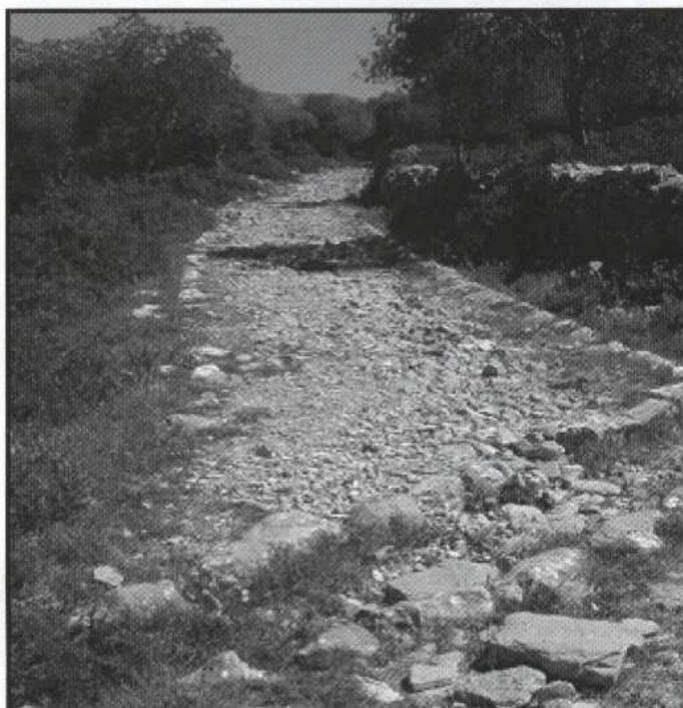


# CALZADA ROMANO-MEDIEVAL UBRIQUE - BENAOCÁZ



**EDITORIAL  
TREVERIS**

Asociación  
Papeles de Historia

Calzada romano-medieval Ubrique-Benaocaz.

© Asociación Papeles de Historia, 2005.

© Luis Javier Guerrero Misa, Natalia Cabello Izquierdo,  
Alejandro Pérez Ordóñez, Manuel J. Castro Rodríguez.

© Patrocina: Asociación Juvenil de Educación Ambiental Matagallo.

© Producción editorial: Tréveris, S.L.

(Colección Historia, 2. Serie Patrimonio, 3).

ISBN: 84-933059-4-4

Imprime: Lozano Impresores.

# Calzadas y vías de comunicación en la Sierra de Cádiz en la Antigüedad

Luis Javier Guerrero Misa  
Arqueólogo

En el estado actual de nuestros conocimientos, se puede afirmar ya, sin ninguna duda, que hace más de 250.000 años que el hombre habita la Sierra de Cádiz. Desde las abandonadas terrazas del Guadalete en Arcos, Bornos, Villamartín o Puerto Serrano (Giles et alii, 1991 y 1992) hasta las localizaciones puntuales del Haza de la Sima de Villaluenga del Rosario o el cerro de Las Motillas en San José del Valle, grupos de cazadores recolectores transitaron por nuestra sierra en busca de nuevos cazaderos, nuevos habitats y de nuevas áreas de captación de recursos líticos con los que fabricar sus armas y herramientas. Durante casi 200.000 años estos grupos nómadas recorrieron la sierra, establecieron campamentos temporales y aprovecharon los recursos que la comarca les brindaba. Muy posiblemente las líneas fluviales, fundamentalmente el Guadalete y su red de afluentes, fueron las primeras vías de comunicación de estos humanos, remontando río arriba por las orillas o siguiendo su curso hacia las zonas más llanas. A esta red fluvial hay que sumar los pasos naturales que la sierra posee, aprovechados o no por los ríos, como el corredor del Boyar entre Benaocaz y Grazalema o como el caso más flagrante que es el de la Manga de Villaluenga.

Geomorfológicamente,<sup>8</sup> la Manga de Villaluenga es un "poljé" o valle estrecho y alargado, empotrado entre dos macizos montañosos, ocasionado por una depresión sinclinal modelada en semifosa y que deja al descubierto los materiales margocalizos del Cretácico (Díaz del Olmo, 1989) y se halla rodeado por más de 70 cavidades en las laderas de ambos macizos. Es por tanto un paso natural, de más de 6 kilómetros de longitud, de fácil acceso, y que constituye una vía natural de comunicación entre las sierras gaditanas y malagueñas, ya que por un lado al salir hacia Ubrique es asequible su comunicación con el Campo de Gibraltar y, por tanto, al Atlántico, mien-



Tramo de la calzada de Ubrique a Benaocaz.

tras que por el otro se sale a la Depresión de Ronda y de ahí a la fértil llanura antequerana.

Hoy en día no sólo sabemos que hubo una estación o asentamiento del Paleolítico Inferior (circa 120.000 años antes de nuestra Era) en los alrededores de la actual población de Villaluenga y en los de su famosa Sima (Guerrero 1989), sino que muchas de las cavidades de las laderas de la Manga estuvieron habitadas también durante el Paleolítico Superior (entre el 18.000 y el 15.000 a.n.e.) habiéndonos dejados representaciones de arte rupestre en algunas de ellas, relacionadas con las famosas de la Cueva de La Pileta, situada al otro margen del macizo calizo, ya en la provincia de Málaga (Gutiérrez, Guerrero, Santiago y Aguilera, 1994). Posteriormente, hacia el 6.000 a.n.e. diversas comunidades agrícolas y, sobre todo, ganaderas, se asentaron en estas mismas cuevas, formando densas colonias en toda la Manga, la zona de Veredilla en Benaocaz y parte de las sierras de Grazalema por un lado y Ubrique-El Bosque por el otro (Guerrero, 1982, 1984, 1985, 1986, 1987 y 1992), por lo que el tránsito de personas y ganado debió ser constante y muy fluido entre las sierras y, muy posiblemente, debió haber intercambios con otras comunidades

asentadas en la presierra (Alberite en Villamartín o Esperilla en Espera).

En definitiva, creemos que fueron estos pueblos prehistóricos, la mayoría de ellos trashumantes, los que iniciaron la red de vías de comunicación no sólo en busca de nuevos pastos para sus ganados y buscar asentamientos más estables o cómodos, sino porque el contacto entre pueblos propiciaba el incipiente intercambio de productos ya fueran artesanales (cerámicas, cuentas de collar, productos derivados del ganado, cestería, etc...) o minerales (sobre todo sílex para fabricar las herramientas pero también otro tipo de piedras de prestigio, para adornos o fines rituales, como el cuarzo, la variscita, la almagra, etc...).

Estos caminos naturales fueron dando lugar, paulatinamente, a caminos más o menos estables, lo que hoy podríamos llamar "veredas", o zonas de tránsito en los que la frecuencia del mismo hace que la hierba ya no prospere.

La eclosión demográfica que sobrevino con la Edad del Cobre en todo el sur peninsular afectó de igual forma a la sierra de Cádiz y son muy numerosos los asentamientos calcolíticos en nuestra comarca, tanto en campamentos estables al aire libre como en algunas de las cuevas

ya usadas desde el paleolítico. La distribución espacial de estos asentamientos hace sospechar unas áreas de control determinadas por cada grupo (ríos, valles, zonas potencialmente agrícolas, vados, etc...) y, por tanto, los pasos naturales quedaron controlados de la misma forma.

Por poner un ejemplo el Peñón Gordo, en término de Benaocaz, era un asentamiento calcolítico que controlaba el acceso al valle de Santa Lucía (es decir hacia Ubrique y la salida al campo de Gibraltar), la zona hacia el valle de Fardelas (donde por cierto hay una extensa área de captación de recursos líticos muy importante para la economía de este periodo) y el acceso a la propia Manga de Villaluenga, pues desde su altura se divisa a la perfección la hoy en día calzada y que por entonces (circa 2.500 a.n.e.) debía ser ya un sendero muy transitado. En las excavaciones de urgencia que allí practicamos en 1985 aparecieron una serie de zanjas que rodeaban el poblado y al propio peñón y cuya finalidad nunca fue del todo definida, pero que bien pudo estar relacionada con el transporte de agua o, quizás más bien, como sistema de defensa (Guerrero y Perdígones, 1985).

Lo cierto es que el Peñón Gordo estuvo habitado en esos momentos más como punto estratégico de control que por motivos económicos (no hay lugares para pastos de suficiente calado en sus alrededores, ni zonas de importancia agrícola) y por esos mismos motivos fue ocupado luego por iberos y romanos tal y como demostraron las citadas excavaciones arqueológicas.

Lógicamente, la importancia de controlar estos pasos naturales era fundamentalmente estratégica ya que, por un lado, formaba parte de un sistema de defensa eficaz (una red de alerta temprana que diríamos ahora en términos militares), y por otro aseguraba que el tránsito pacífico (fuera o no comercial) fuera supervisado. las entradas de las ciudades.

Este entramado de senderos, veredas y caminos debió de ir complicándose en la Edad del Hierro a medida que se fueron estacionando nuevos pueblos y nuevas culturas, roturándose nuevas zonas agrícolas, nuevas zonas de pastos o de extracción de minerales. Sin embargo, la inestabilidad inherente a estos momentos históricos hizo que los pueblos comenzaran a erigirse en cerros bien defendidos en un proceso acelerado de "encastillamiento" que fue la tónica general durante cientos de años. Lógicamente, estos poblados fortificados, algunos posiblemente de raíces célticas incluso (como parece que pudo ser el caso de 'Acinipo' en Ronda, 'Saepo' en Algodonales y 'Ocuri' en Ubrique), se establecieron también cerca de estos caminos milenarios para su mejor control, abastecimiento y comunicación. A su vez, se tendieron nuevos caminos que enlazaron estos poblados fortificados entre sí. No se puede concebir el espectacular desarrollo de las sociedades urbanas prerromanas sin una buena red de caminos que las comunicara, que les permitiera su aprovisionamiento, el comercio de sus excedentes y, lo que culmina en toda cultura que se precie, su unidad política frente a vecinos y posibles invasores. Estas ciudades autónomas estaban vinculadas unas con otras por vínculos políticos, familiares, económicos y religiosos y ello sólo fue posible mediante el uso de estos caminos, mediante la construcción de nuevos senderos y el control férreo de los mismos. Son las que llamamos "Oppidums", es decir ciudades fortificadas y situadas en cerros estratégicos, de fácil defensa y aprovisionamiento de agua, que controlan una zona concreta de su campo visual y que, a su vez, se comunican entre sí, mediante atalayas intermedias. De este tipo de "oppidums" todo el valle del Guadalquivir hasta bien entrado en Jaén y las sierras gaditanas y malagueñas se encuentra repleto. Unos sobrevivirían a las guerras púnicas y a la posterior conquista romana, siendo incorporados como municipios estipendiarios (es decir que pagaban tasas) y otros serían sitiados, asolados y abandonados.

Pensar que esta red de caminos prerromanos era caótica, anárquica o complicada, tal y como he leído en algunos autores, no deja de ser una mera

especulación sin fundamento y que raya en el desprecio histórico a la cultura prerromana hispánica. No creo particularmente que en la sierra de Cádiz los caminos anteriores a la conquista romana difirieran mucho de los que luego empedraron éstos, por la sencilla razón de que unen ciudades que ya eran asentamientos prerromanos de considerable entidad y antigüedad (algunas como el caso de 'Iptuci', en el Cabezo de Hortales en Prado del Rey, incluso llegaron acuñar monedas en su alfabeto libiofenice). Estos caminos eran además vías naturales milenarias, con pocas posibilidades de rectificación debido a la orografía que siempre los había condicionado.

Que existía esta red de caminos prerromanos lo sabemos por los propios romanos. El mero hecho de que de las narraciones que se conservan de las guerras púnicas desarrolladas en la península se deduzca la existencia de vías rápidas por las que los ejércitos de ambos bandos (púnicos y romanos con sus respectivos aliados íberos) ya nos está indicando que existían buenos caminos, estuvieran o no empedrados. La velocidad del transporte de hombres e impedimenta fue algo crucial en el desarrollo y desenlace final, por tanto, no hay que presuponer que la red de caminos fuera tan pésima como algunos la han pintado.

Es más, la leyenda incluso atribuye a Heracles (Hércules), "patrón de los geometras", la paternidad de la primera gran carretera desde el delta del Guadalquivir hasta Reggio en Calabria, de ahí la 'Vía Heraclea', que luego los romanos retomaron y reformaron (en parte por la Vía Augusta), ya que la superposición de trazados fue una constante en todo el ámbito mediterráneo. Algo que sigue existiendo hoy día, no olvidemos que la Nacional IV utiliza en gran parte el mismo recorrido entre Córdoba-Sevilla y Cádiz que usaba la Vía Augusta. A veces rectificaciones de los años cincuenta y sesenta dejan a un lado algún puente, como es el caso de un magnífico puente en Carmona o el cercano al desvío a Utrera al final de la conocida "recta" de Los Palacios, que incluso conserva una lápida con mención a Augusto.

Las vicisitudes bélicas que el sur de la península sufrió desde la derrota en Ilipa (206 a.C.) de



Estructuras de la antigua calzada en el primer tramo de 700 metros.

los ejércitos púnicos hasta la guerra civil entre César y Pompeyo que concluyeron en la famosa batalla de Munda (45 a.C.), incluyendo más de 150 años de guerras, asaltos, asedios, algaradas de lusitanos (con Viriato a la cabeza), etc., se realizaron en base a las vías de comunicación que desde el valle del Guadalquivir se extendían hacia la costa gaditana y malagueña por un lado y hacia el interior de Jaén por otro. Aquí ya hubo los primeros trazados de vías romanas. Sabemos por las distintas narraciones, entre ellas las del historiador Polibio o las del propio Julio César en su "Bellum Hispaniense" (suponiendo que fuera efectivamente el autor de esta crónica histórica), que incluso algunos de estos caminos ya estaban jalonados por miliarios y cómo estas rutas se usaron estratégicamente en los diferentes enfrentamientos. Nos remitimos a este respecto al lector que esté interesado al capítulo I ("Campañas Militares") del libro de Ramón Corzo sobre "Las vías romanas de Andalucía" (Corzo, 1992), con todo lujo de detalles.

Durante estos años, los romanos implantaron una extensa red de carreteras y vías ya en la forma de lo que hoy entendemos como calzadas, es decir, caminos

empedrados, si bien no todos estos caminos llegaron a estar efectivamente pavimentados con losas o piedras escuadradas. Su misión ya no sólo era estratégica, sino también económica y administrativa pues Roma rápidamente organizó los nuevos territorios conquistados en provincia. En este sentido las calzadas romanas contribuyeron notablemente a exportar el estilo de vida y el modelo político-social que predominaba en Roma y fue el instrumento clave de la "romanización" de muchas zonas.

Las calzadas también sirvieron para expandir un modelo económico de tipo latifundista y esclavista que ya funcionaba desde hacía siglos en las campiñas romanas, toscanas, etc...y fueron una excelente herramienta para colonizar el "ager" (campos cultivables) y el "saltus" (dehesas) de las provincias recién conquistadas ya que en base a ellas se realizaban las "centuriaciones" o reparto de parcelas más o menos rectangulares que se otorgaban a los legionarios veteranos tras su licencia del ejército.

Polibio afirma que hacia el 120 a.C. la llamada Vía Máxima unía Gades (Cádiz) con los Pirineos, con un recorrido de más de 1.500 kms.

Esta vía se convertiría después en la Vía Augusta que estaría en funcionamiento más de siete siglos. Prima, en principio, la finalidad estratégica y son los propios legionarios romanos quienes trazan y construyen las calzadas más importantes, siendo sustituidos luego por esclavos y obreros especializados. Cuando César llega a Hispania la red estaba muy consolidada, unía las principales ciudades, las capitales de las provincias en las que se había dividido la península, las zonas mineras, las costas, etc y se habían construido decenas de puentes y acueductos. En el año 46 a.C. César consigue llegar con sus legiones, a pie, desde Roma hasta Obulco (Porcuna, Jaén) en tan sólo veintisiete días para enfrentarse a los hijos de Pompeyo y en su narración lo hace orgulloso de que sus legionarios no hubieran tenido que viajar por mar, ni "mojarse los pies" siquiera.

Con Augusto se completó la división administrativa de la Hispania romana y definitivamente se completó la Vía Augusta con un nuevo firme y un nuevo establecimiento de miliarios, quedando como definitivo el "iter Gades-Roma", conservado en varios testimonios documentales como los famosos "Vasos de Vicarello", el itinerario de Antonino o la "Tabula Peutingeriana", en los que se detallan los nombres de las ciudades y "mansiones" (especie de posadas o casas de postas) con expresión de las millas romanas (1,4 kms aproximadamente) existentes entre cada uno de ellos. Lógicamente a partir de las principales vías que conectaban con Roma fueron enlazándose nuevas vías de ámbito más comarcal bien por el procedimiento de adecuar y mejorar los caminos ya existentes, bien mediante el trazado de nuevas carreteras. No debemos olvidar que se estima que en todo el Imperio Romano se ha calculado que hubo más de 100.000 kilómetros de calzadas (y eso sin contar con las vías más locales), lo cual nos da una idea bastante exacta de lo importante que era para Roma el establecimiento y, sobre todo, mantenimiento de estas vías de comunicación. Es más, hubo funcionarios específicos encargados del mantenimiento, reparación y mejora de sus trazados. Con Augusto se creó también el correo oficial ("cursus publicus"), lo que dio origen al establecimiento a su



Panel informativo instalado en la calzada romano-medieval.

vez de las "mansiones" (o casas de postas oficiales, de aquí nuestra palabra mesones) y las "mutationes" (posadas en las que se podía cambiar el carruaje y los caballos de tiro), este correo llevaba un salvoconducto con sello imperial y llevaba toda la correspondencia administrativa entre las capitales de provincias y la del Imperio.

Para dar una visión general de cómo se organizaba la red de calzadas y cómo se construían, vamos a seguir a Jean Pierre Adam que cita a su vez un documento redactado por el geómetra "Sicculus Flaccus" (funcionario romano del siglo I d.C.). Así, las calzadas se organizaban jerárquicamente de la siguiente forma (Adam, 1996):

1.- "Vías Públicas", o calzadas construidas por el estado y que normalmente llevan el nombre de su constructor, siendo las más importantes.

2.- "Vías Militares", construidas y mantenidas por el Ejército en un principio con un objetivo estratégico o de control de nuevos territorios conquistados. Una vez pacificada la zona pasaban al estado convirtiéndose en vías públicas normales.

3.- "Vías Vecinales" o "Actus", construidas y mantenidas por las administraciones provinciales o incluso los propietarios y terratenientes de la zona.

4.- "Vías Particulares" o "Privatas", construidas por los propietarios de las tierras.

En lo referente a la construcción en sí de las calzadas existen varios tópicos que hay que desterrar. En primer lugar, no todas las calzadas estaban empedradas con losas planas, tal y como es la imagen idealizada que todos tenemos de ellas (la visión más frecuente es la de la famosa Vía Appia de Roma a Capua,

bellamente enlosada y rodeada a ambos márgenes por centenares de sepulcros de las familias nobiliarias romanas y que es más una calle que una calzada), sino que lo habitual es que estuvieran empedradas con piedras irregulares fuertemente apisonadas y enlazadas, lo que con el paso del tiempo ocasionaba que se levantaran algunas y se pusieran de "punta". El material empleado era el de la región, de ahí que en nuestra comarca se usara la caliza irregular. Las calzadas "enlosadas" eran más propias de las ciudades importantes y de sus alrededores y se pavimentaban de esta forma por un doble motivo, primero, por "comodidad" del tránsito rodado ya que los carros y las caballerías tenían una mejor superficie de rodamiento (lo que hoy llamaríamos capa de rodadura, pero en asfalto) y, en segundo lugar, porque al ser zonas donde los tiros, fueran caballos, asnos o bueyes, estaban mucho tiempo parados, es más fácil la limpieza de los excrementos de estos animales, algo vital para la propia salubridad de las ciudades.

En lo referente a las anchuras de las calzadas también hay diferentes medidas, pero lo normal era que las calzadas principales tuvieran entre tres y seis metros de anchura. En el caso de las calzadas secundarias, las dimensiones mínimas debían garantizar el paso de un carro o el cruce de dos vehículos, por lo que la anchura mínima puede estimarse en al menos unos dos metros. Por último, no todas las calzadas romanas secundarias estuvieron empedradas y así cuando la vía se presenta sin la última capa de pavimento pétreo y llevan sólo una capa de zahorra se las denomina "via glareae stratae" o "silice stratae", ya que su construc-

ción era mucho más rápida y barata. Incluso hay descritas calzadas sin ningún tipo de cimentación, ni pavimentación, sino únicamente mediante el apisonamiento del terreno y se denominaba "Via terrenae". Otro tipo, éste mucho más rudimentario, era la llamada "via terrenae" que consistía en una simple explanación y apisonamiento del terreno para facilitar el tránsito de carros, por lo que es de suponer que así eran la mayoría de los caminos vecinales.

No voy a dejar pasar esta oportunidad para mencionar la "idealizada calzada" que el antiguo ICONA, a finales de los años setenta del pasado siglo, supuestamente restauró (más bien recreó) en la entrada de la propia Manga de Villaluenga, en término de Benaocaz, a la que añadió una zona de recreo, miradores y barbacoas. Si se compara este tramo recreado por el ICONA y el resto de la calzada entre Ubrique-Benaocaz-Archite-Manga de Villaluenga las diferencias son bien palpables, por lo que nos reiteramos en lo peligroso que es realizar "restauraciones" sin asesoramiento arqueológico.

### Elementos constructivos

Lo segundo es desterrar la idea de que "todas" las calzadas se construyeron de igual forma y todo el mundo recita, sin tener evidencias arqueológicas o cortes de sección que lo atestigüen en muchos casos, la fórmula sacada de la obra del arquitecto romano Vitrubio, por la que toda calzada estaba compuesta de los mismos elementos constructivos, esto es, de 'Statumen', 'Rudus', 'Nucleus' y 'Pavimentum' o 'summa castra'. Resumiendo, primero se excavaba una trinchera que se rellenaba de piedras gruesas formando un cimientado ('Statumen'), luego se le echaba una gruesa capa de gravilla ('Rudus'), seguía una capa de tierra apisonada y compacta ('Nucleus') y se recubría finalmente con piedras más o menos cuadradas o losas ('Pavimentum'). Lateralmente y sobre todo en las pendientes, las calzadas solían llevar encitados de piedra que formaban canales de desagüe de las escorrentías. El objetivo de este sistema, a veces muy caro de construir, era la perdurabilidad de la propia calzada ya que se obtenía un vial compacto, bien drenado, fácil de mantener y muy perdurable.

No obstante, como algunos autores ya han demostrado, Vitrubio cuando hablaba de este tipo de pavimentos no aludía a las calzadas o carreteras que recorrían el imperio (y eso que él era arquitecto e ingeniero militar), sino más bien a calles y carreteras cercanas a las grandes urbes. Parece que este tópico del mismo sistema constructivo proviene de una obra, siempre citada pero muy pocas veces consultada, realizada por un estudioso belga llamado V. Bergier, que en 1728 extrapoló las palabras de Vitrubio a todas las calzadas en su obra de recopilación sobre éstas denominada "Histoire des grands chemins de l'empire Romain", y este error (como muchos otros de la historiografía) se ha sucedido de autor en autor desde entonces.

Lo cierto es que esta definición es más bien una norma teórica de cómo tenían que ser las calzadas principales (en ciudades y aldeaños), que algo que fuera lo habitual, ya que en la práctica se ha constatado que no siempre se empleaba esta forma de construcción y faltan elementos en algunas y existen otros elementos diferentes en otras. Es más, arqueológicamente, cuando se realizan secciones de calzadas es seguro que la estratigrafía sea diferente, incluso en tramos distintos de una misma calzada, donde pueden variar los grosos de las capas según fuera necesario para el ingeniero romano que las construyó.

No sólo eso, sino que también la época en la que se construye cada una de ellas afecta a su sistema constructivo y, sobre todo, afecta el tipo de terreno sobre el que se traza y más aún, los materiales de acarreo que se emplean en su construcción (si hay que buscarlos en canteras alejadas, lógicamente se encarece el coste de construcción). Así en zonas pantanosas, como en los Países Bajos o el sur de Inglaterra, las vías sustituían las zanjas rellenas de piedras por entablamentos de madera sujetos mediante estacas de madera hincadas en el suelo, que a su vez se recubrían de grandes piedras y cascotes y, por último, con la capa de piedra del pavimento. Igualmente, en zonas montañosas, como es la nuestra, muchas veces no se realizaba la cimentación, pues se trazaba sobre suelos muy duros que ya hacían las veces de "statumen". En éstas últimas son siempre necesarias las obras de contención de taludes e incluso de

construcción de calzados (de ahí que algunos autores deriven de aquí la palabra "calzada") y, sobre todo, debían tener los canalillos de desagüe de las escorrentías como sucede en la calzada de Ubrique a Benaocaz y Manga de Villaluenga. A estos muros, hay que sumar las zonas de vadeo y las alcantarillas que se debían instalar para impedir inundaciones y el ejemplo de la vía de la sierra está plagada de este tipo de pequeñas obras de ingeniería.

Según J. P. Adam algunas calzadas de montaña fueron demasiado estrechas (menos de 3 metros) y tuvieron demasiada pendiente (a veces más del 15%), para permitir el uso de carros, por lo que muy posiblemente fueran usadas solamente por animales de carga. En la sierra es verdad que existen calzadas estrechas (en Grazelema hay algunos tramos que no superan los 1,50 metros de anchura), pero creo que pertenecen más bien a calzadas realizadas o reformadas en época medieval y moderna antes que a calzadas romanas que sí mantienen una anchura suficiente en los tramos que hemos recorrido y utilizan, en algunos tramos como en la Manga, tramos escalonados con suficiente longitud entre unos y otros como para permitir el paso de carros.

El último de los tópicos sobre las calzadas romanas es que siempre eran rectas. Esto también es un mito y además fácilmente comprobable por cualquiera que recorra alguna de ellas, incluso las principales. Lógicamente, allí donde no se puede trazar una línea recta se trazaban curvas y si, además, la naturaleza del terreno, como es el de la Sierra de Cádiz, no ayudaba, pues lo habitual es que los ingenieros y topógrafos romanos, ayudados por un curioso instrumento denominado "groma" (Adam, 1996), se adaptaran a la orografía y plantearan el trazado más simple y más corto. Esto ocasionó, evidentemente, que los ingenieros romanos nos dejaran espléndidos monumentos civiles en la forma de impresionantes puentes, construidos no sólo para salvar ríos, sino también pasos y puentes de montaña. En la sierra no hay muchos, pero en Grazelema, en la zona de la ribera del Gaidovar, aún se pueden ver varios puentes de construcción romana y que corresponden a la calzada que desde la Manga (por

tanto desde 'Ocuri') se dirige hasta la antigua ciudad ibero-romana de 'Lacilbula' y desde ésta en dirección hacia 'Acinipo'. La arqueóloga Miriam Pavón, que entre 2001 y 2003 restauró parte de la calzada del Barrio Bajo de Grazelema, encontró un posible miliario de esta calzada de la ribera del Gaidovar en el lugar denominado Villa Candil, a las afueras de la actual Grazelema (Pavón, 2001).

En zonas de montaña, los ingenieros romanos buscaban los lugares menos expuestos a los fenómenos erosivos y en nuestra comarca, la naturaleza del terreno, predominantemente calizo, y la abundancia de lluvias (no olvidemos que es una de las zonas de la península Ibérica con mayor índice pluviométrico) obligó a utilizar lo que se llama "cuerdas altas", es decir trazados a media altura de ladera que suelen ofrecer un mejor drenaje, siempre que la pendiente no fuera excesivamente pronunciada y adaptándose al terreno de la mejor forma. No obstante cuando esto no es posible, se baja al valle o se utiliza el paso natural entre macizos calizos y se le dota de canales de desagüe laterales, aliviaderos en diagonal, etc., pues las escorrentías son el principal peligro para el mantenimiento de la calzada (Moreno, 1999 y 2001).

En la Sierra de Cádiz existen varias vías de comunicación antiguas y de algunas de ellas se conservan tramos bastante prolongados y en buen estado. Otras vías, lógicamente, están perdidas o han sido engullidas por nuestra propia red de carreteras asfaltadas, como ha ocurrido en algunos tramos de la calzada de la Manga. También hay que tener en cuenta que muchas de ellas han sido utilizadas después de la conquista cristiana de 1485 como vías pecuarias y, por tanto, se confunden con las vías

nuevas implantadas ya en época moderna, fundamentalmente las del siglo XVI con el auge de la Mesta, que tantos pleitos ocasionó en las Siete Villas y sobre todo a Benaocaz (Sigler, 2002) por usurpación de terrenos comunales.

No existe, por el momento, un estudio pormenorizado de todas las calzadas, vías y caminos antiguos de la sierra, si bien es verdad que la propia orografía serrana impide que haya muchas más de las que ya conocemos. Entre 1981 y 1983, Ramón Corzo, por entonces director del Museo Arqueológico de Cádiz, y sus colaboradores publicaron, en la serie sobre los pueblos de la provincia de Cádiz, los de Benaocaz, Villaluenga, Grazelema, Ubrique y El Bosque, y en ellos ya se especificaban las calzadas que existían en cada uno de estos pueblos, relacionándolos siempre a dos momentos históricos concretos. En primer lugar, la época romana, con una calzada principal que desde el Campo de Gibraltar, en concreto desde el municipio romano de 'Carteia', en la actual San Roque, uniría las principales ciudades ibero-romanas de la sierra ('Iptuci' en Prado del Rey, 'Ocuri' y 'Vsaeo' en Ubrique, 'Lacilbula' en Grazelema, y 'Acinipo' y 'Arunda' en Ronda) y ésta a su vez con la capital de la 'Baetica', 'Corduba' (Corzo et Alli, 1981-1983). Volvemos a remitir al 'Bellum Hispaniense' para recordar como tras la batalla de Munda, los hijos de Pompeyo escapan por una calzada desde el interior de la campiña sevillano-cordobesa, donde supuestamente estuvo Munda, hasta la propia 'Carteia', atravesando la sierra. Esta calzada contaba con miliarios pues Cneo Pompeyo fue recogido por una litera junto al octavo miliario como dice el 'Bellum Hispaniense' (Corzo, 1992).



Restos de pavimento de la calzada, en el primer tramo partiendo de Ubrique.



Examen técnico de la calzada romano-medieval.

El infatigable estudioso de las vías de comunicación romanas Gonzalo Arias, que publica trimestralmente el boletín denominado *El Miliario Extravagante*, sólo recoge como vía auténticamente romana para nuestra comarca, la vía interior entre 'Ocuri' y 'Acinipo', a la que designa con el epígrafe B31 (treinta y una de la provincia Bética) en su catálogo, por lo que deducimos que se inclina más por la opción de que la vía de escape hacia "Carteia" del hijo de Pompeyo fue a través de 'Arunda' (la actual Ronda), vía que designa con el epígrafe B30, y hace prolongar a ésta desde Ronda hasta Teba (provincia de Málaga) y de aquí por la llanura del río Corbones hasta Córdoba (Arias, 2004), hipótesis que es perfectamente viable.

Sin embargo, recientemente, en las excavaciones que hemos realizado en la Muralla Ciclópea de la ciudad ibero-romana de 'Ocuri' entre 1999 y el 2003, la aparición de numerosas monedas precisamente de 'Carteia' en la zona de la entrada principal de la muralla y la ausencia de monedas de otras ciudades ibero-romanas (tan sólo una de 'Iptuci', en Prado del Rey, ciudad a la que también consideramos unida mediante un ramal que derivaría hacia la ciudad romana de Sierra Aznar y de ahí hacia la campiña jerezana y por tanto hacia 'Gades'), ha sido un dato muy significativo a tener en cuenta en la confirmación arqueológica de la existencia de esta calzada 'Carteia-Ocuri-Lacilbula-Acinipo' en momentos muy tempranos, al ser un testimonio claro del tráfico existente

entre ambas ciudades entre los siglos I a.C. a I d.C. (Guerrero, García y Sánchez, e.p.). En concreto, se trata de ocho monedas (cinco semis y tres cuadrantes) de 'Carteia', halladas en distintos lugares de la entrada de la muralla y sus zonas aledañas, pero todas en casi los mismos paquetes estratigráficos y con cronologías que van desde el 25 antes de Cristo al 15 después de Cristo (Blanco, 2003), un margen cronológico de 40 años, muy interesante para fechar este tráfico intenso entre ambas ciudades, entre la costa y la sierra interior.

Por tanto, creemos que este revelador dato arqueológico confirma sin lugar a dudas, la unión mediante una vía de comunicación de tráfico denso entre la ciudad serrana de 'Ocuri' y la costera de 'Carteia', de importancia vital para el control del Estrecho, aunque como es lógico no podemos concluir que fuera ésta y no la propuesta por otros autores como la vía usada por el hijo de Pompeyo, algo que para los efectos prácticos de este trabajo concreto no tiene relevancia.

En relación a esta vía de 'Corduba-Carteia', Corzo la detalla pormenorizadamente en su libro sobre las vías romanas de Andalucía ya citado y hace mención a como la vía pasaría por los términos de El Coronil, Montellano y Puerto Serrano para desembocar en el cruce de Cuatro Mojones, donde se unen los términos actuales de Puerto Serrano, Villamartín y Algodonales y de donde, al parecer, a finales del siglo XIX se extrajo un miliario que desgra-

ciadamente se ha perdido. De Cuatro Mojones la vía se internaría en la sierra por Matrera (Villamartín-Prado del Rey) y siguiendo la carretera actual llegaría a El Bosque, donde podría unirse con la vía procedente de 'Iptuci', Sierra de Aznar y zona de Algar. Corzo la deriva de aquí, a través del río Majaceite hacia Tempul y de ahí a la costa gaditana.

En este sentido apunta Corzo que el ramal hacia 'Ocuri' y 'Acinipo' también debió ser utilizado en época musulmana pues pudo ser la forma más directa de comunicación entre la Kora de Takurinna (Ronda) y Gibraltar (Corzo, 1992), por lo que se debieron realizar reparaciones de esta milenaria vía en época musulmana, si bien no aporta pruebas de ello.

El otro momento histórico, lógicamente, la época medieval, o más bien la moderna en el caso de la sierra de Cádiz, ya que la renovación y reparación de las antiguas calzadas romanas se realizó a partir del siglo XVI con el resurgir de la Mesta y el señorío de las Siete Villas. No tenemos, hasta el momento, constancia arqueológica, ni documental, que nos indiquen que la población musulmana, fundamentalmente de origen bereber, que habitó la sierra durante casi ocho siglos realizara construcciones de calzadas o reparara las romanas existentes, a pesar de lo dicho por Ramón Corzo.

En 1984, Margarita Toscano San Gil inventarió una serie de yacimientos arqueológicos con vistas a la declaración del Parque Natural 'Sierra de Grazalema' y entre estos incluyó las calzadas entre Ubrique y Benaocaz, la de la Manga de Villaluenga, la de Benamahoma a Benaocaz por el Puerto de Don Fernando y la Cañada de Los Molinos de Grazalema en la ribera del Gaidóvar (n<sup>o</sup>s 49 al 52 de su inventario, Toscano, 1985). En las definiciones de las mismas suele atribuirles a casi todas origen romano con posteriores remodelaciones y reparaciones en época medieval y moderna.

Esta tónica es la que nosotros mismos hemos observado (Guerrero, 1987) y ha sido igualmente constatada en las actuaciones arqueológicas de restauración, conservación y puesta en valor realizadas por el proyecto 'Arqueosierra' de la Mancomunidad de Municipios Sierra de Cádiz entre 2001 y

2003 en las calzadas de Villaluenga del Rosario y Grazalema. Es decir, que las sucesivas reparaciones de todas estas calzadas en diferentes momentos históricos han terminado por unificarlas y su longevidad y uso continuado hasta principios del siglo XX, hace muy difícil, a veces, saber cuáles son romanas o cuáles son medievales/modernas. Las variaciones en el ancho y en las características técnicas de los distintos tramos documentados se explican por estas continuadas reparaciones, pero no son por sí mismos caracteres definitorios sobre su origen (Castillo, 2001 y Pavón, 2001 y 2002). La clasificación posterior de muchas de estas calzadas como vías pecuarias, a partir del siglo XVI, ha enmascarado igualmente el carácter de vía de comunicación antigua de la mayoría de ellas. Así la calzada de la Manga se la conoce como Cañada Real de los Pedernales en la zona de Benaocaz y Cañada Real de la Manga o de Campobuche en Villaluenga del Rosario.

### Cronología

En definitiva, actualmente, debido a este proceso de "mimetización" sólo es adscribible cronológicamente una calzada de la sierra de Cádiz por la unión entre ciudades, poblaciones o villas adscritas a una determinada cultura. Si se comprueba que una vía une realmente ciudades romanas, lo lógico es pensar que sea de origen romano, a pesar de que haya sido reformada, restaurada o modificada decenas de veces en los últimos dos milenios. Si por el contrario, una vía une ciudades o aldeas medievales o modernas, lo lógico es que su origen también lo sea. De todas formas, volvemos a insistir que la falta de un estudio más exhaustivo y sobre las técnicas particulares de construcción hace muy difícil la adscripción cronológica a un único momento de algunas de estas vías de comunicación... pero... de todas formas, casi todas son bimilenarias y, en consecuencia, forman parte también de nuestro bagaje histórico, un bagaje que debemos estudiar y conservar escrupulosamente, porque nuestro deber como ciudadanos es mantenerlas para que la puedan conocer nuestros sucesores, nuestros hijos y los hijos de nuestros hijos.

[Bibliografía: al final de la publicación].

# Últimas intervenciones, descripción y estado actual de la calzada

Natalia Cabello Izquierdo

Arqueóloga

Los últimos 73 años (1931-2004) han supuesto para el camino que une Ubrique con Benaocaz su casi total olvido y abandono por parte de las administraciones públicas. Sin embargo, durante este mismo período de tiempo la población no ha dejado de utilizarlo, pasando de unos usos agropecuarios y comerciales todavía tradicionales en las décadas de 40-50 del siglo XX hasta los nuevos usos recreativos y turísticos de los últimos años, promocionados desde el mismo momento de la creación del Parque Natural de la Sierra de Grazalema en la década de 1980; entre ambas etapas hay un momento intermedio de escasa utilización, fruto de los cambios económicos y sociales que la zona de la Sierra de Cádiz experimenta en los años 60.

Durante este larguísimo período, la calzada ha sufrido algún deterioro debido fundamentalmente a factores naturales. Sin embargo, sorprende que, a pesar de 73 años del desinterés por parte de las administraciones (solo es reseñable la intervención arqueológica que tuvo lugar en los meses de julio y agosto de 1993), su estado actual de conservación es bastante bueno a lo largo de sus 11 kilómetros de recorrido, incluso en los últimos 720 metros que entroncan con la localidad de Ubrique, víctima del vertido incontrolado de escombros en las dos últimas décadas y del tránsito de vehículos pesados en los últimos años.

Pero volvamos 73 años atrás. Las últimas intervenciones públicas en los arreglos del camino que une Ubrique con Benaocaz tuvieron lugar en 1931, en el momento de transición entre los últimos días del reinado de Alfonso XIII y comienzos de la II República: "(...) Capítulo 4, obras públicas: (...) los jornales invertidos en la reparación del camino de Ubrique, del Peñón del Santo y de la vereda del acebuchal, los cuales se encontraban en muy mal estado de conservación(...), importe total 282 pesetas" (Archivo Histórico de



Tramo de la calzada de Ubrique a Benaocaz.

Benaocaz, caja 22, folio 155. Sesión ordinaria del día 4 de abril de 1931).

Ya el importe de la reparación parece de escasa cuantía para la época, y, de hecho, en poco tiempo las inversiones públicas en las reparaciones de la calzada desaparecerán de las actas plenarios. Se concluía, de esta manera, una rutina anual de intervenciones públicas en los últimos siglos en las "composiciones y empedrados de caminos, que se hallan casi intrasitables a causa de los frecuentes temporales que con frecuencia se experimentan en este país, habiendo ocurrido por ello varias desgracias y en el día caminan con mucho peligro las personas y las caballerías..." (Cavildo del 3 de junio de 1826. Archivo Histórico de Benaocaz, caja 11). Fue por estas mismas fechas, a principios del siglo XIX, cuando el naturalista Simón de Rojas Clemente Rubio (Historia Natural del Reino de Granada, 1804-1809) y la madre de la célebre escritora Fernán Caballero y también escritora, la gaditana Francisca Larrea (Viaje a Bornos y Ubrique en 1824) dejaron en sus escritos constancia de sus andanzas por la calzada con unas valiosas descripciones tanto científicas como literarias.

Durante los años 40 y 50 del

siglo XX, y a pesar de la mayor relevancia que va adquiriendo poco a poco la nueva carretera que une Ubrique con Benaocaz, precisamente en esos difíciles años de la posguerra española, el tránsito de personas y caballerías entre las dos localidades se mantendrá como de costumbre, ya que los modos de vida tradicionales perdurarán unos años más debido a diversas causas, fruto de la coyuntura de posguerra.

La orientación definitiva hacia la industria de la piel que experimenta la economía de Ubrique a partir de los años 60, supondrá el declive definitivo de las actividades tradicionales y, como consecuencia del mismo, podemos explicar el escaso uso que durante esta etapa histórica se hace de la calzada.

Tendremos que esperar a la década de los 80. Durante la misma se llevará a cabo la promoción turística del Parque Natural Sierra de Grazalema que dará de nuevo vida al viejo camino.

Las nuevas ideas sobre la puesta en valor del patrimonio no solo natural sino histórico, etnológico y arqueológico irán calando poco a poco a nivel institucional y social. Ya a principios de los 90 se llevará a cabo la primera intervención planificada en el patrimonio arqueológico

del término municipal de Ubrique y tendrá como objetivo la calzada. Antes incluso que en Ocuri (cuya puesta en valor comenzó en 1997) en 1993, los trabajos de limpieza y consolidación de la calzada pueden considerarse como los pioneros en la Sierra y se materializaron en un proyecto elaborado por la Delegación de Cultura de Cádiz y denominado "Intervenciones en Áreas de Interés turístico-cultural de la Sierra de Cádiz".

## Limpieza y consolidación de la Calzada en 1993

Gracias al convenio de colaboración INEM-Corporaciones locales pudo llevarse a cabo la ejecución de trabajos de limpieza y consolidación en la calzada medieval Ubrique Benaocaz a cargo de la arqueóloga que suscribe este capítulo.

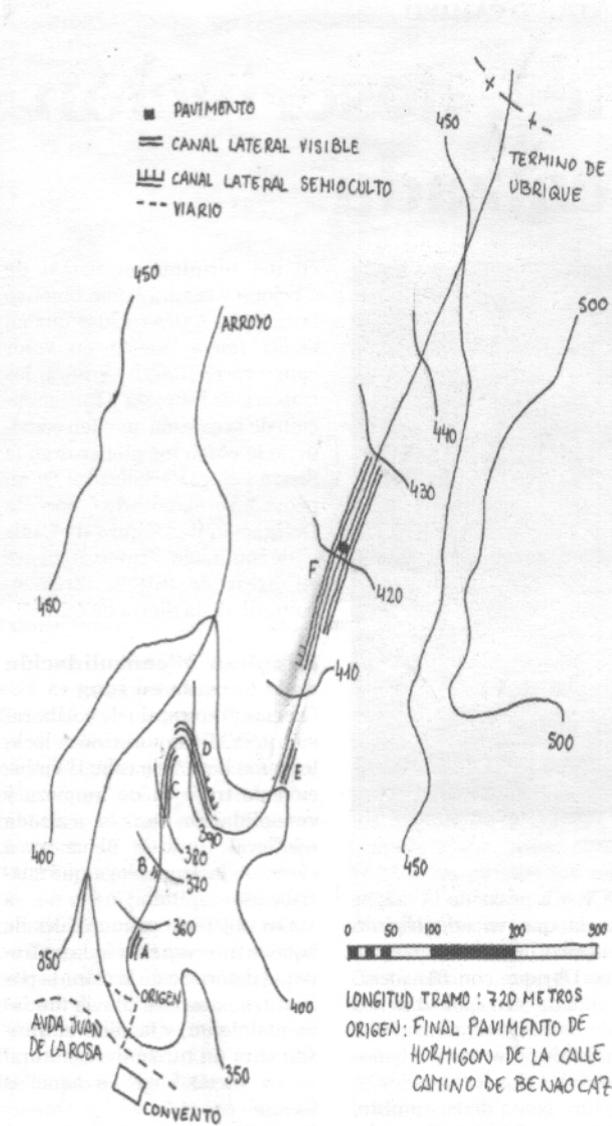
Los objetivos primordiales de aquella intervención fueron: frenar el deterioro de la calzada por factores naturales (lluvia fundamentalmente) y facilitar el tránsito para un turismo ecocultural ya en pleno auge en aquellas fechas.

En el preceptivo informe técnico remitido a la Consejería de Cultura se adjuntaba una relación y descripción de los trabajos realizados:

- Tareas de limpieza (de matorrales, arbustos y vegetación en general; limpieza de cunetas o regueras; de cascotes y pequeñas acumulaciones de tierra, de derrumbes, de basurero y escombrera).

- Tareas de consolidación de estructuras existentes (consolidación de cunetas o regueras de alcantarillas; nivelación en zonas afectadas por hundimiento y de peor tránsito; recolocación de pavimento o enlosado; reposición de piedras en los laterales; recomposición de lindes de piedra.

También se recogía en el informe el estado de conservación de los diferentes puntos de la calzada y la necesidad de llevar a cabo ciertos trabajos arqueológicos futuros en zonas muy puntuales, de los cuales quiero destacar el capítulo dedicado a la retirada de escombros.



Plano del primer tramo de la calzada. / MANUEL J. CASTRO RODRÍGUEZ

Cito textualmente: "La presencia de escombros constituye un elemento disonante que sería necesario erradicar (...) en el tercer tramo de la calzada, ya próximo a Ubrique el vertido de escombros en la calzada se encuentra actualmente totalmente incontrolado y su presencia se hace cada vez más patente en mayores tramos (...) también sería necesario repavimentar ciertos puntos de la calzada con piedra del lugar" (Natalia Cabello, 1993).

Desafortunadamente no hubo más intervenciones arqueológicas ni futuros proyectos de consolidación y conservación para nuestra Calzada. ¿Qué debemos, pues, reseñar de estos últimos onces años? ¿Ha cambiado algo durante esta larga década? Pues sí: La calzada Ubrique - Benaocaz recibe cada año a mayor número de turistas, senderistas, excursionistas, escola-

res... su popularidad tiene un alcance incluso internacional ya que forma parte de la GR7, la Gran Ruta senderista que une Tarifa con Atenas.

Paradójicamente sigue sufriendo su lento deterioro fruto del paso del tiempo y en sus últimos 720 metros continúan presentes los escombros denunciados en 1993.

**Descripción y estado actual**  
Desde 1993, no se han realizado más intervenciones arqueológicas en la calzada, sin embargo, su estado de conservación ha permanecido prácticamente invariable desde entonces, y ello a pesar de que la vegetación ha vuelto a invadir ciertos tramos del camino y que ha sufrido el tránsito de vehículos pesados en los últimos años en los primeros 720 metros.

**Descripción:**  
En sus 11 kilómetros de longitud

### “El deterioro del primer tramo no debe interpretarse como la no existencia de la calzada”

la calzada presenta el aspecto constructivo muy homogéneo. Con una anchura media de 25 metros, su recorrido está jalonado por seis puentes o alcantarillas de indudable valor arquitectónico, y por regueras o cunetas y aliviaderos que constituyen uno de los elementos más singulares de la misma.

#### Técnica constructiva:

Dos líneas maestras de piedras canteadas en ambos laterales constituyen las guías para el posterior enlosado o empedrado. Las cunetas o regueras están construidas con piedras de menor tamaño y su presencia abrumadora responde a alto nivel de pluviosidad de la zona.

**Estado actual de conservación:**  
Se conservan íntegramente las dos líneas maestras de piedras en ambos laterales, así como las cunetas o regueras que la hacen tan característica. Por su parte, el empedrado o enlosado original de la calzada se encuentra conservado en un cincuenta por ciento aproximadamente.

El particular estado de conservación de los 720 metros que arrancan de Ubrique merece una atención especial y un análisis técnico más detallado:

Por su cercanía a la localidad de Ubrique es la parte de la calzada más castigada por factores antrópicos (tránsito de vehículos...). Sin embargo, el oculta-

miento actual de la mayor parte de la misma y su deterioro no debe interpretarse como la no existencia de la calzada; de hecho existen evidencias arqueológicas en superficie de la presencia de la misma. Estas evidencias son (partiendo de Ubrique en sentido ascendente hacia Benaocaz):

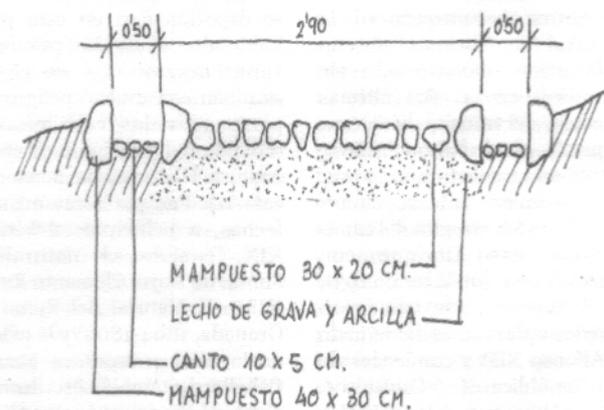
- Con una longitud de unos 30 metros se aprecia la reguera derecha, aunque con bastante vegetación y transformada por obras de reparación actuales.

- Más arriba y con una longitud de 60 y de 50 metros respectivamente se observan las regueras derecha e izquierda y algunas alineaciones de las piedras maestras originales. También presenta abundante vegetación.

- Después de 26 metros más de reguera con una perfecta alineación, se observan en superficie 180 metros de ambas regueras.

- Por último, a 636 metros del origen se documentan en superficie con total claridad todos los elementos constitutivos de la Calzada; a saber: las líneas de piedras maestras canteadas de ambos laterales, las regueras y el empedrado.

No obstante, estas evidencias arqueológicas en superficie son solo una muestra. No podemos negar que gran parte de la calzada se encuentra oculta y otra gran parte deteriorada. Por ello, estas tienen que ser, ni más ni menos, las razones para conservar nuestra Calzada, para que rescatemos nuestro patrimonio y con él nuestra propia memoria, construyendo de esta manera la base de un valioso legado.



SECCION TIPO  
ACOTADO EN METROS

Sección tipo de la calzada. / MANUEL J. CASTRO RODRÍGUEZ

# Un gran elemento del patrimonio arqueológico y etnológico

Alejandro Pérez Ordóñez

Licenciado en Historia del Arte

Si se puede afirmar algo con Srotunda certeza y sin lugar a ningún género de duda sobre nuestra calzada romano-medieval es que constituye un elemento fundamental en el acervo de nuestro patrimonio histórico. Desde Papeles de Historia ya hemos efectuado la defensa de numerosos objetos patrimoniales locales, como nuestra tristemente desaparecida antigua plaza de toros, la arboleda de Los Callejones o las iglesias de San Pedro y San Juan de Letrán. Ahora la calzada que unía Ubrique con Benaocaz y otros pueblos de la Sierra de Cádiz se encuentra también en peligro. Podría pensarse que los inmuebles y yacimientos que conforman el patrimonio histórico de una localidad (los llamados "bienes culturales") son intocables y que nadie en su sano juicio sería capaz de planear destruirlos o modificarlos ostensiblemente con diversos fines. La experiencia nos dice que no es así. ¿A qué se debe esto? Intentemos responder aclarando los conceptos y términos implicados en la cuestión y basándonos en la legislación vigente en materia de protección del patrimonio histórico.

El concepto de "patrimonio histórico" es bastante amplio y ambiguo. La Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español (LPHE) dice en su artículo 1, apartado 2: "Integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico". Así, como tal puede entenderse desde un gran conjunto monumental hasta una humilde casa de labor entendida como muestra de arquitectura popular y con valor etnográfico. Y eso en cuanto a los bienes



Una parte del primer tramo de la calzada de Ubrique a Benaocaz.

inmuebles, pues también se entiende como tales los bienes muebles, como pinturas, esculturas e incluso documentos históricos conservados en archivos, bibliotecas, etc. En este ámbito, las posibilidades de reconocimiento de valor patrimonial son tan extensas y variables que se hace casi imposible el inventario y documentación de la práctica totalidad de los mismos, sobre todo cuando se encuentran en manos particulares formando parte de colecciones privadas. Como vemos, se trata de un intrincado laberinto donde casi todo está aún hoy por hacer.

La citada ley recoge la creación de una figura de protección que abarque todas las formas posibles de los objetos patrimoniales: el Bien de Interés Cultural (BIC). Los BIC están constituidos por todos los bienes inmuebles y algunos bienes muebles con la categoría de interés cultural, es decir, con el mayor grado de protección en el Patrimonio Histórico Español. Estos bienes se incluyen en el Registro General de Bienes de Interés Cultural y son declarados así por ministerio de la Ley o

mediante Real Decreto de forma individualizada. Tanto la definición como los derechos y obligaciones de los propietarios de BIC corresponden a lo que dictamina la LPHE. Esta declaración, realizada a petición tanto de administraciones públicas como de entidades privadas, supone en primer lugar la incoación de un expediente sobre el bien en cuestión y posteriormente el establecimiento de una serie de restricciones a las actuaciones sobre el mismo de cara a garantizar su conservación, estudio y, en su caso, restauración, todo ello con el fin de la "protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras del Patrimonio Histórico Español" (LPHE, art. 1). De hecho, en el artículo 7 de la LPHE se recoge el papel a desempeñar por los ayuntamientos: "Los ayuntamientos cooperarán con los organismos competentes para la ejecución de esta Ley en la conservación y custodia del Patrimonio Histórico Español comprendido en su término municipal, adoptando las medidas oportunas para evitar su deterioro, pérdida o destruc-

ción. Notificarán a la Administración competente cualquier amenaza, daño o perturbación de su función social que tales bienes sufran, así como las dificultades y necesidades que tengan para el cuidado de estos bienes. Ejercerán asimismo las demás funciones que tengan expresamente atribuidas en virtud de esta Ley". Por supuesto, esta protección de los bienes es compatible con su explotación de carácter turístico, así como otros usos acordes a su naturaleza (culto religioso, uso museístico, sedes de entidades administrativas, educativas, militares, etc.), siempre y cuando se respeten las condiciones que regulan su conservación. No hay más que recordar ejemplos tan claros como el conjunto de la Alhambra y el Generalife de Granada o la Catedral de Burgos, por citar casos evidentes por todos conocidos. Pero también hay que pensar en fuentes, lavaderos públicos, molinos, calles, plazas, murallas, jardines, zonas de cultivos tradicionales, etc. Una amplia panoplia de posibilidades de preservar nuestro pasado y prepararlo para el futuro.

En medio de esta apabullante variedad, que puede llevar a dudar de si la casa de los abuelos construida con medios y materiales tradicionales y populares es o no patrimonio histórico (claramente lo es), el patrimonio de carácter arqueológico parece ser el que ofrezca menos dudas, especialmente si pertenece a las edades antigua y medieval (la Arqueología Moderna y Contemporánea, con el ejemplo destacado y puntero de la Arqueología Industrial, se mueven en ámbitos resbaladizos de carácter similar al de la arquitectura popular y el patrimonio urbanístico). Casi nadie discute que un oppidum ibérico, un castro celta, una villa romana o un acueducto constituyen bienes culturales, y allá donde existen restos arqueológicos los municipios a los que pertenecen se suelen mostrar orgullosos de sus antiguos orígenes y los cuidan y exhiben ufanos a los visitantes del lugar.

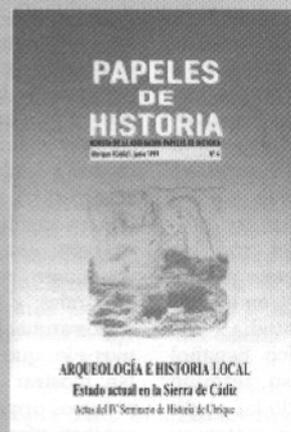
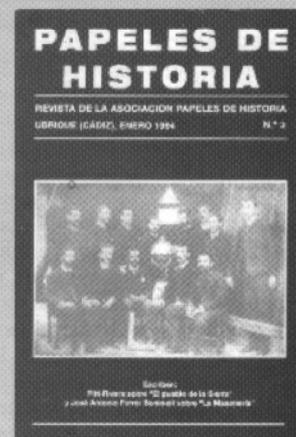
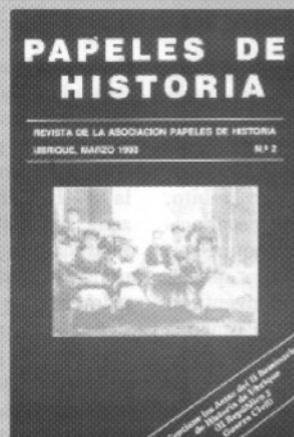
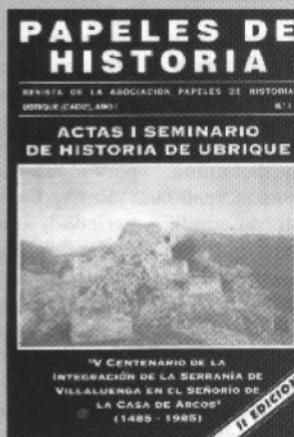
Pequeñas localidades con depauperadas economías, como Saelices (Cuenca), Santiponce (Sevilla), Alcántara (Cáceres), Gorafe (Granada) o Valderredible (Cantabria) han encontrado un extraordinario medio de promoción y despegue económico en los bienes arqueológicos que atesoran (respectivamente, las ciudades romanas de Segóbriga e Itálica, el puente romano de Alcántara, el complejo megalítico de Gorafe y las ermitas rupestres altomedievales de Valderredible). De no ser por su patrimonio arqueológico estas y otras localidades en similares condiciones no pasarían de ser puntos aleatoriamente perdidos en el mapa nacional.

En la LPHE se entiende como zona arqueológica "el lugar o paraje natural donde existen bienes muebles o inmuebles susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie, en el subsuelo o bajo las aguas territoriales españolas". Teniendo en cuenta esta definición, la calzada romano-medieval de Ubrique encaja en ella a la perfección, tanto en sus tramos en mejor estado como en aquellos que se encuentran sepultados por escombros. La declaración de esta estructura como BIC sería el justo destino que, por su destacada



importancia, merece. Si esto llegase a ocurrir, sin duda el municipio ubriqueño podrá congratularse de garantizar la preservación de las huellas de su intensa y dilatada historia, pues realmente estamos en el momento de frenar la pérdida de bienes patrimoniales que esta localidad viene sufriendo en los últimos años por la desidia de las administraciones interesadas y la intromisión de intereses extraños al de la conservación de la memoria histórica y las señas de identidad del pueblo.

El planeamiento urbanístico de ámbito municipal que se promueve, aquí y en muchos lugares de la geografía española, continúa considerando el patrimonio en clave de conflicto y no como recurso fundamental en el proceso de desarrollo, individual o colectivo y, sin embargo, tal reconocimiento es básico para valorarlo y utilizarlo correctamente; hay que dejar de concebir el patrimonio desde la perspectiva del coste público para considerarlo un activo esencial. Además, los municipios no están solos, pues ya la Junta de Andalucía, por ejemplo, ha manifestado su interés por entablar diálogo y vías de colaboración más inmediatas y transparentes con las administraciones locales, en aras de facilitar la gestión de los recursos del patrimonio histórico.





## BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía correspondiente al artículo de Luis Javier Guerrero Misa "Calzadas y vías de comunicación de la Sierra de Cádiz en la Antigüedad":

ADAM, J.P.: *La construcción romana, materiales y técnicas*. Editorial de los Oficios. León, 1996.

ARIAS BONET, G.: *Repertorio de caminos de la hispania romana*. La Línea. 2ª ed. revisada en 2004.

BLANCO JIMÉNEZ, F.: "Monedas de Ocuri". *Informe inédito para la Mancomunidad de Municipio Sierra de Cádiz*. Cádiz, abril de 2003.

CASTILLO BELINCHÓN, R.: "Informe-memoria final de la actuación arqueológica de urgencia para la recuperación y puesta en valor de la 'calzada medieval' de la manga y su entorno (Villaluenga del Rosario, Cádiz)". *Informe inédito para la Mancomunidad de Municipios Sierra de Cádiz*, 2002.

CORZO SÁNCHEZ, R. et al.: *Ubrique; Benaocaz; Villaluenga del Rosario; Grazalema y El Bosque*. En la Serie sobre los Pueblos de la Provincia de Cádiz editada por la Diputación entre 1981 y 1983.

CORZO SÁNCHEZ, R.: *Las vías romanas de Andalucía*. Consejería de Obras Públicas. Sevilla, 1992.

DÍAZ DEL OLMO, F. (1989): "El Poljé de Villaluenga". *Jornadas de Campo de Geografía Física* (Bahía de Cádiz-Guadalete-Grazalema). pp 159-162.

GILES PACHECO, F. et al.: "Secuencia fluvial y paleolítica del río Guadalete (Cádiz). 3ª Campaña. Junta de los Ríos-Arcos de la Frontera, 1991", *Anuario Arqueológico de Andalucía 1991*, 2, pp. 75-82.

GILES PACHECO, F. et al.: "Secuencia fluvial y paleolítica del río Guadalete (Cádiz). 4ª Campaña. Prospecciones arqueológicas superficiales en la depresión de Arcos de la Frontera (Cádiz)", *Anuario Arqueológico de Andalucía 1992*, 2, pp. 63-70.

GILES PACHECO, F. et al.: "El Paleolítico de la cuenca media del Guadalete en el tramo Cádiz-Sevilla (Villamartín, Montellano y Puerto Serrano)", *Mauror*, 7, 1999, pp. 55-69.

GUERRERO MISA, L. J.: "Avance sobre algunos descubrimientos neolíticos en la Sierra de Cádiz", en *Homenaje a Conchita Fernández Chicarro*, Madrid 1982, pp. 55-68.

GUERRERO MISA, L. J.: "Las

Simas del Cántaro y del Brazalete de Benaocaz (Cádiz)", *Boletín del Museo de Cádiz*, nº 3, 1981-82, pp 5-22.

GUERRERO MISA, L. J.: "La Cueva del Muerto de Benaocaz (Cádiz)", *Boletín del Museo de Cádiz*, nº 4, 1983-1984, pp 29-31.

GUERRERO MISA, L. J.: "El complejo Neolítico de las simas de la Veredilla (Benaocaz, Cádiz)", *Revista de Arqueología*, nº 46, 1985, pp 24-36.

GUERRERO MISA, L. J.: "Carta arqueológica de Benaocaz (Cádiz): Inicio a la sistematización arqueológica de la Serranía Gaditana", *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 1987, 2, pp 354-366.

GUERRERO MISA, L. J.: "Informe preliminar sobre las prospecciones arqueológicas efectuadas en La Manga de Villaluenga del Rosario (Cádiz)". *Informe inédito entregado en la Delegación de Cultura de Cádiz*. Cádiz, 1989.

GUERRERO MISA, L. J.: "La sima S-6 del complejo Neolítico de Veredilla (Benaocaz, Cádiz)", *Revista Spal*, 1, 1992, pp 79-97.

GUERRERO MISA, L. J.: "El Neolítico en el Parque Natural 'Sierra de Grazalema': estado

actual", en *Jornada de Campo de AEQUA-GAC*, Montejaque (Málaga), noviembre de 1998, e. p.

GUERRERO MISA, L. J.: "Arquite: nueva hipótesis sobre su desaparición", en *Frontera, Repoblación señorial y patrimonio mancomunado en Andalucía: Las Siete Villas de la Serranía de Villaluenga (1502-2002)*. Fundación de las Siete Villas-Tréveris, Ubrique, 2002. pp 75-89.

GUERRERO MISA, L. J.; GARCÍA MANCHA, A.; y SÁNCHEZ LÓPEZ, A.: "Segunda Campaña de consolidación de la Muralla Ciclópea de la ciudad ibero-romana de 'Ocuri' (Ubrique, Cádiz)". *Inédito*, e.p.

GUTIÉRREZ LÓPEZ, J. M., GUERRERO MISA, L. J., SANTIAGO PÉREZ, A. y AGUILERA RODRÍGUEZ, L.: "Avance al estudio de la ocupación prehistórica de las cavidades VR-7 y VR-8 (Cueva de las Palomas o de la Higuera) de la Manga de Villaluenga, Serranía de Grazalema (Cádiz)", *Boletín del Museo de Cádiz*, VI, 1993-1994.

MORENO GALLO, I.: "La Red Viaria Antigua en La Rioja". Gobierno de La Rioja. Consejería de Cultura, Juventud y Deportes. La Rioja, 1999.

MORENO GALLO, I.: "Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia". 2ª ed. de 2001. Diputación Provincial de Burgos y la Diputación Provincial de Palencia.

PAVÓN LÓPEZ, Miriam: "Memoria de la intervención arqueológica de urgencia de la calzada medieval del Barrio Bajo de Grazalema (Cádiz)". *Informe para la Mancomunidad de Municipios Sierra de Cádiz inédito*, 2001.

PAVÓN LÓPEZ, Miriam: "Grazalema: la calzada medieval", en *Frontera, Repoblación señorial y patrimonio mancomunado en Andalucía: Las Siete Villas de la Serranía de Villaluenga (1502-2002)*. Fundación de las Siete Villas-Tréveris. Ubrique, 2002. pp 59-68.

SIGLER SILVERA, F.: "El pleito con la Mesta", en *Frontera, Repoblación señorial y patrimonio mancomunado en Andalucía: Las Siete Villas de la Serranía de Villaluenga (1502-2002)*. Fundación de las Siete Villas-Tréveris, Ubrique, 2002, pp 135-140.

TOSCANO SAN GIL, M., "Inventario de los yacimientos arqueológicos y lugares de interés histórico y etnográfico de la Sierra de Grazalema", *Boletín de Museo de Cádiz*, 4, Cádiz 1985, pp. 33-46.

## PAPELES DE HISTORIA

## Manifiesto

1. La calzada romano-medieval que une Ubrique y Benaocaz se encuentra catalogada en la Carta Arqueológica de Benaocaz elaborada por el arqueólogo Luis Javier Guerrero Misa, siendo tenida por un ramal de la vía que comunicaba Carteia (actual Carteya, junto a San Roque en la bahía de Algeciras, principal puerto del Estrecho de Gibraltar en la Edad Antigua) con Astigi (actual Écija, en el valle del Guadalquivir, entonces cabeza de convento jurídico); la proximidad del emplazamiento de Ocuri debe entenderse como una situación estratégica que los romanos aprovecharon al hacer pasar su viario junto al oppidum ibérico, que supondría un enclave que facilitaría el control y la vigilancia del paso por la calzada de hombres, animales y mercancías.

2. Se constata que atravesaba el actual casco urbano de Ubrique, ya que existía otro tramo a la salida de la población por el extremo opuesto, por lo que los primeros 700 metros del trazado puesto en cuestión pertenecen indudablemente a una vía que tenía un desarrollo más amplio (Cabello Janeiro, Manuel: *Ubrique, encrucijada histórica*. Ubrique, 1987, pp. 147 y ss., esp. 148: "En las Actas Capitulares [del siglo XIX] (...) al conceder el municipio ciertas licencias para obras, invariablemente aparecían las palabras 'calzada' o 'camino de la Socorrita', pero no refiriéndose a las ya conocidas (...) sino que esta calzada estaba en el extremo opuesto del pueblo, en su sentido longitudinal y hacia el Mojón de la Víbora (...), otras 'junto al cementerio' (refiriéndose al desaparecido camposanto que hasta 1900 existió en los jardines actuales del Jesús) (...). Entre ambos sitios, 'Socorrita' y 'antiguo cementerio' mediaban unos dos kilómetros, aproximadamente, y a lo largo de su trayecto se le aplicaba popularmente el nombre de 'calzada'.")

3. Podemos documentar reparaciones periódicas (anuales en algún periodo) hasta el siglo XVIII al menos, lo cual demuestra que era vía de uso habitual para el tránsito entre las poblaciones de Ubrique y Benaocaz hasta la apertura de las carreteras actuales por diferentes trazados y, consiguientemente, debía



mantenerse en buen estado (Biblioteca Nacional, Madrid, manuscrito 19.540, de mediados del siglo XVIII, estudiado por Antonio Domínguez Ortiz, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona, Ariel, 1976, p. 224, y transcrito en Jurado Sánchez, José: *Caminos y pueblos de Andalucía (siglo XVIII)*. Sevilla, Editoriales Andaluzas Unidas, 1989. En su página 118 se lee: "El camino que de esta villa [Benaocaz] sale para la de Ubrique (...), sin embargo de repetidos aliños que anualmente se le hace, es trabajoso su tráfico").

4. La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, en su informe sobre el camino romano-medieval de Ubrique, firmado en Cádiz el 16 de enero de 2003 por el arqueólogo Ángel Muñoz, confirma que se trata del primer tramo, de unos 700 metros, de la calzada que unía Ubrique y Benaocaz y, en consecuencia, considera "que cualquier actuación que se proyecte en este tramo del camino debería incluir un Estudio previo de diagnóstico mediante la realización de una serie de catas, al objeto de definir los niveles de conservación que presente". El mismo informe contempla "la posibilidad de que el empedrado no se haya perdido y subsista bajo la capa de tierras y materiales de obras contemporáneas que se aprecia en superficie".

5. La causa de que en la actual-

lidad el primer tramo esté deteriorado es el paso indiscriminado de vehículos y la impunidad con que se ha permitido este deterioro. Ya en 1993 se efectuaron obras de recuperación y se recomendaba su total restauración (en el informe redactado al efecto por la arqueóloga Natalia Cabello Izquierdo).

6. Es un elemento fundamental de nuestro patrimonio histórico-artístico y etnológico, desempeñando un importante papel en la promoción del turismo tanto cultural como medioambiental, siendo valorada así desde numerosas entidades, como el Ayuntamiento de Ubrique ([www.ayuntamiento-deubrique.org](http://www.ayuntamiento-deubrique.org): "Calzada romana del siglo I a. C., buena conservación, de interés paisajístico y etnológico (...). La calzada está bien conservada, se puede apreciar su trazado y su alcantarillado"), o la Consejería de Turismo, que la incluye entre la más selecta oferta turística de la provincia de Cádiz en un buen número de folletos, mapas y publicaciones (como el distribuido el 25 de julio de 2004 por el diario 'El País').

7. En un escrito remitido el 26 de julio de 2004 a esta asociación por el Departamento de Catalogación e Inventario del Servicio de Protección del Patrimonio Histórico Andaluz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía se dice que el hecho de que la calzada "no

ostente protección individualizada, no implica que dicho bien, cuyo valor patrimonial arqueológico está constatado, carezca de protección según las leyes que nos rigen".

8. Se están perdiendo elementos de nuestro patrimonio histórico-artístico y cultural, como ocurrió el pasado 10 de agosto de 2003 con la demolición de la Antigua Plaza de Toros casi centenaria, o puede ocurrir con otros inmuebles si no se acometen las actuaciones preventivas necesarias, como las iglesias de San Juan de Letrán (s. XVII, rehecha en el XIX) y San Pedro (s. XIX), por ejemplo, de modo que no podemos permitir que el patrimonio ubriqueño siga desapareciendo, por desidia, intereses económicos o cualquier otra causa.

Solicitamos:

1. Que no se permita ninguna actuación que ponga en peligro la integridad de este tramo de la calzada romano-medieval Ubrique-Benaocaz.

2. Que se realice un estudio arqueológico para determinar el estado en que se encuentra este tramo de la calzada, tal como se recoge en el informe emitido por la Consejería de Cultura antes citado.

3. Que basándose en los resultados de dicho estudio se acometa la restauración de este tramo a su estado original, al igual que se ha hecho con notable éxito, en el marco del programa Arqueosierra, en otros tramos de la misma vía en los términos municipales de Benaocaz (tramo Archite-Agua Nueva) y Villaluenga del Rosario (La Manga), y en la calzada medieval de Grazalema (Pavón López, Miriam: "Grazalema. La calzada medieval en Frontera, repoblación señorial y patrimonio mancomunado en Andalucía. Las Siete Villas de la Serranía de Villaluenga (1502-2002)". Ubrique, Fundación de las Siete Villas-Tréveris, 2002, pp. 59-67; Pérez Ordóñez, Alejandro: "Arquitectura y urbanismo islámicos en la frontera occidental del Reino de Granada: la Sierra de Cádiz". Granada, Universidad, 2004), así como están documentadas y son potencialmente recuperables las antiguas vías empedradas del término municipal de Zahara de la Sierra.