien son fáciles los 3,56 primeros kilómetros, luego debe vadear tres arroyos en los alrededores de la aldea de Escalada⁹⁹ y, finalmente, cuando ya tiene a la vista Almonaster, además de atacar los cerros citados, encontraba el crestón de cuarcitas ferruginosas sobre las que campea el castillo y la rivera de la Aceña, que obligan a dar un nuevo rodeo¹⁰⁰.

⁹⁰ UTM 29S 7054409E 4187336N. El nombre lo da una estampa que imprimió Francisco Gordillo en 1774 (“sevenera en la Hedesa dela Aguijuela”, *sic*).

⁹¹ BENDALA GALÁN, Manuel et al. *Catálogo ... Almonaster la Real. Op. cit.*, p. 55ss.

⁹² GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Julián *Op. cit.* p. 102.

⁹³ Hojas 917 y 938 del Mapa Geológico de España, escala 1:50.000, edición de 1979.

⁹⁴ Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 502 fol. 42.

⁹⁵ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Santa Eulalia de Almonaster”. *Bellas Artes* 74, 1974, pp. 33-35.

⁹⁶ BENDALA GALÁN, Manuel et al. *Catálogo ... Almonaster la Real. Op. cit.*, p. 70.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 72.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 34.

⁹⁹ No aparece en los padrones de los siglos XVI y XVII, siendo su primera mención de 1705.

¹⁰⁰ La carretera actual de Escalada, construida hacia 1956, necesitó un desmonte brutal en la ladera del cerro Rosco Gordo; en una cota mas baja se ven los restos del difícil camino de herradura que croquizó en 1811 el ayudante segundo de Estado Mayor José Sánchez Boado (Servicio Geográfico del Ejército, en Madrid, Archivo de Planos nº 528).

Creo, por lo tanto, que esta opción plantea un trazado dificultoso cuya finalidad tradicional no fue la que propuse en 1991, sino la de comunicar Almonaster con Zalamea y Calañas. Por lo tanto desde La Borona el camino romano debía seguir el mismo rumbo que la carretera N-435, de la que se separa en el punto kilométrico 144, a 372 m. de altitud, para marchar emparejadas, aunque la calzada va a poniente de la carretera y sesenta metros más abajo, por la orilla del arroyo de la Cabra, como indicaba Sillières, hasta llegar al caserío de Valdemuñoz y la aldea de La Corte, donde se transforma en el camino que hacia 1744 llevaba de Alájar a Almonaster, que ya he mencionado. La aldea, que ahora es del término de Santa Ana la Real, formaba en 1587 un único concepto con la de Calabazares, que le sigue en el camino hacia Almonaster, al que pertenece¹⁰¹ y en cuyas inmediaciones documentamos hace muchos años una cantera y un pequeño yacimiento romanos¹⁰².

Desde la cota 450 que alcanza en este valle el camino viejo, distinto de la actuales HV-1131 y H-113 pues van más altas y más al norte, continúa hacia el oeste y al poco se avista Almonaster dejando a la izquierda, en la cota de 595 m, el lugar donde acampó, la noche del 4 de mayo de 1811, la primera columna de la cuarta división del Cuerpo Expedicionario del ejército español¹⁰³. El tramo, después de recorrer 8,62 km. desde el cruce de la carretera a Santa Eulalia, pasa por el puente de la rivera de Almonaster y enfila la calle Recueros para llegar a la plaza mayor de la localidad, a 589 m. de altitud¹⁰⁴. En esta zona es donde la calzada, según mi propuesta, que hasta ahora es la de Sillières, entra realmente en la Sierra, pues es aquí donde la sombrean los primeros y últimos castaños, ya que inmediatamente volverá a las dehesas. Antes señalé que la carretera H-112, que es la continuación natural de la H-113, no corresponde a ningún trazado antiguo, pues el que llevaba de Almonaster a Cortegana pasaba por El Cincho; si además tenemos en cuenta mi opinión sobre las credenciales de Cortegana, está claro que debo proponer un camino viejo que lleve directamente de Almonaster a Aroche y que cuente con más ventajas que los tramos S3, C4 y N5.

A partir de la plaza de Almonaster sus calles han fijado, con la colaboración de la fuente del Concejo y las ermitas del Cristo y San Sebastián, el camino viejo que, ante el cementerio municipal, alcanza la cota más alta de todo el trayecto, la de 625 m.; al poco de pasar el mojón 28 aparece por la izquierda la “Vereda de las Veredas”¹⁰⁵, que es la calleja que mencioné anteriormente, que baja hacia la aldea del mismo nombre, conocida desde 1632 y ubicada en la cota 510; allí cambia de nombre, convirtiéndose en “Vereda de Aroche a Almonaster”, pues llega, tras 19,18 km de recorrido hacia poniente, a la ya citada puerta de

¹⁰¹ Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 502 folio 48, Libro de Contías de 1587.

¹⁰² BENDALA GALÁN, Manuel *et al.* *Catálogo ... Almonaster la Real. Op. cit.*, p. 73.

¹⁰³ Servicio Geográfico del Ejército, en Madrid (Archivo de Planos nº 528); está en UTM 29S 695179E 4193932N; único dato que conozco sobre una formación militar que usara alguno de los caminos de la comarca, indicio bien claro del uso del camino en una zona tradicionalmente mal comunicada.

¹⁰⁴ Tampoco puedo aceptar este puente, más bien alcantarilla, como romano, pues no sólo era un simple pasadera en el siglo XVI (Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 47, “Libro de ordenanzas antiguas”, cº lxxviii), sino que conocemos el concurso de las obras que lo materializaron (*Boletín Oficial de la Provincia de Huelva*, 24 de setiembre de 1880) dirigidas por el maestro Francisco Arenas Robles, que firmó un expresivo plano.

¹⁰⁵ Hoja 917-III del Mapa Topográfico Nacional de España 1:25.000, edición 2001.

Sevilla. Al salir de Las Veredas sube los 600 m. del puerto homónimo, donde cruza la carretera HV-1201; pronto vadea el inicio de la rivera Alcalaboza, por cuya orilla derecha transcurre a lo largo de dos kilómetros, atravesando arroyos casi siempre secos; esta zona de dehesas muestra un crecido número de cortijos y caseríos, que hace que este tramo sea más fácil de seguir sobre los planos que en el terreno, pues en varias ocasiones cancelas y perros disuaden al forastero de explorar un camino público usurpado. El camino sale del término de Cortegana a 562 m. de altitud, y se funde con el “Camino Viejo de Aroche” durante 1,32 km, hasta el Cabezo Lillo¹⁰⁶ donde el número de bifurcaciones, de reformas, la cantidad de caseríos y la ausencia de dificultades, pues no hay cauces importantes, hacen imposible saber cual de las rutas corresponde a la calzada, pues todas llevan a un punto ubicado en el Cabezo Rubiaco¹⁰⁷, a 4,32 km más allá, en el que ya no hay dudas de que estamos ante el camino que conducía a Aroche; todas las variantes que he seguido gozan de una ventaja esencial, pues la zona por la discurren es la divisoria entre las cuencas del río Chanza y su afluente la rivera Alcalaboza, con lo que la calzada evitó el cruce de los dos, especialmente del primero, que es uno de los obstáculos que he advertido en el tramo S3.

7. El camino de Sevilla.

En este penúltimo apartado pretendo examinar la conexión de la ruta Urion-Aruci, que acabo de describir, con otras de zonas colindantes, de las que la más significativa es la que hoy denominamos “Vía de la Plata”; consta que pasaba por Itálica y se dirigía a Mérida, según un trazado que atestiguan dos miliarios de época de Adriano y el gran puente romano coevo que existió sobre la ribera de Buerba¹⁰⁸; creo que quienes partiesen de Itálica irían por esta calzada adrianea hasta alcanzar el sitio de la actual población de Las Pajanosas¹⁰⁹, donde nacía el desvío que enlazaba con el tramo del Anónimo de Rávena que estoy analizando, pues sostengo que marchaba allí hacia poniente en busca de El Garrobo, pasando por el lugar llamado “Parada de las Carretas”, donde a comienzos del siglo XX aún lo hacían las diligencias, salvando el Guadiamar en las cercanías de Arroyo de la Plata¹¹⁰, topónimo de especial relevancia en cuestiones de caminería romana; desde allí se dirigiría hacia El Castillo de las Guardas, fortificación medieval cristiana, acreditada desde el siglo XV, cuya estratégica ubicación le permitían ser el último obstáculo significativo para quienes pretendiesen llegar a Sevilla desde la Sierra onubense o desde la comarca minera, donde este camino entroncaría con la vía Urion-Aruci.

¹⁰⁶ UTM 29S 683681E 4198086N a 532 m de altitud.

¹⁰⁷ UTM 29S 680560E 4201074N a 443 m de altitud.

¹⁰⁸ Lo estudian HERNÁNDEZ DÍAZ, José, Antonio SANCHO CORBACHO y Francisco COLLANTES DE TERÁN Y DELORME. 1955. *Catálogo Arqueológico y Artístico de la Provincia de Sevilla IV*. Sevilla: Diputación Provincial, 1955, p. 248, HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, Félix. “Ragwal y el itinerario de Mūsā de Algeciras a Mérida”. *Al-Andalus*. 1961, no. XXVI, p. 118 y CORZO SÁNCHEZ, Ramón y Margarita TOSCANO SANGIL. *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1992, p. 177.

¹⁰⁹ En época de Madoz (*Op. cit.*, p. 97) era un conjunto de ocho posadas, tal vez nacidas a fines del XVIII, cuando se reconstruyó el puente romano de El Ronquillo (HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, Félix “Ragwal y el itinerario ...”, *op. cit.*, p.116).

¹¹⁰ El topónimo existía en 1815, como demuestra un plano de ese año que representa el término de El Castillo de las Guardas (Archivo de la Catedral de Sevilla, Planos y Dibujos 522).

Una prueba indirecta del uso de esta conexión durante el siglo XVIII, y desde Almonaster al menos, la proporciona su respuesta al Catastro de Ensenada¹¹¹ que menciona en orden topográfico tres lugares ubicados en la zona suroriental del término: “Patrás, Dehesa del Serenísimo Infante Cardenal, camino de Sevilla”; el primero es una población actual, tres kilómetros al sur de Santa Eulalia, el segundo corresponde, como propiedad episcopal, a la dehesa que en el siglo XVI se denominaba “de la Aliseda”¹¹², y cuyos límites aún se pueden seguir mediante la toponimia de la zona¹¹³, de tal manera que el paraje que se denominaba “camino de Sevilla” era la zona por la que discurre el que hemos reconocido como vía de comunicación entre la comarca minera de Urion y el valle del Chanza donde se ubica Aruci. De estos datos deduzco que este camino era el trayecto que relacionaba todos los núcleos romanos atestiguados en la Sierra con la capital de su convento jurídico, y que continuó funcionando durante la Edad Media, pues partía de la puerta de Sevilla de Aroche, continuaba como “Camino de Sevilla” en los alrededores de Santa Eulalia de Almonaster y enlazaba con los que desde la antigua zona minera se encaminaban a la capital hispalense, ruta que aún en el siglo XVIII tenía alguna vigencia.

8. Fin de trayecto.

Como resumen de estas páginas creo que el texto del Anónimo de Rávena no describe un camino del que hoy es sucedáneo la carretera N-443, sino un trayecto más directo, breve, fácil y justificado, que en mi dibujo corresponde al conjunto más meridional de tramos de los que unen Urion-La Dehesa con Arucci-Aroche; comienza, como todas las propuestas, en La Dehesa, pero inmediatamente va por donde dijo Sillières, es decir, la aldea de Ventas de Abajo, el vado de la Llana, el mausoleo de Santa Eulalia, el cortijo de Los Carrascos, la cantera de La Borona, las aldeas de La Corte de Santa Ana y Calabazares, Almonaster la Real; es este punto mi propuesta es ajena a todas las anteriores, pues sostengo que iba por la aldea de Las Veredas y el lugar de Cabezo Lillo, en vez de subir hasta Cortegana. Era, por lo tanto, un camino que recorría el valle que antecede a la solana de la Sierra y que sólo en el sector de Almonaster la Real la tocaba, pues en esta localidad encontramos el único lugar ubicado en la “sierra de los castaños” con importantes restos antiguos y documentos medievales significativos.

El trazado que propongo se relaciona directamente con la inmensa mayoría de los testimonios epigráficos, arquitectónicos y arqueológicos de la Sierra y su contacto con la Cuenca Minera, el Andévalo y el valle del Chanza y supongo que no será muy difícil explicar su trazado, además, en función del costoso avance de las legiones romanas desde el corazón de la Bética hacia la periferia de lo que andando el tiempo sería el límite sur de la Lusitania, progresión

¹¹¹ Su extracto está fechado en 1752 (Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 518).

¹¹² PÉREZ-EMBED WAMBA, Javier. “La organización de la vida rural en la Sierra a fines de la Edad Media: las ordenanzas municipales de Almonaster”. *Huelva en su historia* 1986, no. 1, p. 277 y *Aracena y su sierra... op. cit.*, mapa 99-100. La dehesa ya estaba fragmentada en el XVII, pues en 1639 se pleiteaba por las dehesas vecinas de “Arguijuela” y de “Aliseda” (Archivo Municipal de Almonaster la Real, legajo 295).

¹¹³ El croquis de 1795 (RUIZ GONZÁLEZ, Juan Enrique *op. cit.*, p.109) rotula “La Lisea” en las inmediaciones de El Patrás y en 1981 la hoja 938-I del Mapa Topográfico Nacional (1:25.000), situaba los “llanos de la Elisea” allí.

que a lo largo del siglo II antes de Cristo sufrió tantos altibajos como demuestran los conflictos de aquellos años¹¹⁴.

En Urion el camino entroncaba con otro que procedía de la zona de Italica e Hispalis, de tal manera que, en realidad, el tramo que acabo de estudiar era más bien la prolongación natural de éste que la continuación del que venía de Onoba, cuya explicación debe buscarse en las circunstancias de la explotación minera de la comarca. En Aruci la vía enlazaba con la que procedía del estuario de los ríos Tinto y Odiel, aunque no veo claro donde se producía el contacto, ya que los caminos tradicionales, apoyados por la cartografía más vieja, hacen pensar que la última vía citada no iba directamente a Aroche, sino al punto donde aún vemos las ruinas de la ermita de San Mamés¹¹⁵, a 22 km. de aquella en línea recta.

Estos caminos, que podemos describir como la parte incluida en la provincia de Huelva de una red constituida por una hipotética vía que enlazase en época romana el valle del Guadalquivir con el actual Alentejo y sus dos conexiones con las zonas mineras onubenses y el estuario de los ríos Tinto y Odiel, han tenido una desigual fortuna en épocas posteriores. Creo que el primer ramal que decayó debió ser el que enlaza Onuba con Urion, pues el interés de este punto era esencialmente minero, siendo obvio que la tardía repoblación de la zona central de la provincia de Huelva, su reparto en diversos señoríos y la aletargada minería no facilitaron su resurrección hasta bien entrada la Edad Moderna. Por el camino que va de la costa a Aroche se ha transitado de manera constante, pues sus extremos corresponden a poblaciones que siempre han sido importantes. El tramo que he estudiado funcionó hasta el siglo XVIII, pero su recuerdo aún pervivía en la toponimia del XIX; creo que su abandono ha tenido mucho que ver con el crecimiento de Aracena y en menor medida con el de Cortegana, además de la entrada de Almonaster en el señorío episcopal, que aconsejaría conectar la parte realenga de la Sierra con Sevilla a través de tierras propias, sin interferencias de otro señor, aunque fuera eclesiástico.

¹¹⁴ Cfr. PÉREZ MACÍAS, Juan Aurelio y Juan Manuel CAMPOS CARRASCO. “El castillo de Maribarba (Aroche, Huelva) y la política de Roma en la Baeturia”. *Lvcentvum* 2002, no. XIX-XX.

¹¹⁵ JIMÉNEZ MARTÍN, Alfonso. “Mezquitas...”, pp. 169-172.