

Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y La Mancha

Por Manuel CORCHADO SORIANO

LA apertura del Paso de Despeñaperros y su uso continuado durante doscientos años; su posterior utilización por el ferrocarril y el abandono del resto de los caminos que atravesaban la Sierra Morena, ha tenido como consecuencia el total olvido de éstos, hasta tal punto que, en estudios históricos solventes, se alude como postulado indudable al paso en todas las épocas por Despeñaperros, que sigue un río; o, realizando un somero estudio cartográfico, suponen en el curso de otros ríos que cruzan la Sierra las líneas de comunicación de esta región, entre la meseta y el valle del Guadalquivir.

Muy otras eran las más importantes trayectorias seguidas por las comunicaciones tradicionales, todas impuestas por la característica orográfica de esta sierra; ya que, sólo muy excepcionalmente, sigue algún camino a lo largo de corrientes de agua; por el contrario, todos aparecen trazados, por el espontáneo discurrir de las antiguas generaciones, por lo alto de las mesas, siguiendo las cuerdas divisorias de aguas, buscando los sitios «sanos», según la terminante calificación popular.

Estas razones no son de estricta aplicación a los caminos que cruzan el extremo nordeste de la provincia de Jaén, que incluimos sólo periféricamente, por estar enlazados y completar las comunicaciones que principalmente estudiamos; en ellos vemos que, por el contrario, la topografía de las sierras de Alcaraz y Segura, continuación de Sierra

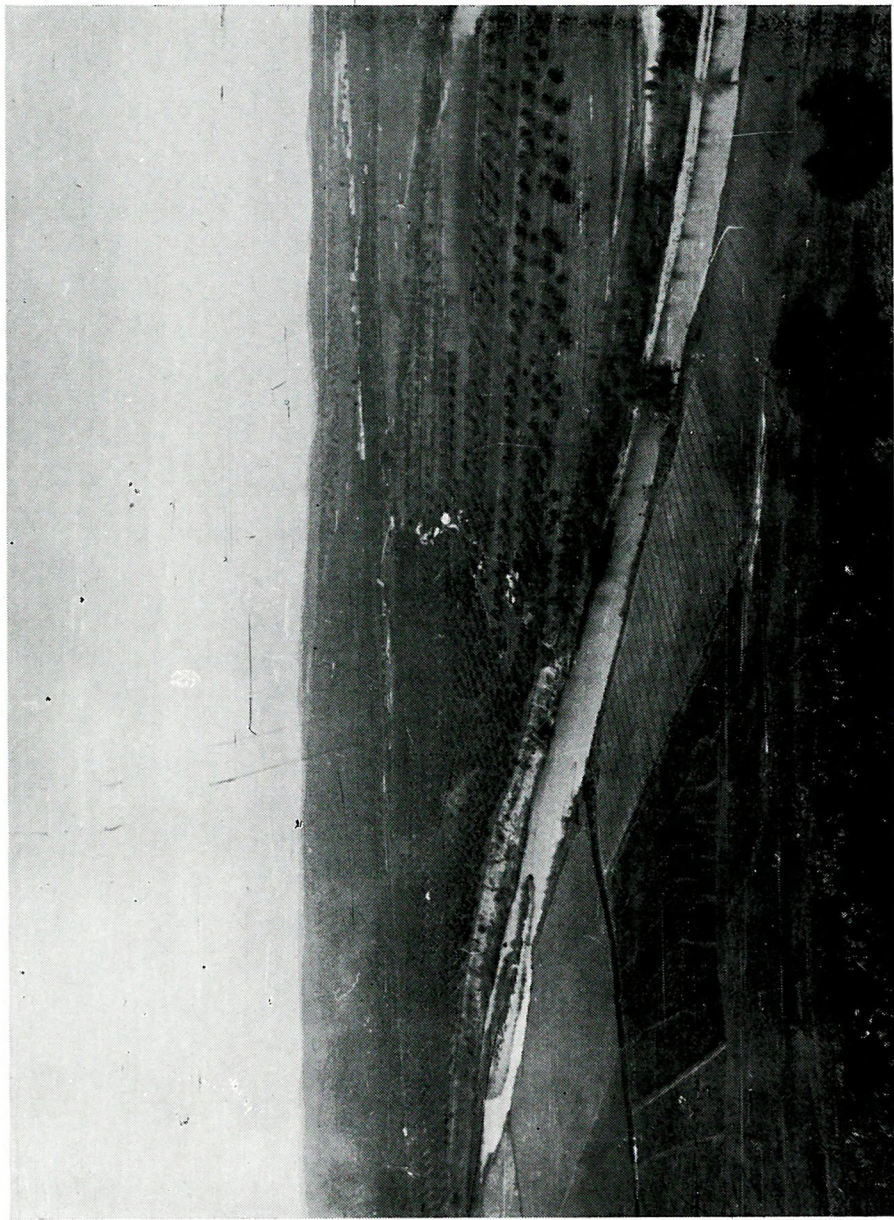
Morena, es distinta, e imponen seguir los valles de los ríos, preferentemente a las asperezas de las cumbres, donde no existen las características mesas de la mariánica.

La primera consecuencia que se deduce de un detallado estudio de Sierra Morena, supuesto muro de separación hacia la meseta, es que, en contraste con la actual pobreza de comunicaciones, en la antigüedad estuvo cruzada por bastantes caminos; y, a la fuerza, no podía ser de otro modo, pues ambos lados de la sierra estaban primitivamente poblados por la misma nación oretana; y sus tres principales ciudades de Oreto, Mentésa y Cástulo tenían que estar directamente enlazadas entre sí, lo que no ocurre con la actual red de comunicaciones.

El trazado de los caminos naturales, o tradicionales, ha venido persistiendo hasta nuestros días, si bien están en trance de desaparecer totalmente, a causa de la construcción de modernas carreteras, y por hacerse cada vez menos uso de los traslados de ganado por tierra, ya que, gracias a las Vías Pecuarias, es como únicamente se pueden completar estos caminos actualmente; los cuales hay que ir trabajosamente descubriendo en nombres y datos aislados, que sirven de indicios de olvidadas rutas, como son los vados, barcas, puentes y ventas, el existir trozos de caminos todavía conocidos por Reales, de la Plata, de Aníbal, Romanos, etc.; una enorme paciencia hace falta para poder reconstruir estos trazados, y, frecuentemente, existe el riesgo de incurrir en errores, pues muchos datos resultan contradictorios.

Sólo al investigador de tipo local, en una muy reducida área, le está reservado el poder aportar conocimientos de antiguas vías, y comprobar los trazados en grandes líneas, suministrados por los contados historiadores de valía que se han atrevido a sentar sobre plano, a escala nacional, los escasos datos de la antigüedad que han llegado a nuestro tiempos, gracias a los Itinerarios de Antonino, Vasos Apollinares o de Vicarello; geógrafos clásicos; relatos de viajes; etc.

El investigador local o regional, trabajando directamente sobre el terreno, y con la ayuda de planos topográficos, no puede equivocarse en cuanto a distancias ni direcciones, si bien pueden fallar sobre su conjunto y concatenación con otras regiones, por lo que debe existir una estrecha colaboración entre uno y otro tipo de investigador, que, de lograrse, nos conduciría en un plazo breve a la planificación de la red viaria antigua y tradicional; con lo cual no sólo sería básico contar



Panorámica tomada desde las ruinas del castillo de Estiviél, o de las Huelgas, en término de Jabalquinto, viéndose en la lejanía la estación de Espeluy, 3', en el centro de la fotografía, el indicio de una de las variantes de la vía romana de la margen izquierda, acusada por un veredón con varias casas, en el punto donde cruzaba el Guadalquivir por vado, para continuar hacia Cástulo por el padrón que se acusa en el lado izquierdo de la fotografía. El punto señalado en el mapa de Gregorio Forst, de 1653, donde "el camino del arrecife" cruzaba el Guadalquivir, es probable sea este mismo.



Vista tomada desde el castillo de Espeluy, cuya sombra se acusa en primer término, donde se puede ver el río Guadalquivir en el sitio donde lo cruzaba la barca en que se supone que Santa Teresa corrió tanto peligro; la casa próxima al agua es la del barquero, comunicada por la senda que atraviesa el monte del Toledillo con la venta de este nombre, que se puede ver en segundo término, sobre el camino romano o vereda real que seguía una travesía casi paralela al río, y a cierta distancia de él

para los estudios de carácter histórico, sino que también influiría en los trazados de modernísimas vías con el peso de la experiencia de los siglos.

La diferenciación entre los caminos primitivos anterromanos, las vías romanas organizadas, y los Caminos Reales cristianos, es prácticamente imposible de establecer, pues la persistencia y aprovechamientos sucesivos por cada civilización hay que considerarla indudable; las características orográficas e hidrográficas en zonas de relieve tan acentuado como la que estudiamos, vienen a imponer unos trazados convenientes, en los que coinciden todas las épocas; solamente cuando se realizan obras de importancia, como la construcción de un puente sustituyendo un inseguro vado, se origina una variante en el trazado anterior; y pocas obras de otra clase, aparte de los puentes, se han realizado anteriormente al siglo XVIII en nuestra caminería.

Por ello, el estudio de las comunicaciones históricas tiene, necesariamente, que enfocarse en conjunto; sólo en un grado más elevado de investigación, del cual actualmente estamos todavía lejanos, podrá diferenciarse cada época, conocer sus características y estudiarlas por separado.

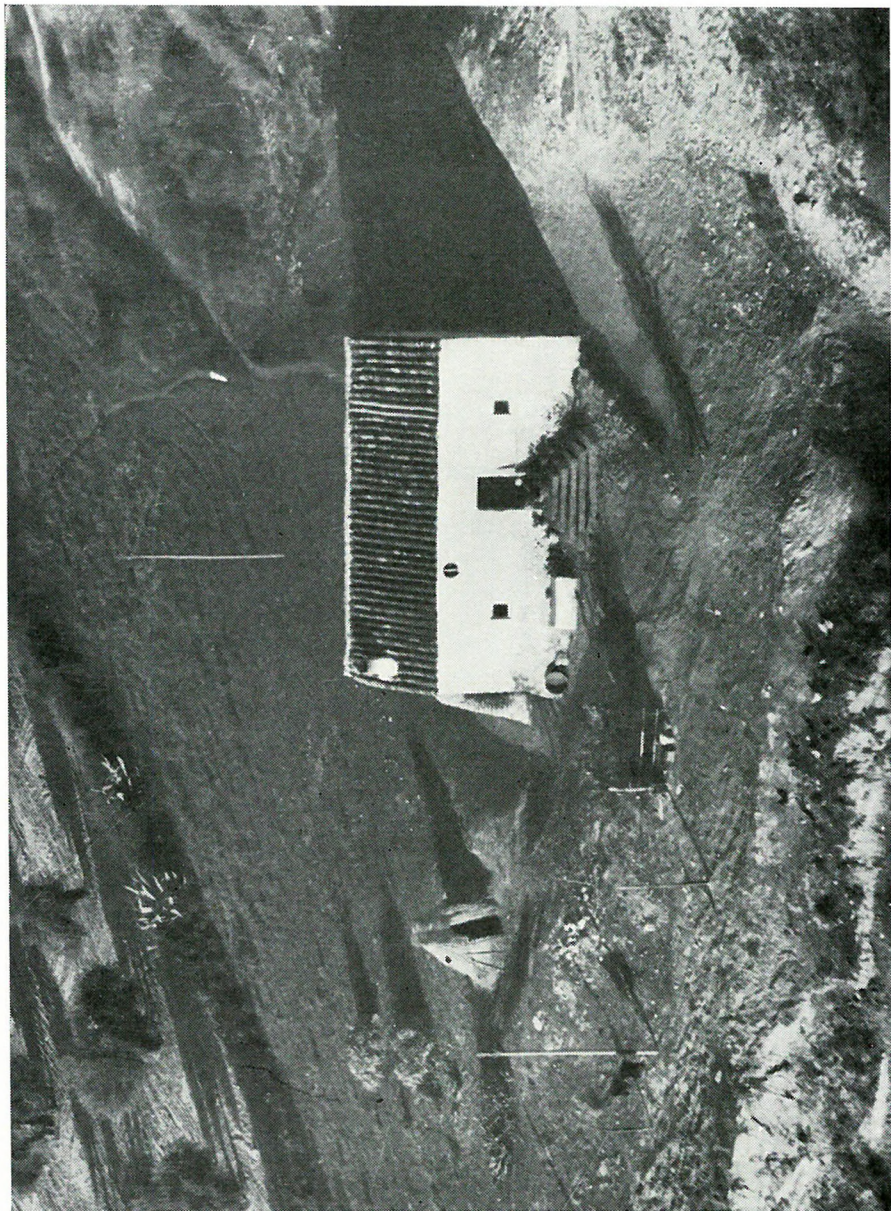
Una característica complementaria, para la identificación de antiguos caminos, consiste en la utilización de éstos como límites de los antiguos reinos, o como deslinde de nuevos términos municipales, con ocasión de la emancipación de éstos al final de la Edad Media; un ejemplo de los primeros lo tenemos, en nuestro caso, en la Vereda de la Plata, límite de las jurisdicciones de Andújar y Baeza, y que hoy sigue separando los términos de Villanueva y Baños, sus antiguas aldeas; asimismo, el límite entre este reino de Baeza y los señoríos de la Casa de Santisteban, de Espeluy y Jabalquinto, es la vía romana del norte del Guadalquivir, que hoy, con el nombre de Vereda Real, separa de aquellos municipios los de las antiguas aldeas de Baeza, hoy independientes, Bailén y Linares; en el término de Bailén podemos notar otro indicio de la fuerza de los antiguos caminos como límites, pues aunque en la fijación de los de la ciudad de Baeza (1), continuación de los que tuvo como reino moro, que datan del siglo XIII, señalan los ríos Rumblar y Guadalquivir, no persiste así en la actualidad, ya que, en su mayor parte, vienen a seguir vías pastoriles paralelas a estas corrientes de aguas, pero bastante separadas de ellas.

Varias rectificaciones, en lo que se refiere a límites de los antiguos términos, sufrió la zona que estudiamos en la segunda mitad del siglo XVIII, a causa de la creación de los municipios de las Nuevas Poblaciones; las antiguas jurisdicciones de Andújar, Bailén, Baños, Linares y Vilches se vieron mermadas para dar vida a la colonización; y, asimismo, las de los Estados de Santisteban y Orden de Santiago; los nuevos pueblos surgieron a lo largo de las vías de comunicación, tanto contemporáneas como antiguas, siendo fundados sobre pueblos abandonados, como Aldeaquemada, conventos en desierto, como La Carolina sobre la Peñuela, y principalmente donde existían antiguas ventas, como las de Guadarromán, el Catalán, Arquillos, los Santos, etc.

El área que estudia este trabajo abarca exclusivamente las comunicaciones entre el antiguo Reino de Jaén y las provincias manchegas de Ciudad Real y Albacete, situadas ya en la meseta central; tiene carácter parcial, ya que viene a completar otro estudio anterior, sobre el camino de Toledo a Córdoba, que abarca la zona de Sierra Morena situada más hacia poniente; este camino entre las capitales visigoda y musulmana, fue la más importante vía del centro de la península, hasta la primordial utilización del paso de Despeñaperros, que lo desplazó a la zona que ahora estudiamos.

Esta región, de la que nos ocupamos en este trabajo, reúne un alto interés, no solamente a causa de los trascendentales acontecimientos históricos que en ella se han desarrollado; acontecimientos que tuvieron lugar precisamente por las características geográficas de la región (2); sino porque, a costa de esta constante geográfica absolutamente invariable para las comunicaciones de superficie, tendrá que ser considerada en un futuro inmediato con especial atención, por servir de eje natural entre Andalucía y Levante, las dos regiones a las que se prevé un más importante papel económico en la actual perspectiva nacional.

Imposible resulta intentar una detallada descripción de cada camino, por lo que la ayuda de los gráficos hay que considerarla imprescindible, y viene a sustituir con ventaja muchas páginas de prolijas y reiterativas descripciones; por otra parte, un mapa de caminos a la escala conveniente, facilita el campo para posteriores investigaciones, con la seguridad de localizar los mencionados en este trabajo, y



La casa del barquero de Espeluy, reliquia subsistente de este célebre paso del Guadalquivir, usado por los que, desde Castilla la Nueva, pasaban a la campiña de Jaén; pueden apreciarse la alta escalinata y las pequeñas ventanas, necesarias características para prevenir las crecidas del río; la senda que se aprecia a su espalda lleva directamente a la Venta del Toledillo, o del Duque, a medio kilómetro de distancia, sobre la vía romana de la margen derecha del Guadalquivir



La Puente Quebrada, o de Peñarrubia, sobre el Guadalupe, construida probablemente en la segunda mitad del siglo XVI por el municipio de Baeza, y que, tal vez, no llegó a usarse, ya que no se advierten vias de acceso hasta él; por contraste, su visita hoy día es fácil, partiendo de la Estación Baeza, pudiéndose llegar con auto al mismo puente en unos minutos.

continuar la investigación desde donde aquí quede, en lugar de desaprovecharla inútilmente; teniendo en cuenta esta finalidad como primordial, se le ha procurado dar una importancia preferente a la parte puramente gráfica, sobre la descriptiva o literaria, cuyo objeto es únicamente el situar o aclarar el enfoque desde el que ha sido visto este estudio, y consignar aquellos detalles de difícil expresión cartográfica.

Siguiendo el orden natural de exposición geográfica, desde occidente hasta saliente, que, además, coincide con la continuación de la parte de la sierra ya estudiada en anterior trabajo, nos encontramos con que la zona de comunicaciones naturales más imprecisas es, precisamente, la primera a estudiar, o sea, la comprendida entre los caminos de Toledo a Córdoba y el moderno Paso de Despeñaperros, a causa de abarcar el sector de Sierra Morena menos poblado, y donde ésta alcanza más anchura, unos sesenta kilómetros; en ella apenas existen en la actualidad más que sendas de herradura, e incluso pocas modernas carreteras la cruzan; sin embargo, rastreando este trozo de sierra, se encuentran algunos vestigios de antiguas vías, que comunican la importante población de Andújar y el valle del Guadalquivir con las serranas de Fuencaliente, Solana del Pino y Mestanza, y hasta el Hoyo y puerto de Calatrava, alcanzando la meseta manchega; algunas secciones de estas vías, actualmente sólo sendas para caballerías, aparentan que en antiguas épocas históricas fueron utilizadas por carruajes; no otra categoría tuvieron que tener los «callejones» existentes en la interesante zona de las Viñas, poblada por remotas civilizaciones (3), y en cuyas numerosas bodegas existen tinajas hasta con epigrafía mozárabe, que, necesariamente, tuvieron que transportarse en carros hasta sus emplazamientos.

Uno de los principales enlaces de esta zona procede del sistema de vías pecuarias que llevan al Valle de Alcúdia, una de las cuales, con el nombre de Cordel de Puerto Suelta (4), cruza perpendicularmente este valle, pasa el puerto y el río de Ventillas, y sigue por los caminos de Nueveveces y Hontanar Gordo, a penetrar en la sierra de Andújar por el río Valmayor, desde donde se divide en sendas que llevan al Hoyo, a Baños, etc.; asimismo, enlaza y continúa las vías pecuarias del Campo de Calatrava el camino que pasa por Mestanza, Solana del Pino, Puerto del Hontanar, Cerro de la Virgen, Puente viejo de los Romanos,

ruinas de la ermita de San Ginés, San Mancio y Andújar, cuya trayectoria es seguida hoy día, en algunos de sus trozos, por una carretera; estos caminos enlazan ya en la zona de Almodóvar-Alcúdia con el ramal principal del camino Toledo a Córdoba (5), y, asimismo, con otro secundario, en Fuencaiente.

Con la intención de encontrar un camino que atravesase esta parte de la sierra, siguiendo el cauce del Jándula, puede señalarse el que, partiendo del Hoyo de Mestanza, sigue por el Peñón de Ambroz, cruza el río y lo sigue durante cierto espacio, hoy cubierto por el embalse, confluyendo en las cercanías de las Salas de Galiarda con la Vereda de la Plata; otro camino, más usado que el anterior, es el que se le separa en el Peñón de Ambroz, pasa el puerto de la Cereceda, cruza el Sardinilla y viene a caer al Jándula, siguiéndolo en un corto trayecto, hoy, asimismo, embalsado, continuando a Andújar bajo los nombres de Camino de Mestanza y del Hoyo; todos estos mal llamados caminos difícilmente parece que hayan podido ser utilizados en expediciones de cierta importancia cuando la reconquista (6), no obstante lo cual se consignan para su estudio.

Existen otros varios caminos en esta primera zona, aunque de menor importancia aparente, pero todos ellos, por su trazado, demuestran su origen primitivo y formación tradicionales; posiblemente algunos de ellos tuvieron que ser incluidos en la red viaria romana, si bien no en la principal, pero a lo largo de su recorrido existen ruinas de castillejos, explotaciones mineras (7) y otras reliquias de estas épocas, que atestiguan la necesidad que tuvieron de estar comunicadas por caminos de cierta importancia, lo que justifica su inclusión.

Una persistencia que hay que considerar aparte en esta zona es la de las Veredas o Cañadas ganaderas, de trazados perpendiculares a la sierra, la que vienen a cruzar aprovechando los puertos, en las alineaciones de plegamento situadas en la parte norte, y las divisorias de aguas en las mesas de la parte sur; y que, tal vez no por mera coincidencia, vienen a confluír en otra cañada paralela a la margen derecha del Guadalquivir, en un espacio no mayor de veinticinco kilómetros; la abundancia de ruinas de poblaciones anteriores a la dominación árabe, precisamente en ese corto espacio (8), donde rematan esas Cañadas que vienen del norte, sugieren consideraciones que exceden

del contenido del presente trabajo, pero cuya investigación brindo a los especialistas en esta materia histórica.

La principal vía ganadera, entre las de esta zona, es indudablemente la conocida por Vereda de la Plata, Cañada de Plomeros, Camino de Andalucía, etc., según sus diversos trozos; descrita de sur a norte, parte desde Villanueva de la Reina y río Guadalquivir, cruza la vía romana de la margen derecha del río en las cercanías de la Huesa, sigue el arroyo de Plomeros, continúa por los de Juncares y Fresneda (9, 10); aquí se le incorpora la Cañada de Escobar, que viene desde el Guadalquivir y la vía de la margen derecha, siguiendo el arroyo que le da nombre, y continuando después en dirección a Baños de la Encina; una vez unidas, pasan junto a las Salas de Galiarda, marcando el límite entre los términos de Villanueva y Baños, que eran en la antigüedad los reinos de Andújar y Baeza, lo que es otra prueba de que su existencia proviene de épocas anteriores a la reconquista, en que se fijaron estos límites; sigue por el pueblo del Hoyo, y, a partir de la Hoz de Río Frío, se divide en dos ramales, uno continúa por el Valle de Alcúdia y pueblo de Mestanza, la antigua Mectaca mora, y por Puertollano sale a las llanuras de la Mancha; y el otro pasa por la Hoz del Fresneda y llega a la llanura (11) por el puerto de Calatrava, flanqueado por los castillos Nuevo de este nombre y el de Salvatierra; éste lleva derecho a Oreto, junto al Jabalón, la antigua Oretum Germanorum, que dio nombre a la Oretania, antigua nación que viene a comprenderse en la zona geográfica que abarca este estudio; posiblemente esta vía, a partir de la construcción del puente de Andújar sobre el Guadalquivir, en tiempos del imperio, se encaminara directamente a este paso del río, de gran importancia entonces y aún ahora, modificando su trazado anterior desde Galiarda, pasando por las minas de los Escoriales y Cerrajeros, cuyas antiguas labores y construcciones aún pueden ser admiradas, y asimismo otros notables restos de antiguas civilizaciones en Viñas de Peñallana y La Atalaya; el puente de Andújar vino a comunicar las dos vías que usaron los romanos, a una y otra margen del Guadalquivir, para comunicar la región levantina con la Bética, solucionando la dificultad de pasar los vados en las crecidas, y aún en toda la estación invernal.

Inmediatamente al este de la importante vía que acabamos de describir, y en un gran trayecto casi paralela a ella, aunque separada

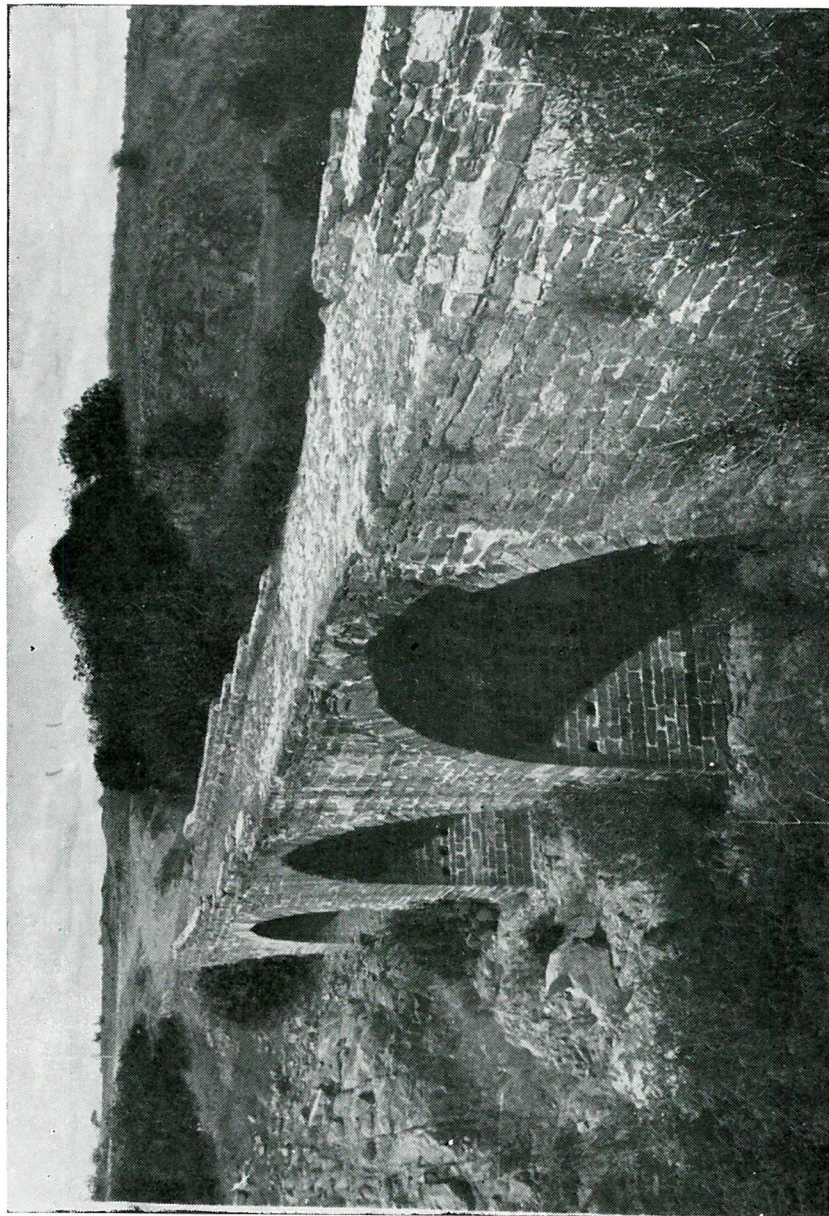
por una distancia de diez a quince kilómetros y los barrancos del río Pinto, afluente del Rumblar, aparece otra probable vía romana casi desconocida; se trata de otra «Cañad» de la Plata», que pasa desde la Mancha a Andalucía siguiendo una trayectoria casi rectilíneamente meridiana, desde Almagro hasta Baños y Bailén, sin tocar poblado actual alguno durante más de ochenta kilómetros, y hoy día todavía utilizada como vía pecuaria, si bien interrumpido su recorrido por el embalse del Rumblar (12).

Al igual que la Vereda de la Plata, esta Cañada también cruza la parte sur de la sierra aprovechando una mesa situada entre los barrancos de erosión de los afluentes y subafluentes del Guadalquivir, cuyo discurrir de siglos han labrado en el borde de la meseta profundas hendiduras, imposibles de utilizar para el paso de vías de comunicación, a no ser a costa de obras públicas de una categoría que no era corriente en épocas antiguas; pero, a diferencia del anterior paso, en su parte norte no tiene que salvar ninguna áspera serrata, discurriendo durante todo este recorrido por sitios relativamente suaves.

Dos leguas al sur de Almagro, pasa por las inmediaciones de la ermita de Azuqueca (13), donde se encuentran las ruinas de la antigua Oreto, en la confluencia que existe con el nombre de Cruzaveredas (14), en la que tres importantes vías coinciden; sigue con el nombre de Cañada Real de la Plata, cruzando el río y la famosa encomienda de Fresnedas, llegando al puertecillo de la Mesada, de claro nombre ganadero, y por las Huesas, ermita de San Andrés y puerto de San Lorenzo, pasa entre las sierras de este nombre y la del Viso; por las ruinas de la antigua Venta del Robledo y Cueva de los Caballeros se interna en la cuenca del Rumblar, y por el llamado puerto de Navalagallina pasa lo más áspero, entre las sierras del Hoyo y la del Muradal, continuando por el Centenillo, ya con el nombre de camino de Baños a San Lorenzo; en Baños confluían y se separaban varias rutas, unas que venían de la Vereda de la Plata, de Galiarda, de Escobar; y otras que salían para Andújar, que se unían con la que procedía de Bailén en el sitio de Puerto Arenas, y seguía a la vía de la derecha del Guadalquivir; la principal seguía por Bailén, continuando con el nombre de camino de Cañada Baeza, cruzando el Guadiel por vado, pasando por Tobarias y llegando a las inmediaciones



Machones subsistentes de la Venta Quemada, situada en la vega del río de la Campana, a cinco leguas de Linares y dos del puerto del Muradal, donde según los viajeros e itinerarios del siglo XVI se encontraba la "Venta de los Palacios". El viajero francés, Boissel, que paró en esta venta el año 1659, la describe así: "En toda la extensión de estas nueve leguas (desde el Viso a Linares), hay una sola venta, un edificio muy bajo y extenso, sostenido por una multitud de pilares lo mismo que una iglesia"



Puente sobre el río Guadalén, en término de Vilches, de posible utilización por la vía Herculeia desde Cádiz a Roma, y posteriormente por el camino real desde Baeza y Úbeda a Toledo, que se cruzaban en este punto, al pie del castillo de Giribaile; el tercer arco, más alejado en la fotografía, es de reconstrucción más moderna, y todos son de medio punto, si bien el central puede parecer ojival, por haber quedado deformado cuando el hundimiento del tercero, que hizo necesaria su reconstrucción.

de Cástulo, desde donde vadeaba el Guadalimar, continuando a Begíjar y Baeza.

Esta desconocida vía viene a enlazar, por el más corto trayecto, las dos antiguas ciudades de la Oretania: Oreto y Cástulo; e incluso puede ser el ignorado itinerario de la vía Cástulo-Sisapo, de la cual se conocen escasos datos; la salida desde Cástulo pudo ser, bien siguiendo el camino de Bailén a Begíjar y Baeza, antes descrito, que pasa al pie de las ruinas (15), o pasando por el actual Linares a enlazar en Baños; y, ya en la Mancha, en las cercanías de Oreto, coincide con una de las vías de Mérida a Zaragoza, que relaciona el Itinerario de Antonino, la cual pasaba por la antigua Sisapo; ningún otro itinerario podía unir más cómoda y directamente estas ciudades, ya que, si bien la distancia entre ellas a vuelo de pájaro es de noventa millas, sólo aumenta cuarenta más el camino indicado.

Siguiendo el inventario de caminos que vamos haciendo hacia el este, llegamos al célebre puerto del Muradal, el más importante y conocido de toda esta sierra, nombrado, desde las obras de ingeniería del siglo XVIII, Paso de Despeñaperros; varios son los problemas que plantea este histórico paso, siendo el primero el del origen del primitivo topónimo, que unos derivan del latino Murum y otros del árabe (16); otro, la identificación del itinerario que siguió el gran ejército cristiano camino de Las Navas, para acercarse al puerto desde el alarde que desplegaron delante de Salvatierra (17); la duda sobre cuál de los caminos que cruzan la cumbre fue el usado en esta expedición; la identificación de los tres pasos mencionados en las fuentes antiguas, los Puertos del Rey, del Muradal y de la Losa, sobre los que reiteradamente se ha escrito, sin haber quedado aclarado; y, asimismo, la fijación del sitio de la batalla, de la posición de los dos ejércitos, del solar que ocupó la gran tienda de Miramamolín, del origen o etimología del nombre de Tolosa, por el que se ha venido conociendo aquella gran batalla, de tanta transcendencia para la reconquista.

En principio, y siguiendo el orden de exposición de problemas, creo que el vocablo Muradal muy bien pudo haber sido incorporado al árabe desde el latín, y haber pasado al castellano como otros nombres árabes, aplicándose tanto al puerto como a su cercana Almuradiel, antigua encomienda de Calatrava, y nueva población fundada en el

siglo XVIII sobre el Camino Real de Andalucía; sin olvidar que el término muradal es aplicado también como calificativo, sobre aquellos objetos que tienen aspecto de muro; por otra parte, también aparece en antiguas fuentes escrito Muladar, lo que viene a complicar aún más el problema.

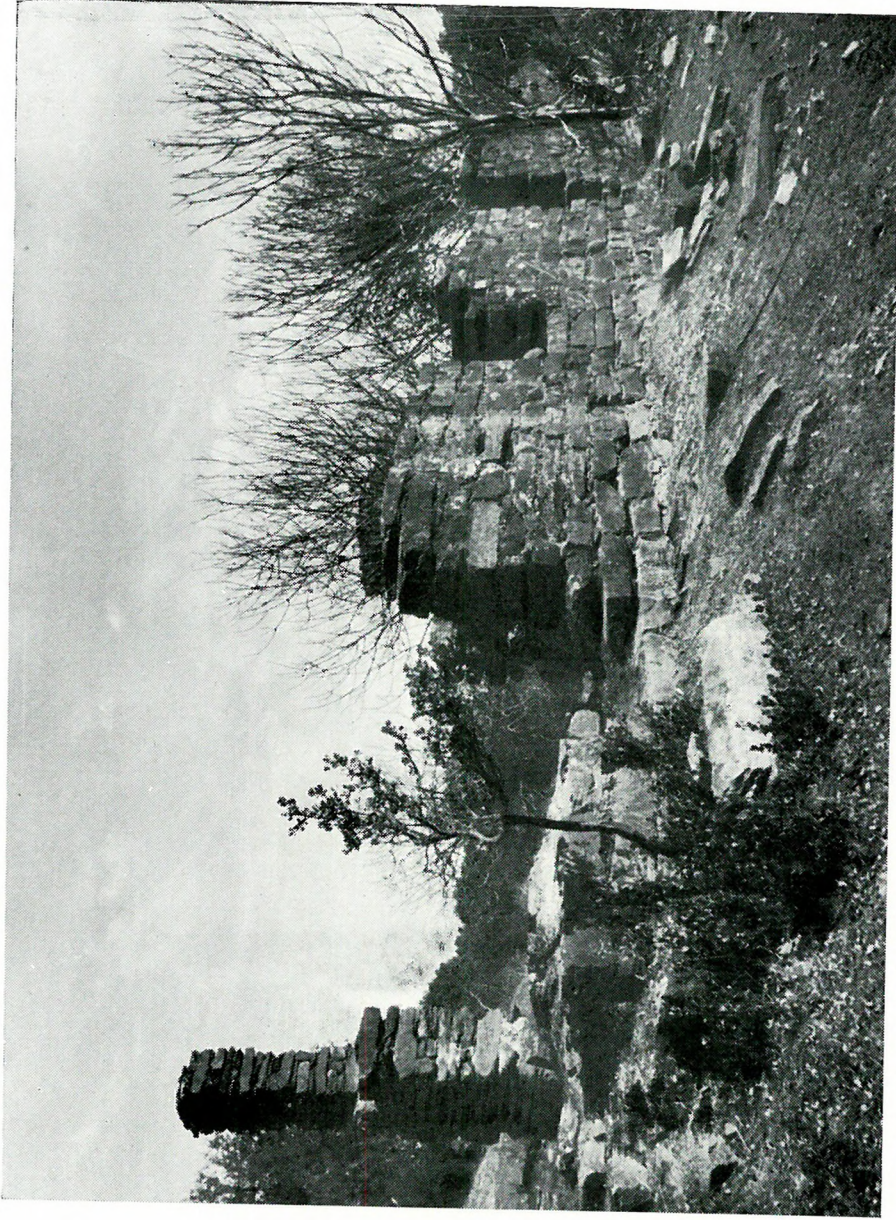
Desde el puerto de Salvatierra, o de Calatrava la Nueva, es lo más probable que el ejército de Las Navas siguiera el actual camino de Huertezuelas (18), continuando por el de San Andrés al Viso, que llega hasta las proximidades del puerto; esta ruta parece la más natural y libre de obstáculos; pero también pudieron no cruzar el puerto de Calatrava, y, siguiendo por la vertiente norte de la Atalaya de Calzada, cruzar el río Fresnedas por dos veces, hasta llegar a los visos del puerto, de cuya circunstancia tomase nombre este lugar, y de allí continuarán por la ruta que luego utilizó el Camino Real de Granada.

Probablemente, la verdadera ruta primitiva del puerto sería la situada más hacia poniente, de las dos que consigna el Mapa Topográfico (19), la del Puerto del Rey, así nombrado en memoria del vencedor de Las Navas; en efecto, es la ruta que reúne más características de antiguo camino, incluso de vía militar romana, ya que sigue una directriz rectilínea, el después nombrado Camino Real de Toledo a Granada, que, desde lo alto del puerto, baja directamente hasta la cuenca del Campana, utilizando una divisoria de aguas que deja a saliente el gran barranco del Rey; por el contrario, el nombrado en el Topográfico como Muradal, atraviesa ese gran barranco, y más parece un atajo entre Almuradiel y Santa Elena; por otra parte, la inspección del terreno acusa empedrados y ruinas de construcciones en el primero, aunque el segundo tiene a su favor el pasar cerca del castillo Real, o Castro Ferral; en uno y otro existen ruinas de ventas, que atestiguan su uso como caminos reales; de todas formas, esta explicación, aunque no aclara cuál fuera el itinerario del ejército cristiano en julio de 1212, plantea las pocas soluciones probables que pueden existir.

Las menciones de los tres puertos, del Rey, Muradal y La Losa, son usadas indistintamente en las fuentes antiguas cristianas de la batalla (20), ya que los árabes siempre la nombran la del Castillo de la Cuesta, y posteriormente han seguido siendo usadas por los tratadistas y comentaristas de esta época histórica, aunque sin diferen-



Trozo de empedrado que existe al norte de los Puentes del Piélagu, ya en término de Vilches; y que continúa durante algún espacio, aunque más borrado que lo que se ve en la fotografía; el muro que subsiste a la derecha defendía el camino, hasta llegar al brazo principal del Guarrizas, que salvaba por el arco mayor; a continuación seguía el muro de sillería hasta el arco más pequeño, que se ve en el extremo superior derecha; pasado éste existe una alcantarilla moderna, que da paso al caz de un molino; y aguas abajo, inmediata al puente, subsiste una fuerte y pequeña habitación de argamasa, de utilización incierta; la construcción de la carretera de Linares al Condado, que se observa en último término, ha borrado todo resto antiguo en la margen derecha.



Ruinas de la "Venta Quemada", en término de Santa Elena (Jaén); la situación y tamaño de estas ruinas, y lo sólido de su construcción, la hacen muy candidatas a identificarse con la desaparecida "Venta de los Palacios", tantas veces citada por los viajeros anteriores al siglo XVIII; la fotografía muestra el trozo mayor que queda de la fachada principal, orientada al mediodía

ciarlos y menos identificarlos; en mi entender, los pasos del Muradal y del Rey pueden ser el mismo, y el de La Losa debe identificarse con el que utilizó el ingeniero Le Maur, en el siglo XVIII, para pasar hábilmente esta sierra casi a nivel; hoy día puede considerarse imposible presentar una prueba concluyente de esta afirmación, ya que las múltiples obras públicas realizadas en este paso han borrado completamente toda huella de antiguo camino; existe sólo un razón de tipo etimológico que puede aducirse, ya que Losa viene del latín Lausia, que significa Laja (21), y en toda la sierra no existe sitio de más lajas que el actual paso de Despeñaperros; asimismo, la afirmación testifical contemporánea de la batalla, referente a su estrechez y al gran brazo de agua (22), sólo puede encontrarse coincidente en la actual carretera, que es donde únicamente existe un paso obligado y muy estrecho, sin posibilidad de poderse desviar, ya que está entre la pared de la montaña y la vertical hacia el río; por otra parte, la comparación entre las cuencas del río Almuradiel, o de Despeñaperros, y el Arroyo del Rey, no ofrece duda alguna, ya que no sólo en extensión es mucho mayor, además proviene de las humbrías de la sierra, por lo que mantiene su corriente con un más corto estiaje, y nada extraño fuera que todavía corriera a mediados de julio, fecha de la batalla.

El sitio donde tuvo lugar el gran encuentro de 1212, no parece haya duda sea el terreno comprendido entre la Mesa del Rey (23), situada al pie del puerto en su bajada hacia Andalucía, y los altos donde se encuentra la actual población de Santa Elena; lo que ya no parece tan fijo es que el asiento de la gran tienda del Miramamolín fuera el de la iglesia de esta población (24), ya que desde donde está situada, en una depresión orientada al mediodía, no hay posibilidad de que pudiera ser vista, ni tampoco dominar, el campo de batalla ni el emplazamiento cristiano.

Sobre el nombre de Las Navas de Tolosa, me atrevo a sugerir un más sencillo origen, que se pueda contraponer a los de tipo erudito que son corrientes; basado en que pudiera haberse nombrado al Barranco del Rey, anteriormente, las Navas de la Losa, por constituir en efecto una nava, o sitio bajo y frío, situado delante del paso de este nombre.

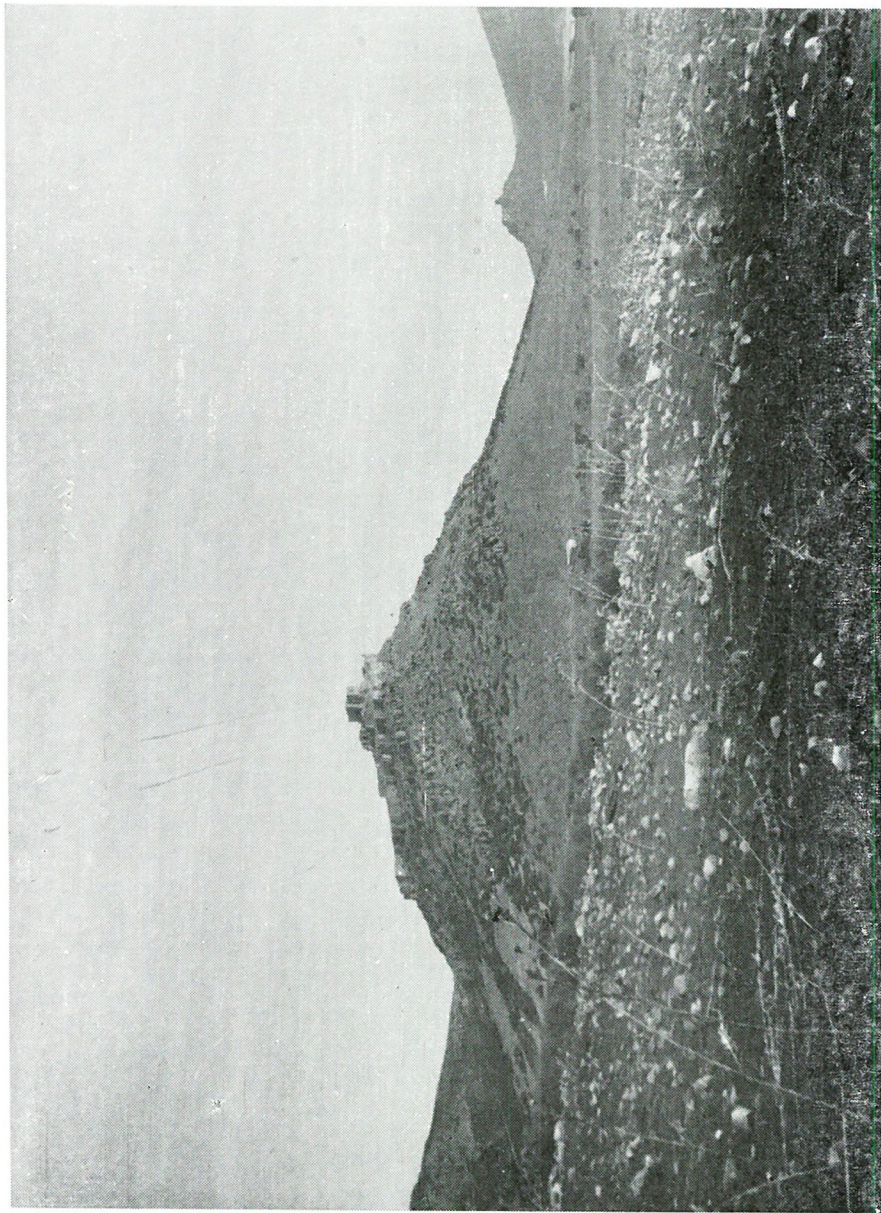
Para el trazado del Camino Nuevo de Andalucía, en el siglo XVIII, es evidente que el ingeniero Le Maur aprovechó todos los antiguos

caminos que iban siguiendo la misma dirección, y se apartó en cortos trayectos sólo cuando resultaban inaprovechables para una moderna carretera, para volver a incorporarse a ellos en cuanto era posible; esta afirmación no es de aplicación estricta a la zona de llanura manchega, donde todo el campo puede ser camino, pero sí lo es en el paso de la sierra y en la zona de estribaciones subsiguiente; así puede verse que, a partir de la Nueva Población de Almuradiel y hasta pasado Bailén, va siguiendo sucesivamente el Paso de La Losa, el Camino Real de Granada y el Camino Real de Bailén a la Venta de los Palacios (25, 26).

El camino Real de Toledo (27,28) viene desde Almagro, y la encrucijada de Añavete, ventas de la Cañada y de la Reina, pasa por el Viso, aldea y venta de Magaña, cruza el arroyo Guadalquivir al pie del puerto, empieza a subir éste y pasa por la venta de la Hiruela, pasa el Puerto del Rey, las ventas de Miranda y Los Palacios, y en el sitio después conocido por Hospitalillo o Navas de Tolosa se separaban del itinerario central otros dos; el de la izquierda, según el sentido de la marcha, continuaba por Vilches, al Puente Mocho sobre el Guadalén, pasa al pie del castillo de Giribayle, cruza el Guadalquivir por la Barca de los Escuderos, llega a Ubeda, y sigue a Granada y Almería; el de la derecha pasaba por el convento de la Peñuela, hoy La Carolina, ventas de Carboneros, Guadarromán (29) y Andrade, y pueblo de Bailén y, desde éste, seguía el camino de Espeluy hasta confluir, frente a este castillo, con la vía romana de la derecha del Guadalquivir, en el sitio de la Venta del Toledillo o del Duque; el del centro se puede considerar el eje principal del Camino de Toledo a Granada (30), el cual pasaba por la venta del Catalán, hoy aldea de Fernandina, antigua mina de Palazuelos (31), castro de la Magdalena, y barca del Guadalquivir en el sitio en donde hoy existe el puente de la Estación Baeza, continuaba a Begíjar, y cruzaba el Guadalquivir por el Puente del Obispo, siguiendo por la Torre de Gil de Olid en dirección a Jaén y Granada; este último camino real fue el que se intentó desviar, en el siglo XVI, en dirección a Baeza, con la construcción de la Puente Quebrada, o de Peñarrubia (32), de tan corta vida; también, a partir de La Magdalena, existían otras variantes muy usadas de esta ruta para Jaén y Granada, que pasaban por Mengíbar o por Torresblascopedro, pasando el Guadalquivir por barea.



Ruinas de Salvatierra; esta fantástica visión fue la cantada por los historiadores árabes, cuando su conquista por los almorávides en 1211; pero, indudablemente, el reducido solar sobre el que está asentado fue la razón de su abandono, y la construcción de Calatrava la Nueva en otra cumbre cercana y más amplia. Al pie de Salvatierra, ocupado por los moros, se hizo alarde del ejército que venció en Las Navas, antes de cruzar la sierra, lo que demuestra la existencia de un camino, hoy desaparecido, paralelo a las alineaciones montañosas hasta cruzarlas por el Muradal.



Vista en conjunto del Puerto de Calatrava, apreciándose la posición relativa de los dos castillos que lo flanquean, al oeste el de Calatrava la Nueva y al este el de Salvatierra; probable paso de una vía romana que proveniría del nordeste, desde Bolaños. Añavete y Oretó, que continuaría hacia el sur para atravesar Sierra Morena por un inseguro itinerario; este puerto sólo da paso, desde la llanura de la Mancha, al valle del Ojailén, pero está situado en posición equidistante de los dos principales caminos para atravesar la sierra, el de Toledo a Córdoba y el del Muradal, y en esto radica su importancia.

En la bajada del puerto, en el sitio de la Venta de Miranda, se separa hacia el este otra antigua ruta, que el Mapa Topográfico identifica como vía romana, la cual llega hasta la misma entrada del Paso de La Losa, y desde allí acomete la fuerte pendiente del Collado de los Jardines (33), o Jorquines (34), pasando por este célebre yacimiento arqueológico ibérico, y sigue por lo alto de la sierra hasta la importante encrucijada de Aldeaquemada, desde donde parece seguir el camino de Castellar y enlazar con la actual Vereda de Serranos (35), identificada por varios autores como vía romana, que nos lleva hasta el pie de Alhambra, probablemente la Laminio que figura en el Itinerario de Antonino.

La nueva población de Aldeaquemada (36), fundada en el siglo XVIII sobre una de las más importantes encrucijadas de caminos de toda la sierra, está situada en otro de los puntos donde se salvaba ésta en la antigüedad (37); en ella existió la abandonada población de Aldehuela (38), y, además de la vía romana antes citada, confluyen los antiguos caminos de las Navas de la Condesa hacia Santa Cruz, el de la Mancha hacia el Condado de Santisteban, el de la Torre de Alver hacia Ubeda, y el de Almuradiel hacia el Campo de Calatrava; las cercanías de Aldeaquemada están señaladas por una gran cantidad de yacimientos prehistóricos (39) y ruinas de atalayas que confirman su condición de sitio habitado primitivamente, y la efectividad de su uso como paso en todas las épocas.

Más hacia saliente de este importante nudo de Aldeaquemada existe otro antiguo camino, que, desde Castellar de Santiago, cruza la sierra por los Estados de Santisteban (40), pasando por la Alameda del Duque, y va a terminar en la famosa Venta de San Andrés, sobre la vía romana llamada Herculea (41); y, siguiendo esta misma vía durante cuatro leguas más, en el actual límite de las provincias, también venía a incorporarse a ella un camino real desde Toledo y Madrid, por Alcubillas, Cózar, Torre de Juan Abad, y ventas Nueva y Quemada, que fue el usado por el rey Felipe IV en el quevedesco viaje (42), y también el seguido por Médicis a Andalucía con testimonio gráfico de los sitios donde paraba (43); posteriormente, cuando la invasión francesa, figura reiteradamente este paso y camino, con el apelativo de Barranco Hondo, por el lugar conocido con este nombre en término de Villamanrique (44), donde pasó el ejército de Napoleón,

a pesar de los atrincheramientos que se prepararon para impedirlo.

El camino real de Granada a Cuenca, que describen las guías del siglo XVI, seguía esta vía de Cádiz a Roma durante un corto trayecto, que era el comprendido entre la unión del camino desde Castellar de Santisteban a la Nueva Población de Montizón, y las ventas Nueva o del Villar de Castilla, donde dejaba la vía para seguir en dirección a la Puebla del Príncipe, Montiel, Villahermosa y La Osa; asimismo, el camino real de Granada a Villanueva de los Infantes se separaba en estas mismas ventas, continuando por Villamanrique a su destino (45).

Resulta evidente que, a uno y otro lado de Sierra Morena, existieron sendas vías romanas (46), y que para servirles de unión son las varias otras secundarias, que hemos visto la cruzaban perpendicularmente; pero a la altura que hemos llegado en esta descripción de caminos, la sierra ha ido estrechándose paulatinamente (47), haciendo que los ejes principales viarios lleguen hasta coincidir; la vía que recorre el lado norte de esta sierra sigue el valle del Javalón (48), y hay que suponer sea la descrita en el Itinerario de Antonino; viniendo de Mérida entra en el área que estudiamos cruzando la vía Toledo-Córdoba en Caracuel (49), sigue al Puente del Alguacil, sobre el Javalón, plenamente identificado como romano (50), continúa hasta las inmediaciones de Oreto, en donde se acusa hubo un nudo de comunicaciones; de allí pasaba a otra importante encrucijada en el castillo de Añavete, desde donde seguiría por el Camino Real de Almagro, Viejo de Moledores, Ermita del Peral y caminos de Carretas, de los Palacios y de Montiel; y, pasado este castillo, seguía el camino de la Cuesta de Alcaraz (51) hasta confluir con la vía de Cádiz a Roma, Herculea o Augusta, en Villanueva de la Fuente, posible Mentesa Oretana (52).

La del sur de la sierra, que es la vía mejor conocida gracias al feliz descubrimiento de los Vasos de Vicarello (53, 54), donde aparece grabado todo este itinerario, se ofrece en realidad dividida por el Guadalquivir en dos trayectorias paralelas, que siguen próximas a sus márgenes hasta llegar a la altura de Mengíbar, según venían desde Córdoba; el ramal situado más al norte, siguiendo la margen derecha, y que discurre entre el río y la sierra, es el que recoge todas las vías secundarias que cruzaban ésta, y su trazado se puede seguir con absoluta seguridad, tal y como nos lo dan a conocer las inscripciones

de los vasos; en el área que estudiamos aparece viniendo desde Córdoba, cruzando el río Yeguas frente al castillo de la Aragonesa (55), y recorre el término de Marmolejo bajo los nombres de camino Cañuelo y de Andújar; cruza el Jándula sobre el puente de origen romano, aunque reconstruido en el siglo XVII (56), continúa por el camino de la Centerera hasta Andújar, y desde ésta por la Cañada y camino de la Fuente de la Encina, ruinas de los Villares y de la Huesa, desde donde toma los nombres de Cañada de la Carretilla, Vereda Real y Vía Pastoril, que cruza el Rumblar por vado, y, sirviendo de límite entre Bailén, Espeluy y Jabalquinto, pasa por la venta del Duque y Barca de Santa Teresa, y al pie del castro romano conocido por la plaza de armas del Toledillo, y sitio llamado Campo de la Matanza (57); cruza el Guadiel por la Ventilla de Don Juan de Benavides, divide los términos de Jabalquinto y Linares (58), y ya por este término, indistintamente como camino o vereda, continúa hasta la actual población de Linares, probablemente la mansión Ad Aras que nombran los vasos, la que cruza diametralmente, como se comprueba en su topografía urbana; continúa al Castro de la Magdalena como vía pastoril, y en los puentes del Piélagos o de Vadollano se une a la vía de la margen izquierda, la cual ha cruzado el Guadalquivir en las proximidades de Mengíbar, y, siguiendo ya la margen derecha del Guadalimar, por la Ventosilla, Torrubia y Cástulo, coincide en los vados y puentes del Guarrizas.

Ya unidas, más adelante cruzan el Guadalén, primitivamente por vado y luego por puente, un poco más al sur, lo que determinó una variante que confluye cerca de Navas de San Juan, que queda a la derecha de la vía en la altura, pues el camino romano va siguiendo un pasillo geológico que, sin obstáculo, le hace ir adquiriendo altura paulatinamente, hasta, sin grandes cuevas, pasar desde el valle del Guadalquivir a la meseta, siguiendo una trayectoria casi rectilínea (59); en este espacio pasa por la venta de los Arquillos, la ermita y venta de San Andrés (60), Aldea Hermosa, Nueva población de Montizón, y venta de los Santos, varias de ellas, sin duda, mansiones romanas; entra en la provincia de Ciudad Real por las ventas Nueva y Quemada, y pasa por los núcleos de Puebla del Príncipe, Terrinches y Albaladejo (61); se une con la vía del norte de la sierra, antes descrita,

y después de Villanueva de la Fuente sigue hacia Lezuza, Chinchilla y Valencia.

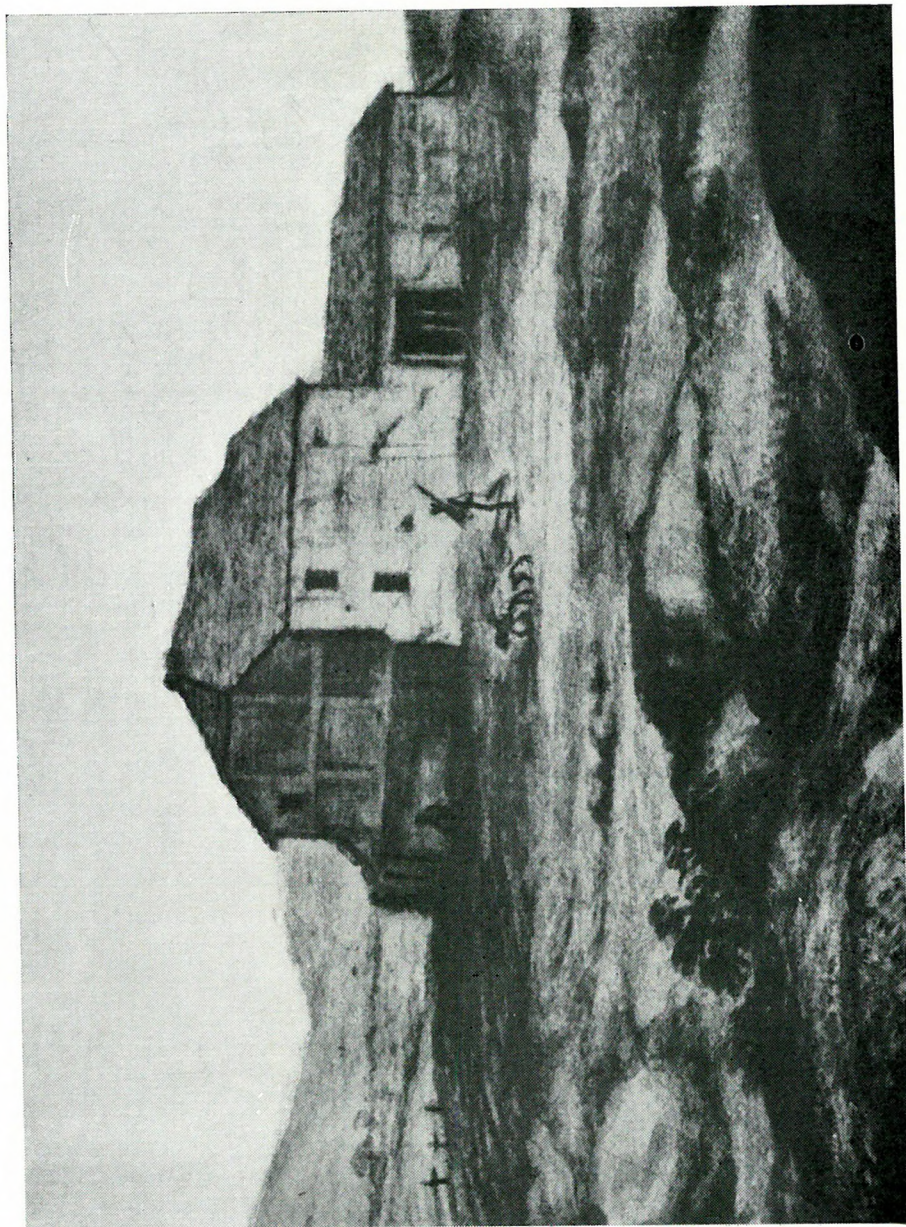
Durante la mayor parte de este recorrido se identifica con los nombres de Vereda Real, Cañada de Ganados y Vereda de los Serranos, y caminos de Carretas, de la Mancha, Real de Andalucía (62), y también Vía Romana y Vía de Aníbal (63), lo que viene a demostrar la indudable persistencia de su trazado.

Las divagaciones de este importante camino, reflejadas en el Mapa Topográfico, donde aparecen en algunos trozos hasta tres trayectorias paralelas, aunque muy próximas, no sólo no contradicen la identificación, sino que vienen a asegurarla, ya que en caminos de mucho uso, y no atendidos desde la antigüedad, resulta necesaria la variación, según el tiempo que reine y la carga que se lleve.

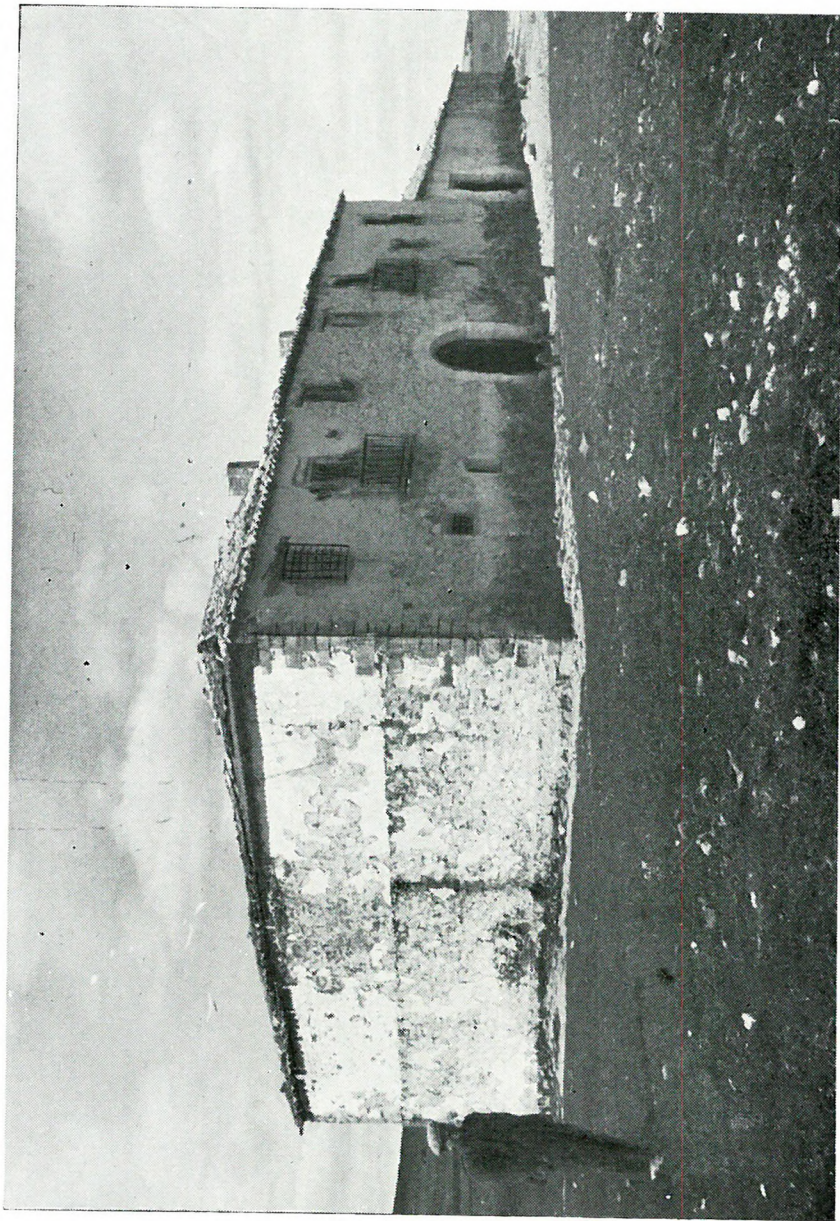
Una gran cantidad de restos se pueden encontrar a lo largo de este camino, muchos de la antigüedad clásica, como ruinas de edificios, lápidas, trozos empedrados, puentes, etc., y otros de épocas más modernas, como castillos y ventas, que testifican el importante y continuado uso de esta ruta en todas las épocas, pues ya desde la reconquista empieza a figurar el Puerto de San Esteban (64), y, según los Repertorios del siglo XVI, lo aprovecharon los caminos reales de Valencia a Andalucía, y de Granada a Cuenca, por no citar más que los principales.

Una importante bifurcación existe en la Vía Romana frente a Santisteban del Puerto, siendo el punto de partida de otra antigua vía que comunicaba esta región con Cartagena (65); su trazado aún puede seguirse con relativa facilidad (66), pasando a corta distancia de Castellar de Santisteban bajo los nombres de Camino Real y Camino del Condado, contando con varias ventas; cruza el Guadalimar en las inmediaciones de su confluencia con el Guadalmena, y ya continúa por las márgenes del primero, cruzándolo alternativamente hasta su nacimiento; allí pasa por puerto desde la vertiente atlántica a la mediterránea, y, ya dentro de esta última, sigue por las proximidades de Riopar, y continúa por el valle del río Mundo, bajo los nombres de Camino Real de Andalucía y Vía Pastoril.

Esta olvidada ruta reúne características que aseguran su importancia en la antigüedad, incluso en época anterromana (67), por lo que



Pormenor de la Venta Nueva, reproducción de parte de la acuarela de Pier Maria Baldi, ilustrador del Viaje Mediceo en el siglo XVII (Edic. Sanchez Rivero: Bib. Nacional, sec. Bellas Artes 6926, lam. 26 inferior). Nótese la absoluta igualdad con la fotografía actual, salvo la prolongación del cuerpo de dos pisos.



Vista actual de la "Venta Nueva", en término de Villamanrique (C-R), tomada desde un ángulo análogo al de la acuarela de Baldi. Posiblemente, parte del primer cuerpo de dos pisos fué construido en fecha posterior al viaje de Medicis, pero el resto y parte principal de la venta se conserva como hace trescientos años. La Venta Nueva, que todavía conserva este nombre, está situada en el cruce del camino real de Toledo a Granada, con la conocida vía de los Vasos Apolinarieos desde Cádiz a Roma.

puede creerse fuera construida por los cartagineses, como afirman algunos autores (68), ya que es la más directa vía y fácil comunicación entre Cartagena y Murcia para Jaén y el bajo Guadalquivir; su uso y su importancia en épocas de continuas luchas hace que aparezca flanqueada por ruinas de atalayas y castillos, algunos de la importancia de Bujalámé, Oruña y Tasca, situados en el valle del Guadalimar alto; el tamaño y localización del primero de éstos lo hace candidato a su identificación con el Burgalimar árabe, sobre todo, por la persistencia del topónimo.

Otros varios caminos antiguos, de cierta importancia, vienen a cruzar el de los Cartagineses a lo largo de su recorrido, siendo el primero una desviación de la Vía Romana hacia Granada (69), que lo cruza cerca de Castellar de Santisteban y continúa por Sabiote y Torreperogil; es el segundo el llamado Camino de la Loma, por seguir en parte de su recorrido por lo alto de la Loma de Ubeda, el cual viene a cruzar el de los Cartagineses en los sitios del Portazgo y Venta de Beas; viene desde Alcaraz, Reolid y Villapalacios, con los nombres de Vereda y Camino de la Mancha, y Camino Real de Andalucía a La Mancha, dividiéndose en el sitio del Portazgo en los caminos del Condado y de la Loma.

El camino del Condado es el mismo que el de los Cartagineses (70), y continúa por la Vía Romana; el de la Loma pasa por Villanueva del Arzobispo, Iznatoraf, Villacarrillo y Torreperogil, hasta llegar a Ubeda y Baeza, y, por comunicar poblaciones tan importantes en la época moderna, es el que subsiste convertido en carretera nacional (71), que comunica actualmente Jaén y toda Andalucía con Albacete y Levante; las características de la Loma, su terreno arcilloso de mucho fondo, excelente para la agricultura, lo hacen poco adecuado para la antigua caminería, y muy costoso para la moderna; existen testimonios de que sólo se podía transitar en tiempo seco, pues en los inviernos llegaban a perecer las caballerías clavadas en el barro (72); esta razón fue, sin luda, la que obligó a los antiguos a trazar la vía principal por otro terreno más firme, sólo separado unas tres leguas al noroeste, y sensiblemente paralelo en todo su recorrido.

Otro camino histórico viene a cruzar perpendicularmente, tanto la Vía Romana como el camino de Andalucía a la Mancha, y era la arteria de comunicación que unía entre sí los dos territorios de la

Orden de Santiago, en esta región que estudiamos, el Campo de Montiel y el Partido de Segura (73); así vemos que desde Villamanrique y Albaladejo partían los caminos de la Sierra y Camino Real de la Mancha a la Puerta del Segura, que canalizaban el tránsito proveniente de Toledo, Infantes y Montiel, hacia Segura, Beas y Orcera, y Obispado de Cartagena.

No solamente era necesario pasar el obstáculo de la sierra, para cruzar nuestra región también había que contar con respetables corrientes de agua, insalvables durante gran parte del año; entre ellas, naturalmente, figura como principal el Guadalquivir, cuya barrera impuso la doble vía a los romanos hasta llegar a la altura de Mengíbar, en que, coincidiendo con la dispersión de los afluentes Guadalbullón y Guadalimar, existe una zona de numerosos vados (74), que dan paso a las primitivas comunicaciones; el posible empleo de barcas y, sobre todo, la construcción de puentes en la época romana, modificó notablemente aquella red viaria, sobre todo el transcendental puente de Andújar, que une las dos vías marginales del Guadalquivir; varios otros puentes fueron construidos en esta época, no sólo sobre el mismo Betis, sino sobre sus principales afluentes, facilitando grandemente las comunicaciones; posteriormente, estas obras fueron pereciendo paulatinamente; sin embargo, bastantes de los puentes que se construyeron al principio de la Edad Moderna, lo fueron aprovechando sus fundamentos, e incluso sus materiales, lo que origina cierta confusión a la hora de su estudio y clasificación histórica; resultando que muchos que por tradición se venían atribuyendo a los romanos, examinados detenidamente se aprecia su construcción renacentista, aunque sobre bases muy anteriores, y el aprovechamiento de los materiales constructivos romanos, incluso sillares con epigrafía, resulta evidente; un caso aparte es el de la notable Puente Quebrada, sobre el Guadalimar (75), construida en el siglo XVI en una de las variantes del camino real entre Toledo y Granada, para encauzarlo hacia Baeza, ciudad que lo construyó utilizando para ello las piedras de la antigua Cástulo, con tan mala fortuna que su tramo central fue destruido por una avenida a poco de terminarse, quedando aún varios de sus arcos, a una y otra margen, con sus inscripciones y relieves romanos, acreditando una fortísima construcción que hace inexplicable su fracaso; tanto las dos orillas del puente, como las ruinas de Cástulo, pertenecían entonces a



Interior de la Venta Nueva, en termino de Villamanrique, viéndose aproximadamente una mitad de la gran cuadra-cocina, característica de estos establecimientos hoteleros de la antigüedad. A la izquierda se nota el portón de ingreso; al fondo izquierda, oculta por una pilastra, está la escalera de subida a las habitaciones altas; en el centro, al fondo, la cocina de gran campana central cuadrada, rodeada de poyos donde sentarse al calor del fuego; el resto de la triple nave albergaba las caballerías, y junto a ellas dormían los arrieros y mozos de mulas.

la jurisdicción de Baeza, y desde el puente a las ruinas hay menos de dos leguas de fácil camino, siguiendo la vía romana.

Los Reyes Católicos y sus inmediatos seguidores, dándose cuenta de la necesidad de incorporar el recién reconquistado reino de Granada al resto de la nación (76), dictaron pragmáticas obligando a los municipios por los que pasaban estas rutas (77), interrumpidas por espacio de casi tres siglos por la frontera entre moros y cristianos, a reconstruir caminos y puentes a su costa, a fin de facilitar el necesario tránsito entre los varios reinos de la monarquía; este fue el origen de los muchos puentes levantados en esta región durante el siglo XVI, cuyas macizas construcciones todavía podemos admirar prestando el servicio para el que fueron erigidos.

Otra construcción caminera que se favoreció en los finales del XV y principios del XVI fue la de ventas en despoblado, a fin de aumentar la seguridad y comodidad de los viajeros; las disposiciones concedían propiedad del solar donde construir y terreno de cultivo en derredor para producir piensos y pajas, que le eran necesarios para su normal funcionamiento; la construcción de estas ventas no modificó sino muy ligeramente la trayectoria de los caminos, pues vinieron a levantarse sobre las rutas ya usadas, para hacer más cómodo su uso interrumpiendo los grandes trayectos despoblados; cuando surge la construcción de modernas carreteras, a partir del siglo XVIII, aumentó de importancia la edificación de ventas hasta superarla con la de poblados, del que tenemos el más característico ejemplo en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, situadas en la comarca que estudiamos (78).

Bastantes de estas construcciones han subsistido hasta nuestros días, aunque casi ninguna cumpliendo los fines para el que fueron levantadas, pues los Caminos Reales ya no se usan para viajar con caballerías, pero otros fines se les han aplicado a las que estaban enclavadas en fincas agrícolas, y, aunque con modificaciones y mutilaciones, aún pueden verse, y previo estudio, reconstruirse idealmente.

Una de estas ventas que, afortunadamente, puede admirarse en su casi primitivo estado, es la conocida todavía por su nombre de Venta Nueva; está situada sobre la vía que conocemos por los Vasos Apolinales, desde Cádiz a Roma, después Camino Real de Andalucía a Valencia, precisamente donde confluía con el Camino de

Toledo que siguió Felipe IV, y que conocemos tan bien gracias a las cartas de Quevedo, que le acompañó en su séquito (79); hoy día puede localizarse siguiendo la actual carretera que lleva hacia Villamanrique, en la Mancha, ya en término de este pueblo y hacia el poniente, a medio kilómetro de separación, y unos dos después de pasar el puente sobre el Dañador, límite de provincias; una circunstancia excepcional aumenta el interés que tiene esta antigua venta, ya que se puede considerar retratada hace tres siglos, cuando en ella pernoctó el Gran Duque de Toscana (80), debido a los diligentes pinceles del acuarelista Baldi, que le acompañaba con este fin, notándose que su estructura apenas ha variado, a pesar del enorme espacio de tiempo transcurrido desde entonces.

Consideración aparte merece la famosa Venta de los Palacios; numerosos testimonios existen sobre esta venta, y, entre los principales, la Crónica del Condestable Lucas (81), que demuestra existía ya en 1460, cuando mandó a su gente se adelantara a aderezarla para cuando llegara el embajador Juan de Foix, por lo que es muy posible existiera desde los tiempos del rey Fernando el Santo; el más detallado testimonio corresponde al embajador veneciano Andrea Navagero, que estuvo en ella en 14 de diciembre de 1526, el cual consigna se encuentra a cinco leguas de Linares, y que era una casa grande con muchos y buenos aposentos rodeando una gran sala (82); posteriormente, el viajero francés Mr. Boissel, en 1659, describe la venta como un edificio muy extenso sostenido por pilares como una iglesia (83); en los mapas de los siglos XVI y XVII figura esta venta, y asimismo en los del XVIII hasta el de Tomás López de 1761, pero ya desaparece en el de 1787, por lo que puede datarse su abandono al haber quedado apartada del Nuevo Camino Real de Andalucía, siendo entonces posiblemente incendiada por su último ventero, costumbre que se comprueba en otras muchas ventas que se conocen con el apelativo de «quemadas» (84).

Una feliz exploración, hecha siguiendo el antiguo camino, nos llevó a la que creo probable identificación de las ruinas de esta histórica venta; en efecto, su situación en un lugar adecuado del camino, a cinco leguas de Linares y «antes de las asperezas del puerto», su emplazamiento en un rellano orientado al mediodía, el gran espacio que ocupan las ruinas y sus fuertes paredes y altos pilares, que concuerdan con las

antiguas descripciones que conocemos, nos parece no deben dejar lugar a dudas; una cómoda visita se puede ofrecer al curioso viajero a tan interesante lugar, cercano a la carretera general.

Urge salvar los pocos restos interesantes que subsisten de antiguas ventas, que están en trance de desaparecer de manera definitiva; con una inteligente aunque somera restauración, podrían algunas de ellas ser explotadas por la industria turística, pues constituirían lugares de positivo interés para el viajero moderno, el poderse encontrar inmerso en un ambiente auténtico, no imitado, de nuestro siglo de oro.

Asimismo, no deja de ser curioso comprobar los viajes que, en la segunda mitad del siglo XVI, hicieron dos grandes santos caminantes, Teresa de Jesús y Juan de la Cruz, sobre los caminos estudiados, a pesar de los escuetos datos que sobre ellos tenemos (85, 86); los trayectos entre Almodóvar del Campo y el Desierto de la Peñuela, hoy La Carolina, tuvieron que realizarlos, al ir en carruaje, yendo a alcanzar el Camino Real de Granada antes del Viso, y ya en él pasar la sierra, a menos de atreverse a pasarla por senderos de herradura lo que no parece probable; para ir desde Almodóvar a Beas tuvieron que pasar también por el Viso, seguir por la Aldegüela, hoy Aldeaquemada, y de allí a Santisteban y el vado del Guadalquivir; viniendo a Beas desde Toledo utilizarían el de Alcubillas, Cózar, Torre de Juan Abad, y desde allí buscarían el camino de la Sierra de Segura, o bien el del Condado, yendo por las inmediaciones de Chiclana; el viaje que describe pintorescamente la misma Santa Teresa, desde Beas a Sevilla (87, 88), tuvo que seguir el Camino del Condado y la Vía Augusta, por Santisteban, Arquillos y Linares, en dirección a Córdoba; en este itinerario resulta inexplicable la utilización de la barca de Espeluy, para pasar el Guadalquivir, a no ser que alguna incidencia o alteración pasajera del camino que sigue la antigua vía romana de la derecha del río les obligara a ello; en efecto, la utilización de la barca de Espeluy, cuya característica casa de barquero aún subsiste frente al castillo, era necesaria para pasar a la Campiña de Jaén desde Castilla la Nueva o viceversa, pero de los trozos de vías romanas situadas entre los puentes del Piélagos y Andújar, unas diez leguas de recorrido, era más seguro y usado el de la margen derecha, hecho que se comprueba por las muchas ventas que existían sobre él, aparte de que el reconocimiento de los dos itinerarios

así lo confirma, entre otras razones por discurrir sobre terrenos más sanos y firmes.

El alterado viaje de los restos de San Juan de la Cruz, desde Ubeda a Castilla la Vieja el año 1593 (89), tuvo a la fuerza que seguir el Camino Real de Granada a Toledo, pasando la sierra por el puerto del Rey o del Muradal, si bien para evitar contratiempos aparentaran llevar otra dirección a su salida de Ubeda; el mismo Cervantes, que incluyó en su más célebre obra este notable traslado (90), consigna expresamente que se hallaban en la sierra y sobre camino real.

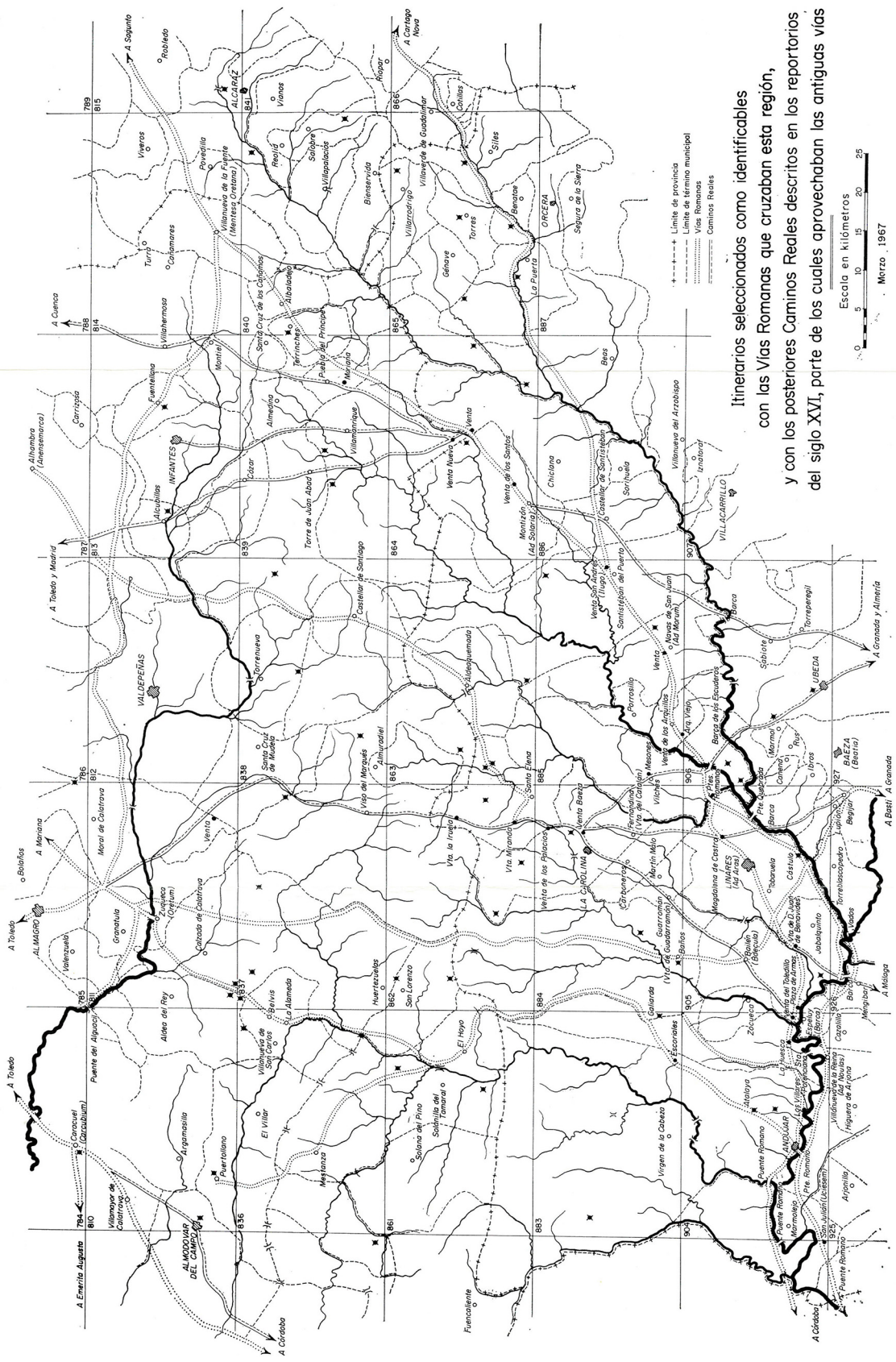
A partir del uso del Nuevo Camino Real de Andalucía, en tiempos de Carlos III, numerosos viajeros, tanto españoles como extranjeros, han conocido la comarca por donde éste atraviesa, y transmitido sus impresiones artística y literariamente, contribuyendo a su conocimiento y divulgación (91, 92); sería muy de desear que la reconstrucción, acondicionamiento y utilización de otros intereses y olvidados pasos y rutas, sobre los que este somero estudio aspira a llamar la atención y contribuir a su conocimiento, permita sean asimismo divulgadas como se merecen, tanto por sus valores hitóricos como por los útiles y pintorescos, pues son por todo ello acreedores.

CUADRO ACLARATORIO, CON LAS PROBABLES IDENTIFICACIONES DEL ITINERARIO DE LOS VASOS APOLLINARES, CON SUS DISTANCIAS EN MILLAS ROMANAS Y EN KILOMETROS.

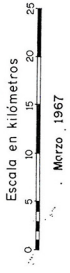
UCIESEM	San Julián (en término de Marmolejo)	
13		20
AD NOULAS	Villanueva de la Reina	
19		28
CASTULONEM (o AD ARAS)	Ruinas de Cástulo (o Linares)	
24		36
AD MORUM	Navas de San Juan	
19		28
AD SOLARIA	Montizón	
20		30
MARIANA	Mairena (en término de Puebla del Príncipe)	
20		30
MENTESAM	Villanueva de la Fuente	
Total:	115 millas	172 kms.

ESTUDIO COMPARATIVO DE DISTANCIAS, VENTAS Y PUEBLOS, ENTRE JAEN Y LA MANCHA, SEGUN LOS "REPORTORIOS DE CAMINOS" DEL SIGLO XVI

	Nomenclaturas usadas por Villuga	Meneses	Leguas que consignan	Nomenclatura actual	Kilometros en el mapa
Toledo a Málaga	Almagro		3	Almagro	17
	veta la cañada	v. cañada	3	ruinas venta cañada	28
	vifo	v. reyna	1		
		vifo	3	El Viso del Marqués	12
	veta liruela		2	ruinas venta Iruela o	12
			2	Bazana	12
	veta los palacios		5	ruinas venta Quemada	27
	linares		2	Linares	11
	veta d. juan		1½	ruinas venta Don Juan de Benavides	9
	menjibar			Mengíbar	
			19½		116
Toledo a Granada	almagro		3	Almagro	17
	veta de la carda	v. cañada	3	ruinas venta cañada	28
	vifo	v. reyna	1		
		vifo	3	El Viso del Marqués	12
	veta deriluela	v. yzuela	2	ruinas venta Iruela o	12
			2	Bazana	12
	los palacios		3	ruinas venta Quemada	17
	vilches		2	Vilches	13
	la puente		2	Barca de los Escuderos	14
	ubeda		2	Ubeda	12
puente guadalquivir			Puente del Guadalquivir		
			20		125



Itinerarios seleccionados como identificables
 con las Vías Romanas que cruzaban esta región,
 y con los posteriores Caminos Reales descritos en los reportorios
 del siglo XVI, parte de los cuales aprovechaban las antiguas vías





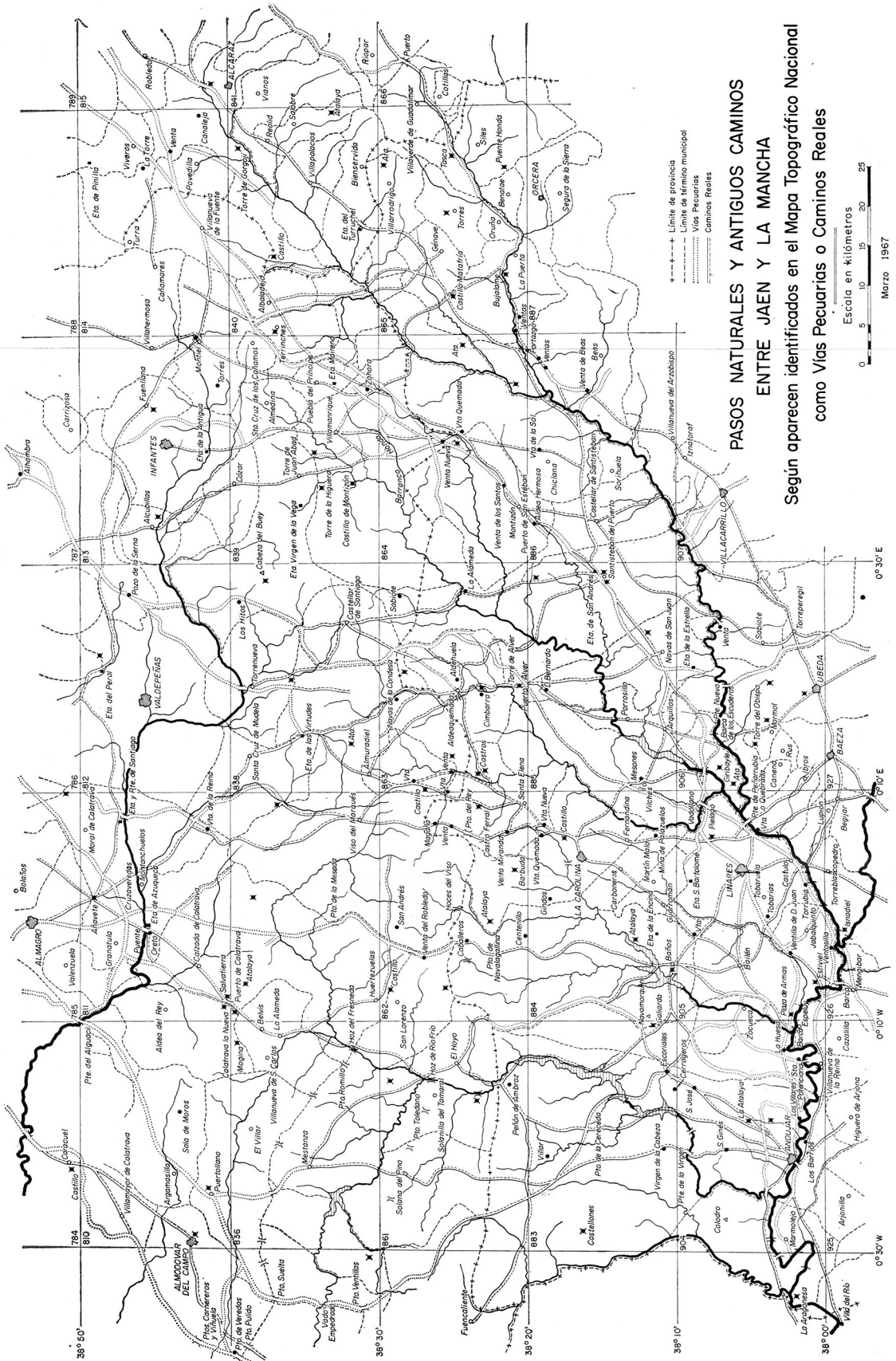
	Nomenclaturas usadas por Villuga	Meneses	Leguas que consignan	Nomenclatura actual	Kilómetros en el mapa
Granada a Infantes	puente vieja		2	Puente del Guadalquivir	13
	torre pero gil		2	Torreperogil	12
	la barca		3	río Guadalimar	19
	castellar		2	Castellar de Santisteban	11
	veta los santos	v. sanctos	1	Venta de Los Santos	12
	veta ollar	v. villar	2	Venta Nueva, o Quemada	16
	villa manrique		3	Villamanrique	22
	villa nueva			Infantes	
				15	
Valencia a Sevilla	puente de ubeda		2	Puente del Guadalquivir	13
	torre pedro gil		2	Torreperogil	12
	varca guadalpinar		2	Río Guadalimar	19
	caftelar		1	Castellar de Santisteban	11
	veta de los santos		2	Venta de los Santos	12
	veta de villar de caftilla		3	Venta Nueva, o Quemada	19
	la puebla		1	Puebla del Príncipe	16
	montiel		1	Montie'	5'5
	villa hermosa			Villahermosa	
			14		107'5

	Nomenclaturas usadas por Villuga	usadas por Meneses	Leguas que consignan	Nomenclatura actual	Kilómetros en el mapa	
	balacete		3	Balazote	13	
	veta de segovia		2	Venta Segovia		
	las fuentecillas		3	?	27	
	biveros		2	Viveros	13	
	villa nueva alcaraz		3	Villanueva de la Fuente	24	
Granada a Cuenca	la puebla		2	Puebla del Príncipe	11	
	vera del barranco		3	Barranco Hondo	19	
	veta de los santos		5	Venta de Los Santos	13	
	fantiftevan		4	Santisteban del Puerto	22	
	veta los arquillos		3	Arquillos	22	
	almares		3	Linares	22	
	veta tolladillo		3	Venta del Duque, o del Toledillo	19	
	andújar			Andújar		
				36		205

N O T A S

- 1 Cózar Martínez, Fernando de. Noticias y Documentos para la Historia de Baeza. Jaén, 1884.
- 2 González González, Julio. Las conquistas de Fernando III en Andalucía. (en revista Hispania, 1946).
- 3 Torres Laguna, Carlos de. Historia de la Ciudad de Andújar... Andújar, 1954-56.
- 4 Agostini Banús, Edgar. La Población de la Balálita. Ciudad Real, 1935.
- 5 Corchado Soriano, Manuel. El Camino de Toledo a Córdoba. (En publicación).
- 6 Blázquez y Delgado Aguilera, Antonio. Historia de la Provincia de Ciudad Real. Avila, 1898.
- 7 Sandars, Horacio. Las piedras-letreros de la provincia de Jaén. (Boletín de la R. Acad. de la Historia, años 1914, 21 y 24).
- 8 Góngora Martínez, Manuel. Viaje Literario por la provincia de Jaén. Jaén, 1915.
- 9 Mapa Topográfico Nacional, a escala 1:50.000. (Hojas que corresponden a la región estudiada, preferentemente en las impresas dentro del siglo XIX o primeros años del XX).
- 10 Archivo del Sindicato Nacional de Ganadería. (Antes de la Asociación de Ganaderos del Reino, heredera del Concejo de la Mesta).
- 11 Alfonso XI. Libro de la Montería. Madrid, 1877.
- 12 Mapa Topográfico 1:50.000, ya citado.
- 13 Hervás y Buendía, Inocente. Diccionario... de la Provincia de Ciudad Real. C-R, 1899. (Segunda edición).
- 14 Descripción de la Cañada Soriana, desde Yanguas al Valle de Alcuía. Madrid, 1857. (Publicadas por la Asoc. de Ganaderos del Reino).
- 15 Ceán-Bermúdez, Juan Agustín. Sumario de las Antigüedades Romanas que hay en España... Madrid, 1832.
- 16 Huici Miranda, Ambrosio. Estudio sobre la campaña de las Navas de Tolosa. Valencia, 1916.
- 17 González González, Julio. El Reino de Castilla en la época de Alfonso VIII. Madrid, 1960.
- 18 Blázquez y Delgado Aguilera, Antonio. Hist. de C-Real, ya citada.
- 19 Hernández Pacheco, Eduardo, y Puig, Narciso. Guía Geológica de Despeñaperros (Sierra Morena). Madrid, 1926.
- 20 Morales, Ambrosio de, y Ocampo, Florián de. Crónica General de España, con las Antigüedades. Madrid, 1791.
- 21 Diccionario de la Lengua Española. (De la Real Academia).
- 22 González González, Julio. Obra citada sobre la época de Alfonso VIII.
- 23 Huici Miranda, Ambrosio. Obra citada sobre la campaña de Las Navas.
- 24 Don Lope de Sosa. Crónica mensual de la provincia de Jaén. Jaén, 1913-30.

- 25 Tomás López. Mapa Geográfico del Reyno de Jaén. Madrid, 1787.
- 26 Oretania. (Revista del Museo Arqueológico de Linares).
- 27 Villuga, Pedro Juan. Reportorio de todos los Caminos de España. Medina del Campo, 1546.
- 28 Meneses, Alonso de. Reportorio de Caminos. Alcalá de Henares, 1576.
- 29 Tomás López. Mapa del Reyno de Jaén. Madrid, 1761.
- 30 Astrana Marín, Luis. Vida... de Miguel de Cervantes. Madrid, 1949-58.
- 31 Góngora Martínez, Manuel. Viaje literario (ya citado).
- 32 Sandars, Horacio. La Puente Quebrada sobre el Río Guadalimar. Jaén, 1915.
- 33 Calvo, Ignacio, y Cabré, Juan. Excavaciones en la cueva y collado de los Jardines. (Memorias Junta Superior Excavaciones, 1916, 17 y 18).
- 34 Rus Puerta, Francisco. Historia Eclesiástica y Corografía Antigua del Reyno y Obispado de Jaén. 1634.
- 35 Descripción de las Cañadas de Cuenca... al Campo de Calatrava y a Linares. Madrid, 1860.
- 36 Dánvila y Collado, Manuel. Las Colonias de Sierra Morena. Madrid, 1880.
- 37 Madoz, Pascual. Diccionario... de España y sus posesiones. Madrid, 1848-50.
- 38 Miñano, Sebastián de. Diccionario... de España y Portugal. Mad. 1826-29.
- 39 Cabré Aguiló, Juan. Las Pinturas Rupestres de Aldeaquemada. Madrid, 1917.
- 40 Sanjuán y Moreno, Mariano. Santisteban del Puerto y su comarca. Madrid, 1909.
- 41 Médicis, Viaje de Cosme de. (1668-69); edic. de Sánchez Rivero, M. 1930.
- 42 Quevedo y Villegas, Francisco de. Carta al Marqués de Velada, escrita en Andújar el 17 de febrero de 1624.
- 43 Menéndez Pidal, Gonzalo. Los Caminos de la Historia de España. Madrid, 1951.
- 44 Madóz. Diccionario, ya citado.
- 45 Villuga. Reportorio, ya citado.
- 46 Hubner, Emilio. Inscriptiones Hispaniae Latinae; Supplementum. Berlín, 1892. (Mapa).
- 47 Mapa Topográfico 1:50.000, ya citado.
- 48 Coello y Quesada, Francisco. Discurso ante la Real Academia de la Historia. Madrid, 1874.
- 49 Saavedra, Eduardo. Discurso ante la Real Academia de la Historia. Madrid, 1862. (Mapa).
- 50 Blázquez y Delgado Aguilera, Antonio. Trabajos sobre Vías Romanas publicados en el Bol. Sdad. Geográfica y en Memorias Junta Superior de Excavaciones.
- 51 Colón, Fernando. Descripción y Cosmographia de España. (Pub. en Boletín Sdad. Geográfica, años 1907 y sig.).
- 52 Fernández Guerra y Orbe, Aureliano. Memorias Geográfico-Históricas de la Torre de Juan Abad. (En Col. Aut. Españoles, t. 48).
- 53 Saavedra. Discurso, ya citado.
- 54 Fernández Guerra y Orbe, Aureliano. Contestación al discurso del señor Saavedra. ante la Academia, en 1862.
- 55 Mapa Topográfico 1:50.000, ya citado.



**PASOS NATURALES Y ANTIGUOS CAMINOS
ENTRE JAEN Y LA MANCHA**

Según aparecen identificados en el Mapa Topográfico Nacional
como Vías Pecuarías o Caminos Reales

Marzo 1967

14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

- 56 Torres Laguna, Carlos de. El Puente Romano sobre el Jándula. (Pub. en la revista Paisaje, de Jaén).
- 57 Madóz. Diccionario, ya citado.
- 58 Oretania. Revista, ya citada.
59. Mapa Topográfico 1.508.000, ya citado.
- 60 María de San José. Libro de las Recreaciones. (Citado por autores).
- 61 Hubner. Supplementum, ya citado.
- 62 Mapa Topográfico 1:50.000, ya citado.
- 63 Madóz. Diccionario, ya citado.
- 64 Argote de Molina, Gonzalo. Nobleza de Andalucía. (Jaén, 1957).
- 65 Madóz. Diccionario, ya citado.
- 66 Mapa Topográfico 1:50.000, ya citado.
- 67 Madóz. Diccionario, ya citado.
- 68 Miñano. Diccionario, ya citado.
- 69 Villuga. Reportorio, ya citado.
- 70 Mapa Topográfico 1:50.000, ya citado.
- 71 Mapa Oficial de Carreteras, 1:400.000, del Ministerio de Obras Públicas.
- 72 Madóz. Diccionario, ya citado.
- 73 Chaves, Bernabé de. Apuntamiento legal... la Orden de Santiago... (en la B. N. o en el A. H. N.).
- 74 Hernández Jiménez, Félix. (Artículos publicados en la revista Al-Andalus).
- 75 Sandars. La Puente Quebrada, ya citada.
- 76 Menéndez Pidal, Gonzalo. Los Caminos (obra ya citada).
- 77 Sandars. La Puente (obra ya citada).
- 78 Dánvila, Manuel. Las Colonias (obra ya citada).
- 79 Quevedo. Carta al Marqués de Velada, ya citada.
- 80 Medicis, Viaje de. Ya citado.
- 81 Crónica del Condestable Miguel Lucas de Iranzo.
- 82 Viajes de Extranjeros por España y Portugal. M., 1952. (Edit. Aguilar).
- 83 Sandars. La Puente (obra ya citada).
- 84 Mapa Topográfico 1:50.000, ya citado.
- 85 Fuente, Vicente de la. Manual del Peregrino. Madrid, 1882.
- 86 Muñoz y Garnica, Manuel. San Juan de la Cruz. Jaén, 1875.
- 87 Santa Teresa de Jesús. Libro de Fundaciones... Madrid, 1882.
- 88 María de San José. Libro de las Recreaciones, ya citado.
- 89 Muñoz y Garnica. Obra ya citada sobre San Juan de la Cruz.
- 90 Cervantes, Miguel de. El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha. (Primera parte, capítulo 19).
- 91 Viajes de Extranjeros, ya citado.
- 92 Ponz, Antonio. Viage de España. Madrid, 1947.