

LA CALZADA IBÉRICA DE «LOS MALOS PASICOS» (AYORA, VALENCIA) Y LA RED VIARIA ANTIGUA EN TORNO AL CASTELLAR DE MECA

THE IBERIAN ROAD AT «LOS MALOS PASICOS» (AYORA, VALENCIA) AND THE ANCIENT ROAD NETWORK AROUND CASTELLAR DE MECA

JESÚS RODRÍGUEZ MORALES
MARCOS LUMBRERAS VOIGT

I. INTRODUCCIÓN

I. 1. EMPLAZAMIENTO Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Los trabajos arqueológicos que hemos realizado y de los que se ocupa este artículo se han efectuado con motivo del seguimiento arqueológico del acondicionamiento y desdoblamiento de la carretera CV-437, en el término municipal de Ayora (Valencia), desde el cruce con la N 330 hasta el punto kilométrico 6,100. La obra, realizada por Acciona Eólica de Levante, de acuerdo con la Excelentísima Diputación de Valencia, ha sido supervisada por el arqueólogo territorial, José Luis de Madaria¹.

La sección de la calzada preexistente de la CV-437 era de unos 4,50 m y se ha ampliado a 6 m. Asimismo se han construido arceles de 1 m a cada lado y, donde ha sido necesario, cunetas también de 1 m, con bermas de 0,5 m.

I. 2. SITUACIÓN Y MARCO GEOGRÁFICO

El área de actuación se encuentra en la zona SO del municipio valenciano de Ayora, en la comarca del Valle de Ayora-Cofrentes, lindando con los municipios de Almansa por el S y de Alpera por el O, ambos ya en la provincia de Albacete.

La carretera objeto de la obra arranca de la carretera nacional N-330, que comunica Aragón con el Levante, en un punto situado 100 m al S de la pedanía

ayorense de Casas de Madrona, y termina en el municipio albaceteño de Alpera. A mitad de camino atraviesa el pasillo natural situado entre las laderas de la Sierra del Mugerón de 1.142 m de altura y del Puntal del Arcisecho de 1.019 m.

I. 3. ASPECTOS GEOLÓGICOS

Geológicamente la zona se enmarca en la parte SE del Sistema Ibérico y se compone de capas geológicas de los siguientes periodos:

Secundario

Triásico Superior

Formación Keuper:

- Alternancia de Arcillas y areniscas
- Arcillas rojo-vinosas y yesos con cuarzos idiomorfos.

Terciario

Mioceno

- *Inferior:* Aquitaniense. Conglomerados polimícticos.
- *Medio:* Helvetiense. Calcarenitas blancas y rosas bioclásticas «Formación Mugerón».

Cuaternario

- *Pleistoceno:* Glacis. Arcillas, limos y conglomerados encostrados en superficie.
- *Holoceno:* Depósitos aluviales.

La naturaleza de las rocas propicia la existencia de zonas duras, las compuestas de calizas y conglomerados del Mioceno, y otras blandas, las arcillas de la formación Keuper y los sedimentos aluviales cuaternarios. Esto será muy importante –como veremos– para poder identificar el camino antiguo, puesto que en la roca viva el resto más visible serán las carriladas, los restos de las rodadas de carro.

1. Damos las gracias a José Luis de Madaria, por su apoyo constante, sin el cual no hubiera sido posible realizar la excavación; a Aitor Madariaga, de Acciona Energía, que colaboró sin reservas con los trabajos, y, *last but not least*, a José Luis Fernández Montoro y a Ana.

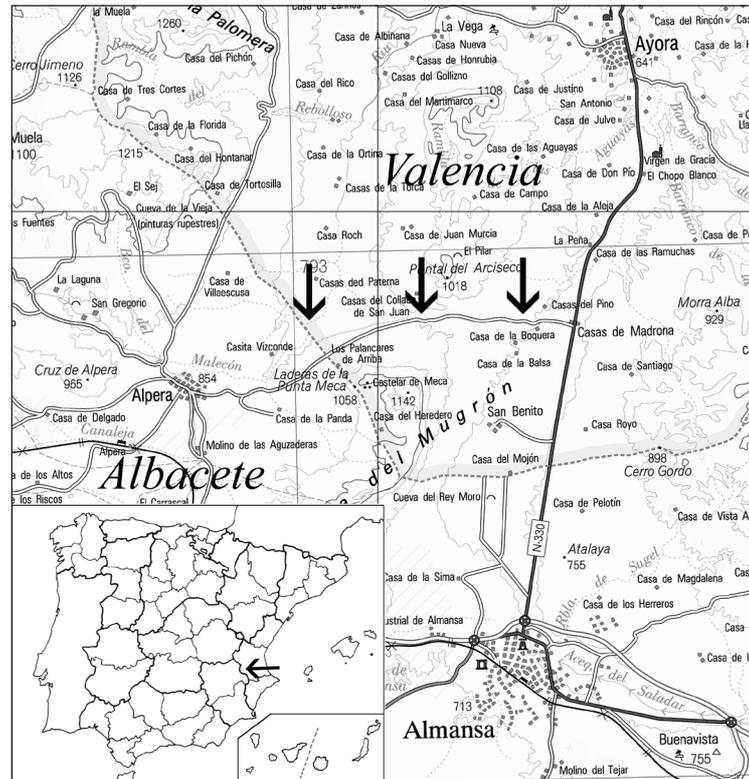


Figura 1: Localización de la carretera CV-437.

I. 4. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y ARQUEOLÓGICOS DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN

El área en la que está la carretera objeto de la intervención alberga una gran cantidad de yacimientos de época ibérica y romana. Entre los catalogados, en la zona S del término de Ayora, y por lo tanto en las cercanías de la carretera, están²:

I. 4. 1. Época ibérica

Están inventariados los siguientes yacimientos: Refugio de Las Palomeras, Las Cabezuelas, Las Cabezuelas II, San Benito, Collado de San Juan, Cova Noguera, Cova Negra, Cueva de las Fuentes, Villaricos, Puntal del Heredero, Puntal de Arciseco, Cerro de los Infiernos de San Roque, Cerro del Rincón Viejo, Sitges del Derramador, El Centenar, Hoya Marín, El Balsón y La Torca (Fig. 2).

Todos ellos se encuentran en el ámbito de influencia del gran yacimiento ibérico del Castellar de Meca, del que luego hablaremos, y corresponden a pequeños establecimientos rurales.

I. 4. 2. Yacimientos romanos

Están inventariados los siguientes yacimientos: Collado de San Juan, Casa del Baile, Cueva Negra, Abrigo del Rey Moro de Meca, Villa de la Hunde, Casa del Hondo, Casa Honda, Los Palancares, Las Paredejas, Los Arcellares, Casica del Nispolero, La Torca, El Balsón, Cabezuela de la Hoz o Cerro del Molino, San Benito, Villaricos, Casas de Madrona, núcleo urbano de Ayora (Fig. 2).

En algunos de ellos hay continuidad de poblamiento desde época ibérica a romana, y corresponden, en su mayor parte, a villas de menor o mayor tamaño, siendo la más importante, por tamaño y materiales, la de la Casa del Hondo y el cercano yacimiento de Las Paredejas.

I. 4. 3. El Castellar de Meca (Broncano Rodríguez, 1986; Broncano Rodríguez, Alfaro Arregui, 1997)

Meca debió de ser el núcleo más noroccidental de la Contestania ibérica³. La planta del yacimiento, situado en la parte SO de la Sierra del Megrón, sobre un espolón rocoso, tiene unas 15 Ha, que debieron rodearse

2. Los yacimientos que enumeramos son los recogidos en el Inventario Arqueológico de Ayora (Consejería de Cultura de la Generalitat de Valencia).

3. Aunque sus relaciones tuvieron que ser muy importantes también con Saiti y la Edetania valenciana.

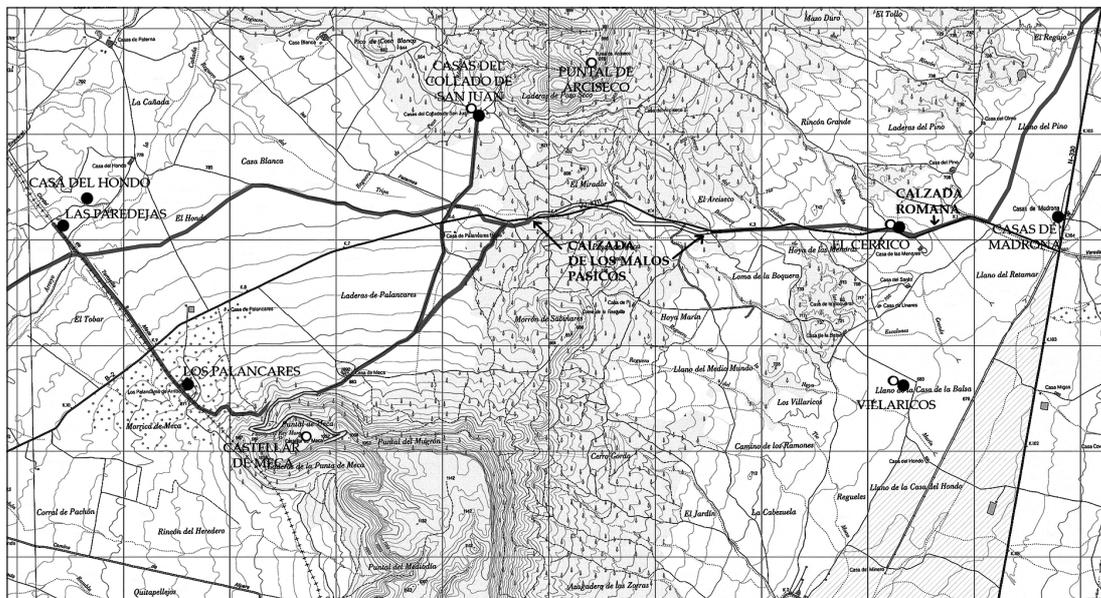


Figura 2: Yacimientos y caminos antiguos cercanos a la carretera CV-437. Yacimientos y caminos antiguos cercanos a la carretera CV-437. En blanco: ibéricos. En negro: romanos. Fuente: Inventario Arqueológico de la Comunitat Valenciana.

en parte de una muralla, que se conserva en el acceso por el NE, con un tramo de aparejo ciclópeo (Fig. 3).

Su camino de acceso, denominado Camino Hondo y excavado en numerosas campañas, tiene una pendiente media del 10%, a lo largo de más de un km y medio, lo que lo hace plenamente apto para carros, constituyendo una asombrosa obra de ingeniería antigua, única en la Península Ibérica. En el último tramo de acceso al *oppidum* la roca está excavada hasta 4,30 m de profundidad, con una anchura entre 1,93 a 2,15 m. Para rebajar la pendiente se alargó el recorrido, realizando dos cerradas curvas de 180 grados para poder acceder a la ciudad con los carros. El suelo, sobre roca viva, presenta profundos carriles como consecuencia del desgaste por el paso de las ruedas herradas de los carros a lo largo de cientos de años. En la parte

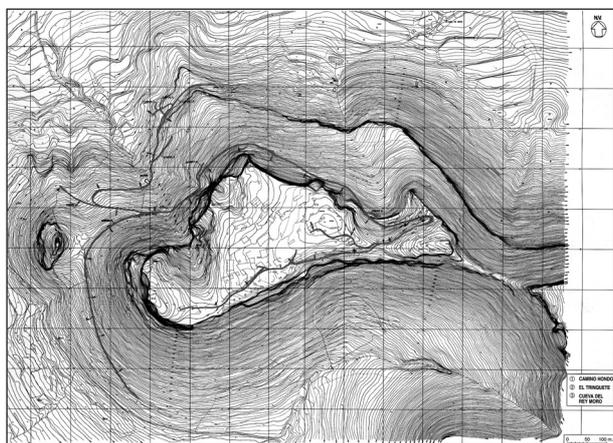


Figura 3: Plano del poblado ibérico del Castellar de Meca, con la red de caminos de acceso (Broncano Rodríguez, 1997).

superior se aprecian unas hendiduras en la piedra de las paredes laterales, de función todavía poco clara. En la meseta se pueden observar habitaciones excavadas en la roca, escaleras, y numerosos depósitos (más de 100). Algunos de ellos son aljibes, y otros pudieron ser utilizados como graneros. El mayor, llamado «El Trinquete» –de 29 x 5 m, con una profundidad estimada de 14 m, y una capacidad en torno a los 2.000 m³–, podría contener unas 1.500 toneladas de trigo, suficientes para dar de comer durante un año a 10.000 personas. Un argumento a favor de que pudiera ser un depósito de grano, más que un enorme aljibe, es que el camino hondo llega justo hasta él, lo que refuerza la impresión de que el carril fue diseñado precisamente para poder subir los carros cargados de cereal a los depósitos.

El problema de la cronología del yacimiento y de sus caminos de acceso no está cerrado. Hace unos años, Pierre Moret (Moret, 1996, 458) puso en cuestión las afirmaciones de sus excavadores, que afirmaban que la ciudad había sido atacada por Roma y abandonada por sus habitantes en torno al 200 a.C. (Broncano, 1997, 197). Parte de la cerámica ibérica aparecida en la excavación del camino hondo le parece a Moret tardía, más del s. II a.C. que del III a.C. Además, apoyándose en Bazzana⁴ (Bazzana, 1992, 1, 409), afirma que en Meca ha aparecido «una gama abundante y variada de cerámica de época romana (campaniense A y B, sigilatas de todas clases, de la aretina a la clara)». La técnica

4. Mazzana, 1992, 1: 409: «Se encuentra en superficie abundante cerámica ibérica; para la época romana las piezas están principalmente compuestas de sigilatas aretinas y galoromanas, de campanienses A y B, de sigilatas hispánicas y de sigilatas claras, sin sobrepasar el s. II d.C.»

propios de documentación, se han llevado a cabo otros que pasamos a describir a continuación.

II. 1. 1. Vigilancia de obras

Las labores particulares propias de la construcción de la carretera, que podrían *a priori* causar daños sobre registros arqueológicos, se concentran casi exclusivamente en la fase de construcción, y particularmente en todas aquellas actividades que van acompañadas de movimientos de tierra. Debido a esto, y ante los antecedentes arqueológicos e históricos documentados y catalogados (camino antiguo, yacimientos cercanos), se ha comenzado comprobando la estratigrafía de los perfiles laterales dejados a la vista por la maquinaria, en el proceso de cajoneo para la disposición del desdoblamiento de la carretera, para aumentar su anchura a 10 metros y a lo largo de los 6 kilómetros de obra.

Hemos dividido la obra para su control en 6 sectores, que coinciden con los puntos kilométricos de la carretera. Tan sólo en uno de los sectores, concretamente en el sector **2**, la vigilancia diaria de estos trabajos ha obtenido resultados positivos, tomándose como medidas preventivas la disposición de sondeos transversales en algunos puntos de la obra, extremando también la atención en los puntos donde debía ser levantada la carretera (colocación de tuberías de desagüe, arreglo de *blandones* etc.). A su vez, se han inspeccionado las terreras, consecuencia de la extracción de tierra, en busca de elementos arqueológicos relevantes y que pudieran indicar la presencia de restos de interés.

II. 1. 2. Realización de sondeos

Se han realizado un total de 9 sondeos, uno de ellos planteado de manera previa, ante la presencia de cerámica ibérica en superficie (sondeo **I**, sector **I**), y el resto dependiendo de la identificación de posibles estructuras en los perfiles laterales fruto de la observación o vigilancia, en el transcurso de las obras del cajoneo de la nueva carretera, o en el propio camino antiguo ya documentado, para relacionar estos tramos con el resto, y comprobar su naturaleza estructural. Han dado resultado negativo 3 de éstos, y positivo 6 de los realizados.

En cuanto al resto de sondeos, se han planteado sobre el propio camino antiguo.

En primer lugar, en el tramo **I** del sector **4** de camino, sobre el que se han realizado hasta 3 catas (sondeos **I**, **II** y **III**), retirando el estrato vegetal y de abandono que lo cubre, y dejando al descubierto tanto cajones tallados en la roca como carriladas.

El resto de los sondeos se han realizado sobre los tramos **IV** y **V**, situados en el sector **5** del camino antiguo, resultando de especial valor el sondeo **I**, realizado sobre este último tramo del camino, en el que se han

identificado restos de capa de rodadura, y un estrato inferior de piedras de drenaje.

II. 1. 3. Excavación, desbrozado, señalización y adecuación de camino antiguo

Como ya se ha señalado, en primer lugar se ha realizado el desbrozado y adecuación de determinadas zonas de los distintos tramos del camino antiguo, para identificar el itinerario por el que discurre, con vistas a su registro mediante levantamiento topográfico. A su vez se han excavado, siempre de manera manual y con metodología arqueológica (registro de unidades estratigráficas mediante fichas, recogida de material relacionado, fotografiado, etc.), los tramos señalados *a priori* para su documentación a través de fotogrametría.

En total, se ha desbrozado el camino a lo largo de 385 metros, con una anchura media de unos 3 metros, completándose la limpieza total del camino a lo largo de 306 metros, con una anchura que oscila entre los 3 y los 5 metros según las zonas y dependiendo de los hallazgos (presencia de canteras, cajones, carriladas, etc.). Por último, se ha procurado que los trabajos tuvieran la menor incidencia paisajística, con la dispersión final de terreras y ramajes, para atenuar su impacto visual en el medio, dejando al mismo tiempo señalizados los distintos tramos con elementos del entorno.

II. 1. 4. Identificación y documentación de elementos arqueológicos inéditos

Estos trabajos han consistido, en primer lugar, en la búsqueda superficial de elementos arqueológicos, habiendo dado resultado positivo con el hallazgo de un posible yacimiento, en el que se halla una alta dispersión de cerámica en el área de afección de los trabajos de la nueva carretera. Ante esto, se extremó el control de obras en este punto, sin encontrarse estructura alguna relacionada, y se llevó a cabo una recogida selectiva de material cerámico, imprescindible para contextualizar el posible yacimiento.

II. 1. 5. Realización de levantamiento topográfico y fotogrametría

Una vez excavados determinados tramos de los caminos, se ha llevado a cabo su documentación utilizando las últimas técnicas y metodologías empleadas en fotogrametría y topografía terrestre, para poder disponer tanto de las ortofotografías, como de modelos 3D del camino antiguo. Al tiempo se ha realizado el levantamiento topográfico del mismo, para recoger de manera completa los distintos tramos e itinerarios del camino (Fig. 5).



1



2



3



4



5



6

Figura 5: 1: Tramo I antes de la intervención. 2: Tramo I después de la intervención. 3: Tramo II antes de la intervención. 4: Tramo II después de la intervención. 5: Tramo V antes de la intervención. 6: Tramo V después de la intervención.

III. DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS MÁS RELEVANTES

III. 1. SONDEO I. SECTOR 1

Comenzamos los trabajos con la realización de un primer sondeo en el sector 1, ante el hallazgo previo de cerámica dispersa en la zona denominada como Llano de Retamar. Así se planteó un sondeo (sondeo I, sector 1) de 10 m de largo y 1,70 de anchura, excavándose de manera mecánica y manual, y dando resultado negativo, al no hallarse elementos estructurales o arqueológicos algunos.

III. 2. SONDEO II. SECTOR 2. CALZADA ROMANA

A consecuencia de la vigilancia de las obras (como ya hemos comentado en el apartado de la descripción de los trabajos), apareció en el lateral sur de la carretera, y ya en el sector 2, un estrato de grandes piedras calizas (UE 2007), algunas de ellas de hasta 80 cm de largo, que asomaban durante unos 20 metros, por debajo de la actual carretera.

Así, planteamos una sección transversal, que cortaba la carretera de manera mecánica, (UTM X: 665706.061 Y: 4316131.304), apareciendo, además del estrato de grandes piedras ya identificado, otro por encima de éste (UE 2005), compuesto por tierra apisonada con gravilla pequeña de considerable dureza.

Considerada como capa de rodadura, esta unidad se encuentra cubierta, a su vez, por la UE 2002, estrato de macadam, hallado en todos los puntos de la carretera, caracterizado por la presencia de piedras de tamaño mediano-pequeño y uniforme y por el asfalto de la carretera (UE 2001). Tras comprobar su sección, y viendo la diferencia estructural y estratigráfica con el resto de la carretera –en la cual, bajo el asfalto, aparecía siempre una fina capa de macadam depositada sobre el terreno natural–, se dispuso un sondeo en planta con una longitud de 8,10 m y 5,50 m de anchura (Fig. 6).

Una vez retirada la capa de asfalto de manera mecánica, y de manera manual la segunda capa de macadam, el bordillo de la carretera de los años 40 (UE 2003) y el talud de tierra en la cuneta de la carretera (UE 2004), vimos cómo aparecían ya, sin haber retirado en su totalidad este estrato de nivelación, signos de rodadas, sobre la superficie de una capa de rodadura (UE 2005). Las improntas de las roderas tienen una anchura de unos 0,35 m, y tan solo 0,03 m de profundidad, describiendo un eje medio entre rodadas de 1,18 m⁷.

7. Estas roderas, que Isaac Moreno (Moreno Gallo, 2009) encuentra en muchas calzadas romanas y atribuye a los carros que extendían el material de rodadura para irlo compactando, pueden ser también la huella de los carros que han utilizado el camino en siglos posteriores.



Figura 6: La calzada aparecida en el sondeo II, con sus diferentes estratos.

La capa de rodadura (UE 2005) tiene una potencia de hasta 0,28 m, y en ésta tan solo se ha localizado un pequeño fragmento de loza azul, probablemente de Manises-Paterna, y de posible adscripción moderna (ss. XVIII-XIX).

En el proceso de excavación, no sin dificultad por su extrema dureza, que obligó a levantarla con pico, se aprecia, con escasísima potencia, debajo de dicha capa de rodadura, una nueva capa de regularización (UE 2006), tan solo visible en el lado S del camino.

Bajo ésta aparece ya el mencionado estrato UE 2007, compuesto por grandes piedras calizas, procedentes del entorno inmediato, y de un tamaño de hasta 0,8 m de largo, dispuestas de manera irregular, sin concertar. Este estrato alcanza una potencia de 0,25 m, cubriendo a su vez a un estrato geológico estéril de limos, repleto de pequeños guijarros (UE 2008), con una potencia de 0,60 m, que, al tiempo, se encuentra por encima de la roca madre (UE 2009), que buza en este punto de manera brusca desde el lateral N hacia el S, hasta 0,70 m.

La excavación nos permite, además, comprobar cómo esta infraestructura, que consideramos como calzada romana, no parece tener caja excavada sobre el terreno, sino que está sobreelevada por encima de los estratos estériles y naturales de limos y roca. Lamentablemente, nos ha sido imposible comprobar su anchura total, por la razón de que en su lado S había sido afectada por las obras de cajoneo de la carretera, pero en todo caso la anchura conservada –a la que faltan entre 0,5 y 1 m– tiene más de 5 m, bastante más ancha que la de la carretera de los años 40 que la amortiza (Fig. 7).

Por último, como medida correctora, y dada la importancia de este hallazgo, ya que existe afección directa de las obras y se ha de destruir, se propone y realiza la documentación mediante fotogrametría de esta estructura singular, así como un segundo sondeo, que se realiza 20 metros al E, y que arroja resultado negativo, apareciendo, como ya hemos dicho, bajo el

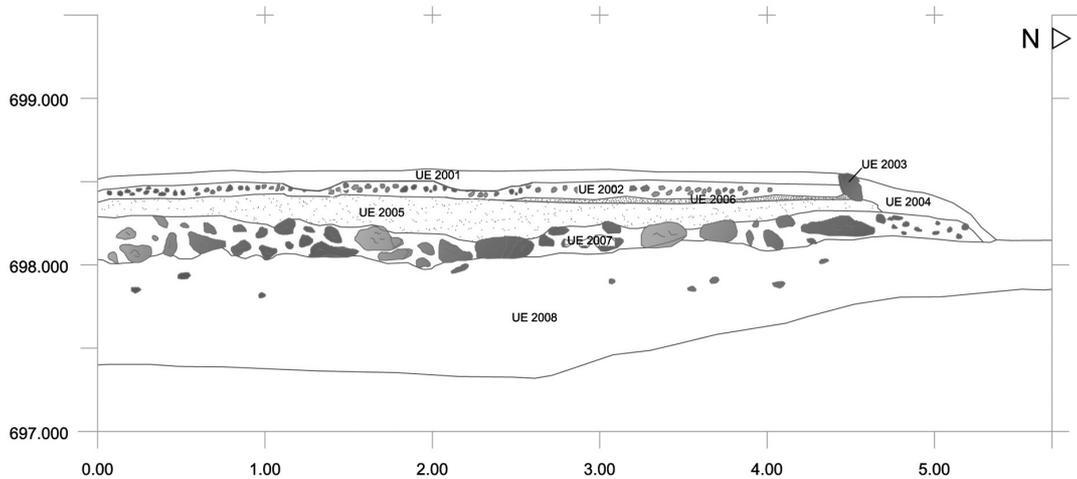


Figura 7: Sondeo II, sondeo 2. Plano de Ruth Falcó Martí.

asfalto una fina capa de macadam en contacto con los niveles estériles.

Por lo que nosotros sabemos, y a la vista de la bibliografía más moderna sobre el tema (Moreno Gallo, 2009), en ninguna época, desde el Imperio romano, se ha empleado la técnica descrita, de capas superpuestas: base de piedra grande no concertada, estrato de regularización y capa de rodadura de tierra apisonada con gravilla, para hacer carreteras, por lo que pensamos que estamos ante una calzada de época romana.

III. 3. YACIMIENTO DE EL CERRICO

Como consecuencia también de la vigilancia de obra, y en el mismo sector 2, se halló una zona de alta dispersión de cerámica en superficie (**UE 2000**), entre la que destaca por su cantidad la cerámica de adscripción ibérica, identificándose bordes de pequeñas tinajas y fragmentos pintados con motivos geométricos, junto con otros de *terra sigillata* romana, que describiremos en el apartado correspondiente.

El lugar conocido como El Cerrico (UTM: X: 665309.48 Y: 4316118.29) se encuentra al N de la

carretera, y frente a la casa conocida como Las Menoras. Se trata de un pequeño promontorio a una cota de 718 metros, que se eleva 10 metros sobre las tierras de cultivo circundante, con una extensión de 1,27 ha, y en el que no se ha hallado estructura alguna, ya en superficie, ya en el proceso de movimientos de tierra de la maquinaria, en el transcurso de los trabajos de cajoneo de la carretera, que afectaban al lado SE de este pequeño promontorio.

III. 4. CALZADA IBÉRICA DE «LOS MALOS PASICOS»

Tras la descripción de estos hallazgos de los primeros sectores de la intervención pasamos a describir los trabajos más relevantes efectuados sobre el camino antiguo, que llamamos de «Los Malos Pasicos», puesto que así lo llaman los naturales de la zona. Ha sido dividido para su estudio en 5 tramos (I, II, III, IV y V), considerados de E-O. A su vez, como veremos, tras la excavación, se han hallado en los tramos II y III diferentes itinerarios o recorridos alternativos.

III. 4. 1. Tramo I

Localizado en el sector 4 (km 3-4), el tramo arranca a una cota de 755,51 m terminando a 754,21 m (UTM X 662545605, Y 4316342371). Por la dirección que describe de E a O, permanece oculto en su arranque bajo el talud de nivelación de la carretera. Como vemos, se trata de un tramo con ligera pendiente descendente (1%) E-O que presenta un solo recorrido, de 104,50 metros (Fig. 8).

UUEE

El cajón (**UE 4003**), de 0,72 m de altura y 3,02 de anchura máxima, se encuentra en los primeros metros, tallado en una roca muy degradada, habiéndose

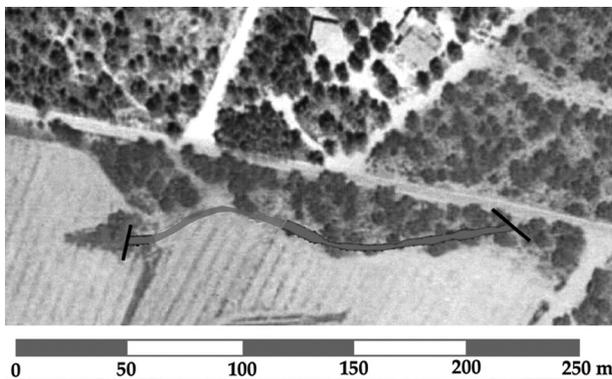


Figura 8: Tramo I. Ortofoto según levantamiento topográfico.



Figura 9: Sondeo II, en el Tramo I.

perdido cualquier signo o impronta de recorte y adviniéndose tan solo su forma en algunos puntos.

En su estrato de abandono (UE 4002), de apenas 0,15 m de potencia en algunos puntos, se ha hallado gran cantidad de material cerámico de adscripción contemporánea, mucho en comparación con el resto de tramos del camino viejo, debido probablemente a su situación próxima a la carretera y a su utilización hasta hace apenas 60 años.

En este tramo se han efectuado hasta tres sondeos, de 10 m de largo cada uno:

- Sondeo I: Tan solo se constata, por la fuerte erosión, la presencia de una única carrilada en el lado S del camino (UE 4004), con 1,58 m de largo.
- Sondeo II: Se efectúa un segundo sondeo de 5,40 m de anchura (Fig. 9), en el que advertimos también la presencia de cajón en su lateral N y un conjunto de tres carriladas, esta vez en óptimo estado de conservación (UUEE 4005, 4006, 4007), que son perfectamente visibles a lo largo de los 10 metros de la cata. Las carriladas tienen una anchura que oscila entre los 0,56 m y los 0,12 m, describiendo ejes de 1,20 m de anchura, con profundidades que no superan los 0,12 m en ningún caso. El camino se pierde, al no poder ser excavado en su totalidad, puesto que se encuentra bajo otro camino de acceso a fincas privadas, y por no hallarse cajón que lo identifique al desaparecer la roca, reapareciendo en una finca colindante a 57 metros del final del sondeo II.
- Sondeo III: En este último sondeo, de una longitud de 10 m, y una anchura de 4,10 m, aparece de nuevo un cajón tallado en la roca, tan solo en su lateral norte (UE 4010), con una altura de 0,39 m. Rellenándolo aparece de nuevo un estrato de abandono (UE 4009) de 0,25 m de potencia, y compuesto por limos idénticos a las tierras de cultivo de la zona, en el que aparecen fragmentos de cerámica de cocina, junto a trozos de vidrio, todo

ello de adscripción contemporánea. Bajo este estrato, diferente al estrato de abandono aparecido en el resto del tramo I, aparecen dos carriladas cortando la roca (UE 4010 y UE 4011), con una profundidad máxima de 0,13 m y 0,14 m, respectivamente. La realización de este sondeo nos permite al mismo tiempo comprobar cómo el tramo gira ligeramente hacia el S, perdiéndose, muy probablemente, bajo uno de los ribazos existentes a unos metros más al O, que corresponde al muro de contención de un aterrazamiento, que ha de ser, como todos los de la zona, muy antiguo.

III. 4. 2. Tramo II (Fig. 10)

Localizado en sector 5 (Km 4-5), y a una distancia en línea recta con respecto al primer tramo de 584 m. Este tramo es el que el mejor estado de conservación tiene, ya que la roca –una calcarenita blanca y rosa del Mioceno medio, similar a la del Mugrón– ofrece en este punto mayor dureza que en el resto de tramos hallados hasta el momento, siendo visibles tanto cajas como carriladas ya antes de su excavación.

El tramo arranca en una zona llana de tierras de cultivos a una cota de 766 m (X 662545.605Y 4316342371), proviniendo probablemente del talud de la moderna carretera, o del camino de acceso a una casamata de distribución de riegos, ascendiendo en un giro hacia el NO, terminando de nuevo por debajo del estrato de nivelación sobre el que se asienta la moderna carretera, a una cota de 774 m (X 662432.529, Y4316320.015). Su pendiente media es de un 6,7%.

Debido a la urgencia de los trabajos, la documentación o excavación del camino da comienzo precisamente en esta zona, que, posteriormente a su fotogrametría, quedaría oculta bajo la nueva carretera.

UUEE

Aquí, en su punto más al N. bajo los estratos de nivelación de la carretera, aparecen:

UE 5001, compuesta por aportes de tierra.

UE 5004, capa de *macadam*.

UE 5002, de piedras de granulometría media ya mencionada en la descripción del sector II, y que sirve

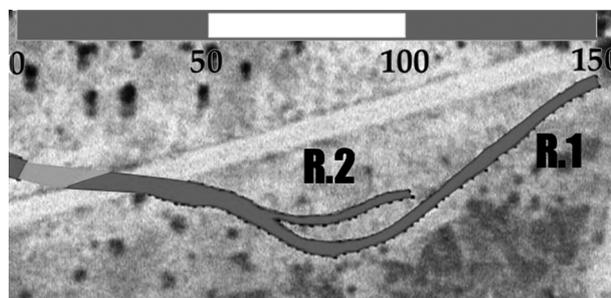


Figura 10: Tramo II. Ortofoto según levantamiento topográfico. Con recorridos 1 y 2.



Figura 11: Tramo II. UUEE 5006, 5007 y 5008 (foto José Luis Fernández Montoro).

como nivelación y asiento del asfalto de la carretera, y, una vez retirados estos estratos, aparece ya tanto cajón del camino antiguo (UE 5007), que en este punto se marca sobre la roca tan solo en su lado O, y signos de carriladas tan solo también en uno de los laterales. La degradación de la roca –más blanda en este punto– no permite ver con claridad la delimitación del camino en su lado E, y no se aprecia el cajón.

Aquí aparece también un estrato de piedras (UE 5005) de 3,25 m de largo y una anchura máxima de 1,20 m, que pudo servir como pavimentación del camino en una zona donde la roca dura desaparece.

Una vez documentado este punto a través de fotogrametría, continuamos con la excavación del resto del tramo, que presentaba numerosa vegetación de arbustos y arbolado, con zonas en las que la roca estaba disgregada, tanto por la intrusión de raíces de pinos y sabinas, como por efecto de los fuertes cambios de temperatura, que hemos podido comprobar *in situ* durante la intervención.

Retirada la vegetación, continuamos levantando el estrato de abandono (UE 5006) (Fig. 11), muy heterogéneo, y compuesto por tierra de arrastre y roca en descomposición, que en algunos puntos llega a tener hasta 0,20 m de potencia. En su interior se ha encontrado numeroso material de adscripción moderna: plásticos, hierro, cerámica y vidrio, fragmentos de ladrillo o tejas, etc. Esta unidad cubre casi en su totalidad tanto el camino, como los distintos puntos de extracción de roca, que cortan el cajón del camino aprovechando su resalte.

Levantado este estrato, afloran numerosísimas improntas de rodadas que cruzan en distintas direcciones, cortando la roca, habiéndose registrado las más claras, y por tanto aquellas que mejor información nos han podido dar. Son la carrilada N, situada en la parte derecha del camino (UE 5008), y la carrilada S o del lado izquierdo (UE 5009), que en algunos lugares desaparece por la comentada degradación de la roca, reapareciendo de nuevo en otros puntos del recorrido. Su longitud es de un máximo de 85,40 metros desde su comienzo.



Figura 12: Tramo II. UE 5010. Empinado colocado al desaparecer la roca natural.

En cuanto al cajón tallado en la roca del camino (UE 5007), tiene una altura máxima de 0,58, justo en el punto en donde las carriladas producidas por las ruedas de los carros alcanzan su mayor profundidad: 0,29 m (carrilada N) y 0,33 m (carrilada S). La anchura de esta estructura previa, que sirve para delimitar el camino, tomada en 4 puntos distintos, es de 2,05, 2,02, 1,92 y 1,90 m. Al retirar aquí también el mencionado estrato de abandono, UE 5006, encontramos al mismo tiempo un segundo empinado (UE 5010) (Fig. 12), que ocupa un espacio de 3,70 m de largo máximo y 1,40 m de anchura, y en el que, en algunas de las piedras de mediano y gran tamaño que lo forman, encontramos el desgaste propio del paso de ruedas (UE 5010), en una zona con desnivel de N a S de hasta 0,40 m entre los márgenes derecho e izquierdo de la vía.

Se han encontrado, en este tramo segundo del camino, hasta 6 zonas de extracción de roca, alguna de ellas también conocida con anterioridad a nuestros trabajos (Broncano, 1986). Son pequeñas canteras (Fig. 13) de forma rectangular, con ángulos rectos y paredes lisas (UUEE 5012, 5013, 5014, 5015, 5016 y 5017), en algunos casos con marcas de las cuñas o cortafríos para su extracción. El tamaño de la impronta de estas cuñas oscila entre los 0,10 m y los 0,13 m, y no rebasa esta



Figura 13: Tramo II. Canteras. UUEE 5012, 5013.

última medida en ningún caso. Los huecos dejados por estas canteras oscilan entre los 1,64 y 4,80 m de largo y entre 1,50 y 2,48 de ancho, sin un patrón claro.

Se ha encontrado un segundo recorrido o itinerario en este tramo, con una longitud de 29,30 m, que discurre casi de manera paralela al primero (X 662503.022 a 662475.603, Y 4316316.280 a 4316310.263). Esta variante quedó claramente en desuso, quizás por su mayor pendiente (8,4%), pasando de la cota de 769,53 m a 771,99 m en su corto recorrido, o por la profundidad de sus carriladas (UUEE 5036 y 5037) –S y N respectivamente–, que llegan hasta los 0,25 m, y quedó definitivamente cortado en su inicio por uno de los puntos de extracción de piedra.

La fuerte pendiente, así como la poca profundidad de sus carriladas –en ciertos puntos de tan solo 8 centímetros–, nos hace suponer que se trata de un itinerario con uso temporal escaso, siendo abandonado por otro con menos pendiente, y por tanto más sencillo de recorrer. Sin cajón tallado, la distancia de eje entre sus rodadas va desde 1,10 m a 1,20 m. Para terminar con este tramo II, la longitud total del camino desde su arranque al corte producido por el cajoneo de la carretera moderna es de 120 m, de los que 89,72 metros corresponden al recorrido 1, compartiendo 30,28 metros con el segundo, el cual tiene una longitud total de 29,30 metros, lo que nos daría un total de 149,30 metros.

III. 4. 3. Tramo III (Fig. 14)

Este tramo, al igual que el primero, se ha excavado tan solo parcialmente, arrancando a una cota de 774 m (UTM 662422.653 Y 4316321.440) y terminando a una cota de 785 m (X 662198.108 Y 4316314.521) El resto tan solo se ha dejado desbrozado para una posible actuación ulterior. El camino aquí describe una dirección ascendente NO hasta su parte media, en donde gira para tomar una dirección SO.

El tramo III también se ha documentado mediante fotogrametría. En sus primeros metros 26 m, los excavados, presenta también un estrato de abandono

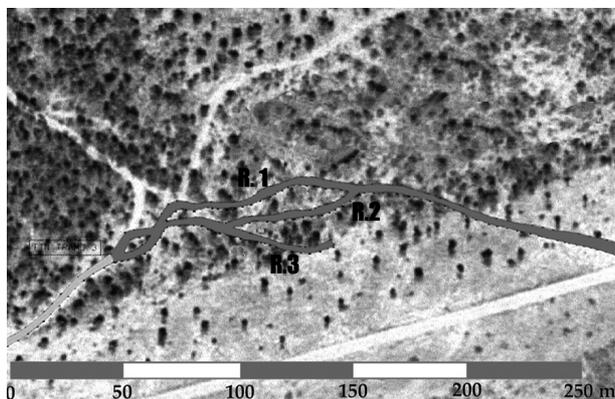


Figura 14: Tramo III. Ortofotografía según levantamiento topográfico. Recorridos 1, 2 y 3.



Figura 15: Tramo III. Cajón y carriles: UUEE 5020, 5021 y 5022.

heterogéneo de roca en descomposición y material de arrastre (UE 5019), de escasa potencia, unos 0,15 m, en el que tan solo aparecen escasos fragmentos cerámicos y de vidrio contemporáneo. Bajo esta unidad se han podido documentar hasta cuatro carriladas paralelas y cajón excavado en la roca (UE 5020), en el lado NO del camino. El cajón se encuentra tallado con una altura máxima de 0,56 m, y una longitud de 9,60 m. De nuevo bajo el estrato de abandono aparecen carriladas, con la particularidad de aparecer hasta un número de cuatro, de manera paralela (Fig. 15).

La primera de éstas (UE 5021), en el lado N, presenta una longitud de 9,30 m, 0,70 m de anchura y hasta 0,25 m de profundidad.

La segunda (UE 5022), que forma un eje de 1,21 m con la anterior, tiene una longitud de 8,20 m, con anchura de 0,34 m y 0,09 m de profundidad.

A continuación, y formando un nuevo eje de 1,20 m, encontramos, en el lado norte de este eje, la carrilada UE 5023 muy degradada y con una longitud de 3,80 m, anchura de 0,18 m y 0,9 m de profundidad.

A su izquierda está la última carrilada (UE 5024), de 9 m de largo, 0,48 de anchura máxima y apenas 0,05 m de profundidad.

Como hemos señalado ya, este tramo no ha sido excavado en su totalidad, pero su desbroce –ya que se adentra en una zona cubierta de matorral y pinos– sí nos ha permitido documentar gran parte de las carriladas e itinerarios del camino. Así, a lo largo de un recorrido común y tras 126 metros, éste se divide en dos recorridos, mientras que de un tercero, que hallamos en la parte superior, no logramos aventurar su itinerario en su parte más baja, y por tanto su conexión con el inicio.

El primer recorrido, R1, comienza al norte a una cota de 778,28 m, terminando a 85 m, al coincidir con el resto de caminos. Este tramo describe una fuerte pendiente en algunos puntos, con una pendiente media del 7,9%, y apenas presenta signos de carriladas en la parte final del recorrido.

El recorrido **R2**, que enlaza los itinerarios **R1** y **R3**, presenta una fuerte pendiente, comenzando en la misma cota que el anterior, y terminando en el tramo **R3**. Este itinerario, de 63,40 metros, es el que parece presentar mayor antigüedad, si hacemos caso a la profundidad de sus carriladas, que llegan hasta los 0,31 m de profundidad.

Por último, al S del primero, y, como hemos dicho, sin haberse hallado su arranque, aparece el recorrido **R3**, que comienza a una cota de 779,75 metros, coincidiendo con el recorrido **2**, después de recorrer 48,50 m. Este último presenta una pendiente más suave, siendo sus carriladas de menor profundidad que el resto de itinerarios, con tan solo 0,07 m.

En cuanto a los ejes que describen todos los recorridos, están en torno a los 1,20 m, la misma medida presente en casi todo el camino.

En la parte más alta, como hemos dicho, coinciden y de nuevo quedan divididos en dos, terminando, por coincidir con un camino en uso en la actualidad, a 785,80 metros de altitud. A partir de aquí, el camino en uso, que se superpone al antiguo, desciende hasta alcanzar el siguiente tramo IV. En total, el tramo III vendría a tener, con todos sus recorridos o itinerarios, una longitud total de 326 metros, siendo el más largo y el que mayor complejidad presenta de todos.

III. 4. 4. Tramo IV (Fig. 16)

En suave pendiente descendente E-O (5,2 %), y a 165 metros al O del anterior, también en el sector 5 (Km 4-5), comienza en una zona de bosque a una cota de 781,50 m, terminando a 778,80 m (UTM X 662053.654 a 661995.324; Y 4316244.894 a 4316234.405). El tramo discurre bastante plano, de manera paralela a la carretera actual, quedando casi limitado por el corte en roca, realizado para su paso por esta zona. El camino aquí, al menos en su parte excavada, consta de un total de 52 metros de largo.

En primer lugar, hemos hallado su estrato de abandono (UE 5026), con una potencia que llega a los 0,30 m, en el que se hallan fragmentos cerámicos, como en todos los casos sobre el camino, de adscripción contemporánea. Apoyado en él encontramos, en este caso tan solo en el lado N, los restos del cajón tallado, que debido a la fuerte erosión apenas podemos diferenciar.

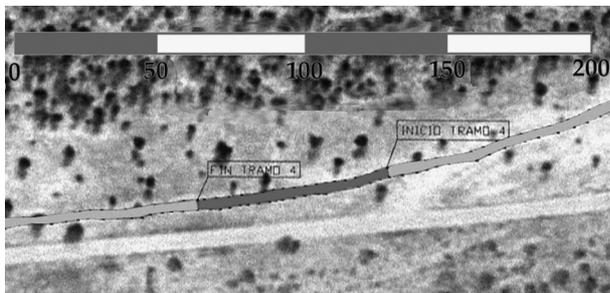


Figura 16: Ortofoto tramo IV según levantamiento topográfico.

El cajón (UE 5027), de una altura de 0,47 m, discurre a lo largo de 23,24 m hasta desaparecer bajo un ribazo de mampostería (UE 5030) de 56 m de largo, y que sirve de protección y límite N del camino.

De nuevo aparecen 2 carriladas en buen estado en los primeros metros del camino. La carrilada N (UE 5028) tiene una longitud de 2,70 m, y una anchura máxima de 0,62 m, con 0,5 m de profundidad.

En cuanto a la carrilada S (UE 5029), de más recorrido, tiene una longitud de 23,24 m y anchura máxima de 0,53 m. Al mismo tiempo, la profundidad de ésta es de 0,10 m, describiendo entre las dos un eje de 1,22 m. La anchura del camino aquí, desde el extremo de la carrilada S hasta el cajón situado como hemos dicho al N, oscilaría entre los 1,96 y los 2,30 m. A 24 m del inicio del camino la roca presenta un acusado deterioro, perdiéndose de vista por completo cualquier signo de carrilada. Sin embargo, sí aparece una capa de rodadura, de tierra apisonada con pequeños fragmentos de piedra y de coloración anaranjada (UE 5031), la cual rellena una zanja (UE 5032), que a su vez corta a un estrato de limos de aluvión (UE 5033), propio de las partes más bajas de este sector.

La realización de un nuevo sondeo transversal (sondeo I, tramo IV) (Fig. 17) en este camino, de 4,20 m x 1 m (Fig. 18), nos ha permitido comprobar la



Figura 17: Tramo IV. Sondeo 1.

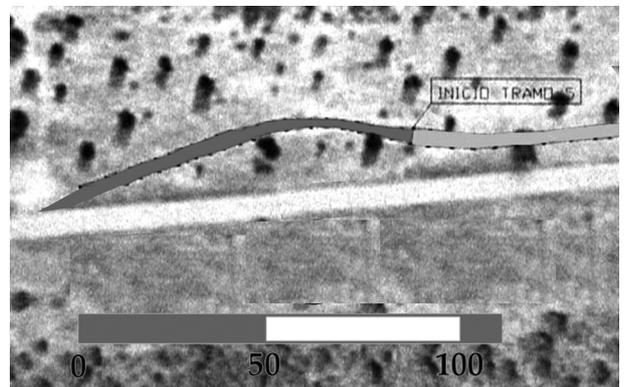


Figura 18: Ortofoto tramo V según levantamiento topográfico.

poca potencia –tan solo 0,09 m– de la capa de rodadura (UE 5031), y su anchura real, que, al igual que muchos de los cajones del camino, es de 1,90 m, teniendo una longitud de 36,75 m.

Al tiempo, el sondeo nos ha permitido comprobar cómo el mencionado estrato natural de aluviones, de 0,24 m de potencia, descansa sobre la roca que buza en dirección N-S.

III. 4. 5. Tramo V (Fig. 18)

El último tramo V, de 77,80 metros de longitud, se encuentra ya en el sector 6 (km 5-6). Está situado también en el lateral N de la carretera, y discurrendo de manera paralela a ésta, en una zona relativamente llana y a 105 metros del anterior tramo IV, comenzando a una cota de 781,34 y finalizando una cota de 782,89 (UTM X 661890.669 a 661816.05, Y 4316225.537 a 4316212.904), donde es cortado o más bien discurre por debajo de la moderna carretera, ya que no se han hallado restos de éste en el lado S. Su pendiente es de un 2%.

Como el resto de los tramos, se compone de cajón cortado en la roca (UE 6002), que en su lado S queda tallado sobre un pequeño escarpe de roca, con una altura máxima de 0,78 m, y visible a lo largo de 33,70 m en el lado N y 19,30 m en su lado S, con una anchura que oscila entre los 1,84 m y 1,70 m. Apoyado en el cajón del camino y sobre carriladas y capas de rodaduras, aparece un estrato de abandono de poca potencia y carácter heterogéneo (UE 6001), en el que aparece material de adscripción contemporánea en gran número, probablemente causado por la intrusión de los numerosos vertederos adyacentes al camino en esta zona. Bajo esta unidad aparecen ya las carriladas, que, por la degradación natural de la roca de conglomerado, presentan mayor deterioro. La carrilada N, o del lado derecho del camino (UE 6003), tiene una



Figura 19: Tramo V. UUEE 6002 (cajón) y 6003-6004 (carriladas). Al fondo, el sondeo 1.

longitud total de 5,30 m y una anchura máxima de 0,40 m, mientras que la segunda carrilada (UE 6004), presenta una longitud de hasta 19 metros, con una anchura de 0,63 m. Estas dos carriladas describen un eje de 1,10 m, medida ésta relativa, teniendo en cuenta la citada degradación de la roca a la que cortan estas improntas (Fig. 19).

Cuando termina de aflorar la roca, acaban los carriles y comienza una zona en la que se han hallado sendos ribazos (UUEE 6003 y 6012), que parecen delimitar y proteger el camino, ampliando su anchura total a 3,25 m. Realizados en mampostería, el primero de ellos tan solo tiene una hilada, y alcanza una longitud de 42,60 m y una altura de apenas 0,35 m, mientras que el segundo dispone de una altura de 0,54 m y 41 m de longitud.

Así, en este punto, y a 10 metros del final del cajón del camino, se ha realizado un sondeo (sondeo I tramo V) (Fig. 20) de 5,20 m de largo por 1,60 m de anchura y 0,75 m de profundidad, que nos ha permitido comprobar la estructura interna del camino.

Así, podemos ver con claridad cómo, bajo el estrato de abandono (UE 6001), aparece –al igual que

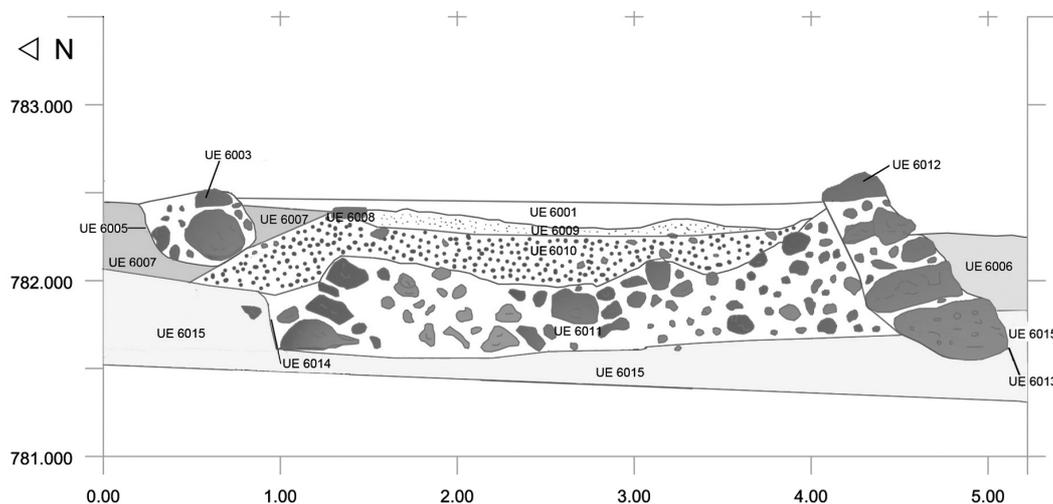


Figura 20: Sondeo 1, tramo V. Plano de Ruth Falcó Martí.



Figura 21: En primer plano el bordillo UE 6008. Atrás, el muro de contención, UE 6012. En el medio la capa de rodadura, UE 6009.

sucede en el tramo IV (UE 5031)– la capa de rodadura (UE 6009), de gran dureza y más o menos la misma potencia que la citada del tramo anterior, de hasta 0,10 m de altura y una anchura de 2,25 m.

Bajo este estrato, delimitado por un bordillo (UE 6008), por el lado N aparece una capa de regularización, de tierra apisonada con piedrecillas (UE 6010), que alcanza una potencia de hasta 0,30 m. Bajo ella hay un estrato de piedras de mediano y gran tamaño (hasta 1 m de longitud), (UE 6011), que sirve como capa de drenaje de una arroyada en una zona de fuerte desnivel de la roca, con una potencia de hasta 0,53 m y una anchura de 3,70 m.

Al tiempo, podemos ver cómo el ribazo N (UE 6004), con piedras grandes arriba y relleno de pequeñas piedras abajo, se encuentra dentro de una fosa que ha cortado el estrato de relleno (UE 6007), producido por sedimentación natural de la ladera, después de hacerse la calzada (Fig. 21).

El otro ribazo, el S (UE 6012), se encuentra también cimentado con grandes piedras en talud; su fosa de cimentación (UE 6013) corta la capa de limos naturales que están debajo del camino (UE 6015), equivalente al mismo estrato existente en el lado N (Fig. 22). No parece que la construcción de esta fosa corte las mencionadas unidades de capa de rodadura, regularización y drenaje, pudiendo ser, por tanto, toda ella una obra realizada en un mismo momento, aunque no podamos afirmarlo con total rotundidad.

En total, y para concluir, se han dejado al descubierto un total de 710 metros de camino, excavándose, recordemos, tan solo en algunos tramos del mismo, y dejando partes para ulteriores intervenciones en los tramos I y III de su recorrido.

IV. INTERPRETACIÓN DE LOS RESTOS HALLADOS

IV. 1. CALZADA DEL SECTOR II

En cuanto al camino o calzada encontrada en el sector II, parece claro que se trata de una estructura singular, que, aun estando por debajo justo de la carretera de los años 40, no tiene relación alguna con su construcción (Fig. 23). Durante el seguimiento de la obra de ampliación de la carretera se han comprobado numerosos perfiles dejados por la maquinaria en los cajones para su desdoblamiento, y no hemos encontrado nada parecido. En su mayoría se podía identificar bajo la carretera la capa de macadam –de la construcción de la carretera en los años 40– sobre la que a su vez se coloca el asfalto, todo ello sobre el estrato natural de limos arcillosos. Sin embargo, en este sondeo, debajo del asfalto y el macadam hay dos capas de rodadura de extrema dureza, hechas de tierra apisonada con fragmentos de piedra de granulometría fina, y una capa de drenaje inferior de grandes piedras. En cuanto a la

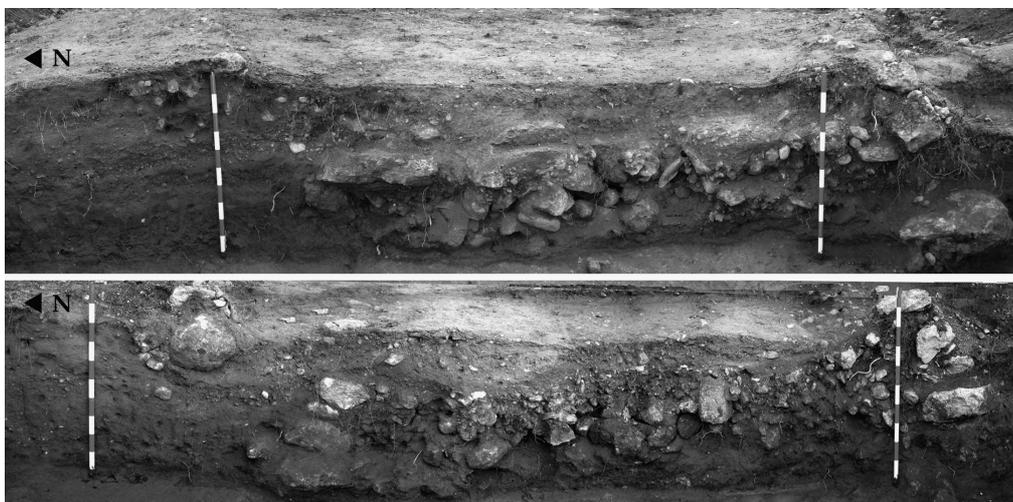


Figura 22: La foto de arriba está al revés, para que se puedan apreciar bien los dos lados del corte.

adscripción cronológica, parece que nos encontramos ante una calzada romana⁸.

Cumple los requisitos técnicos de las carreteras romanas aparecidas en excavaciones (Caballero Zoreda, 1970⁹, Abascal Palazón, 1981, Palomero Plaza, 1982, Moreno Gallo, 2004, Moreno Gallo, 2009), con su cimientado de piedra, su capa de regularización y la de rodadura con materiales finos. Como creemos haber demostrado recientemente (Rodríguez Morales, 2010 b), el vocabulario empleado hasta ahora para describir las capas de las calzadas romanas (*statumen*, *rudatio*, *nucleus*, y *summa crusta*), y que fue creado por Nicolás Bergier (Bergier, 1728, 1, 179-180), adaptando el empleado por Vitruvio y Plinio para describir la de los pavimentos de las casas, no se adecua a la realidad de las calzadas romanas, por lo que preferimos hablar –utilizando el adecuado vocabulario romano¹⁰– de *gremium* (cimientado) y *summum dorsum* (capa de rodadura).

El uso continuado de esta vía a lo largo del tiempo lo evidencia la presencia de improntas de carriladas de carros y de un solo fragmento de cerámica de Manises de loza azul, de probable adscripción moderna o contemporánea. Hemos tenido la suerte de poder encontrar uno de los escasos tramos que respetó la carretera de los años 40, que amortizó la calzada antigua, sobreexcavándola o cubriéndola, ya que no va tan pegada al terreno como la romana. En la foto adjunta se ve cómo, precisamente en el tramo en donde la hemos localizado, la carretera moderna va justo a la altura del terreno actual, ligeramente en terraplén, lo que ha conservado la calzada antigua debajo.

IV. 2. YACIMIENTO DE «EL CERRICO»

En el mismo sector II, y con afección directa de las obras, encontramos la presencia del denominado *Cerrico* (así llamado por D. Manuel Olaya, vecino y propietario de la Casa de Las Menoras), en el que no se ha encontrado, a falta de excavación, estructura alguna, pero del que podemos adelantar por la cerámica hallada en superficie, de la que se han recogido algunas muestras significativas, que se trata de un pequeño asentamiento en la órbita del Castellar de Meca, y con una cronología, según apunta la tipología cerámica, que bien podría ser desde el s. IV a. C. al s. I d.C. Así, nos encontramos con un asentamiento comparable a los cercanos de El Rincón Viejo, cerca de Ayora, S. Benito, o el muy cercano –apenas a 1.900 metros– de Villaricos, que a un tiempo cumpliría una función estratégica, por la visión que se ofrece como atalaya y su

8. Así aparece ya recogida por I. Moreno Gallo (2010).

9. En <http://www.alkonetara.org/image/tid/52> se pueden ver las fotos de la excavación de la calzada de la Plata, y su aspecto similar al de la nuestra.

10. Tomado del único texto latino que describe las capas de las vías romanas, el de Estacio, *Silvae*, 4, 3 (*vid.* Rodríguez Morales, 2010b, 130-131).



Figura 23: Sondeo I del sector 2. La calzada romana bajo la carretera actual (Moreno Gallo, 2010, 14).

ubicación al borde del camino, y de explotación de los recursos que ofrecía la laguna de S. Benito, tristemente desecada en el s. XIX.

IV. 3. CALZADA DE LOS «MALOS PASICOS»

En cuanto a este camino, objeto principal de la intervención, no existen dudas razonables de su relación directa con la red de caminos ibéricos existentes en El Castellar de Meca, ya que comparte con ellos la anchura y altura de los cajones excavados en la roca, la técnica de talla de los mismos y la presencia de «apartadertos» y zonas de extracción de roca, también con aspectos similares (Fig. 24).

Nuestro camino –como ya hemos dicho– ya había sido mencionado en la bibliografía (Broncazo Rodríguez, 1986, 131-134; Aparicio, 1984), en la que ya se daba cuenta no solo de su existencia, sino también de su relación con este importante yacimiento arqueológico, y había sido descrito en la Carta Arqueológica de Ayora.

Muchos caminos, de todas las cronologías, tienen carriladas en las zonas de roca, producto del paso dificultoso de los carros provistos de llantas de hierro sobre el suelo desnudo, pero lo que distingue tanto al camino ibérico-Camino Hondo de Meca como a la calzada que hemos excavado es la presencia de cajones, tallados en la roca, que siempre son previos a las carriladas, y que, por su forma –con talla al bies– y anchura, son inequívocamente iguales.

Merece la pena detenernos en este apartado, y puntualizar ciertos aspectos de cada tramo del camino.

Comenzando con el **tramo I**, y en vista de los sondeos **I** y **II**, sorprende la presencia de hasta tres carriladas distintas, a diferencia de otros tramos, en una zona cuya orografía en llano, así como la poca profundidad de sus carriladas, no explican la búsqueda de un segundo paso. El segundo sondeo nos permite ver al mismo tiempo cómo el camino se dirige hacia un ribazo de finca agrícola, cuya superficie está situada



Figura 24: Cajones y roderas en la calzada de los Malos Pasicos (izda) y la del Castellar de Meca (derecha).

unos 2 m por encima, siendo probable que el camino continuara bajo éste. Este hecho demuestra no solo la antigüedad del camino, sino también los cambios de recorrido que ha sufrido a lo largo del tiempo.

El tramo **II**, y en concreto el recorrido **R2**, evidencia que, ante la dificultad del paso, por su fuerte inclinación, o por la profundidad—hasta 0,25 m—alcanzada por sus carriladas en su parte final, se optó por abandonarlo, decantándose por el recorrido **R1**, con mucha menor inclinación.

Hemos tratado de establecer la anchura de eje de los carros que han utilizado el camino, obteniendo que la media está en torno a 1,2 m, midiendo de centro de carrilada a centro de carrilada, pero como la anchura de los carriles es muy grande se ha de tratar simplemente de una media de la anchura de los distintos carros que han desgastado-tallado el carril con sus llantas metálicas a lo largo de más de 2.000 años.

En cuanto a las canteras halladas al pie del camino, es probable, como ya señaló S. Broncano en 1986 (Broncano Rodríguez, 1986, 131), que se utilizarán para el mantenimiento de la propia infraestructura, no solo para rellenar o pavimentar los desniveles, o las propias carriladas de cierta profundidad también en este recorrido, sino, al mismo tiempo, para pavimentar las zonas llanas sin existencia de roca, que, como hemos visto, se componen de limos aluviales que dificultarían en extremo la circulación de carros. La excavación nos ha permitido comprobar esta hipótesis sobre el terreno, con el hallazgo de pavimentación de piedra concertada, en la parte media del tramo, en una zona con fuerte desnivel entre los lados del camino.

No es de extrañar que este pavimentado del camino pueda ser original, y por tanto de adscripción ibérica, teniendo en cuenta que hay tramos pavimentados, en el Camino Hondo de Meca (Broncano Rodríguez, Alfaro Arregui, 1997, 64-68), en donde el aspecto del empedrado es muy parecido al nuestro.

El tramo **III** sorprende no solo por el hallazgo de tres itinerarios o recorridos distintos, sino por el hecho de que en sus primeros metros encontramos 4 carriladas paralelas que, viendo las similitudes del yacimiento del Castellar de Meca, podrían hacernos pensar en la presencia de un apartadero, para el cruce de carros. El hecho de que en uno de estos ejes, en el tramo **III**, las carriladas llegaran a alcanzar una profundidad de hasta 0,25 m, lo que podría dificultar su paso al rozar con el eje de los carruajes, haría que se optase, de manera práctica, por cambiar el recorrido del camino. Esta posibilidad—unida a las fuertes pendientes que describen—puede que sea también una de las razones del hallazgo en este tramo de tres itinerarios o recorridos (recorridos **1**, **2**, **3**). Así, los recorridos **1** y **2**, parece que por su pendiente y la profundidad de las carriladas (de hasta 0,31 m en el caso de recorrido **2**), quedaron descartados, optándose por el recorrido **3**. Este fenómeno, a la vista de la planimetría, parece suceder también en el Castellar de Meca, donde distintos itinerarios se suceden y entrecruzan aun llevando en ocasiones una misma dirección.

Con respecto al tramo **IV**, en el que la roca aparece muy degradada, en casi todo su recorrido encontramos la novedad de hallarnos ante una capa de rodadura hecha de roca caliza pulverizada y apisonada, justo en una zona donde comienza el estrato de limos de

aluvión. No sabemos a ciencia cierta en qué momento se pavimenta el camino en este punto. El hecho de que tuviera la vía un uso continuado a lo largo del tiempo –recordemos que hasta las primeras décadas del siglo pasado–, obligaría a constantes reparaciones, las cuales no podemos aventurarnos a datar con exactitud. Sin embargo, la anchura de esta capa de rodadura –entre 1,9 y 2 m–, idéntica a la del cajón excavado en la roca que lo precede y sin solución de continuidad, apunta a que la cronología es la misma. También son idénticos los materiales metálicos encontrados en esta capa de rodadura y en las zonas de carriles que conservan restos de la rodadura originaria.

De idéntica composición y textura es la capa de rodadura encontrada en el tramo V, aunque de mayor potencia. Aquí la necesidad de estructurar y proteger el camino se hace aún más necesaria para pasar una arroyada que afluye en una zona en que la roca madre tiene un fuerte desnivel perpendicular al camino, que va de hasta 782,35 a 781,58 metros en apenas 9 metros, es decir, casi un 10%.

Debajo de donde los ingenieros romanos habrían colocado una alcantarilla, los constructores de la calzada de los «Malos Pasicos» colocaron una gruesa capa de piedras de mediano y gran tamaño, protegiendo al mismo tiempo el lado de valle con la construcción de un ribazo o muro de contención en talud, compuesto de grandes bloques de piedras. Esa capa, que, colocada debajo del camino, lo levanta más de medio metro del suelo, permite que las aguas pluviales pasen por debajo y por el medio de los bloques de piedra, como hemos podido comprobar durante la excavación después de las lluvias. Aquí la novedad es comprobar cómo construían en esta época tan antigua las calzadas sobre terrenos sedimentarios, con una técnica que podemos calificar de protorromana, puesto que, salvo la anchura del camino –que es menos de la mitad que la de las vías romanas canónicas–, la técnica constructiva es idéntica.

¿Por qué suponemos que esto es obra ibérica? Porque la anchura de la capa de rodadura es la misma que la de los tramos que tienen cajón tallado en la roca, que parecen inequívocamente ibéricos (Fig. 25). En el tramo V, el camino está trazado entre un cajón en el lado N del camino, que continúa los de los tramos anteriores, y un muro de contención, la UE 6012 del sondeo 1 (Fig. 26). La capa de rodadura parece hecha al mismo tiempo que el muro y no se hallan signos que indiquen corte alguno para la cimentación de éste, ni en la propia capa de rodadura ni en la capa de drenaje.

La anchura de la vía –en torno a los 2 m¹¹– corresponde a la de las calzadas más antiguas de época arcaica conocidas en la Península Itálica, en el territorio etrusco-lacial, que tienen una medida estándar de



Figura 25: Comparación de nuestra calzada (abajo, foto José Luis Fernández Montoro) con otra de cronología romana (arriba, foto Isaac Moreno). Solo la mayor anchura de ésta la distingue.

entre 1,5 y 2 m (Hernández Martínez, 2007, 223-224; Quilici, 1992).

Si examinamos los materiales que ha dado este tramo (Siglas: CV-437'09. UE 6011-H08: *sigillata*; UE 6011-H07 y 11: clavos romanos; UE. 6011-H03, 05, 08, 10, 14, 18, 21, 22 y 24: clavos de herradura medievales y UE 6011-H04, 19 y 20: elementos de atalaje de caballo), se trata de materiales cuya fecha alcanza al menos la época romana.

Una cosa que nos ha llamado la atención es el aspecto del muro de contención del ribazo S, con su construcción en talud y su aparejo en espiguilla, que recuerda obras atribuidas a la época islámica. Sin



Figura 26: El muro de contención S (UE 6012), y al otro lado el cajón tallado en la roca (Foto José Luis Fernández Montoro).

11. La anchura, medida en los 4 puntos en los que la talla del cajón era más nítida, por ser la roca dura, es de 2,05, 2,02, 1,92 y 1,90 m, lo que da una media de 1,97 m.

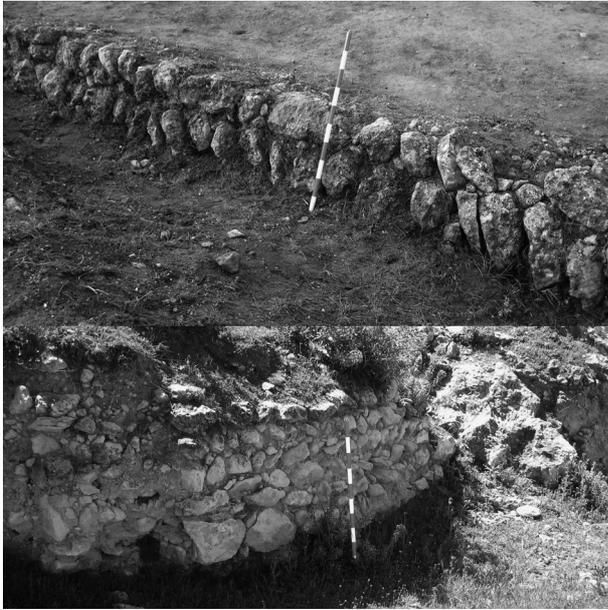


Figura 27: Aparejo de pseudoespiguilla en el muro de contención del camino (UE 6012) y en un muro de contención del Camino Hondo del Castellar de Meca.

embargo, hemos comprobado que este tipo de aparejo se da también en época ibérica. En la foto (Fig. 27) podemos apreciar cómo el muro de contención de la foto de la izquierda, que sujeta la ladera N del Castellar de Meca para permitir el paso del camino por debajo de la Cueva del Rey Moro, tiene un aparejo muy parecido al de nuestro muro.

En cuanto al sector 6 (Km 5,6) de la intervención, y dado que no hemos hallado signos de cajón tallado, carriladas, ni capa de rodadura en ninguno de los dos lados de la carretera, la calzada parece permanecer oculta bajo ésta, siguiendo su misma dirección hacia el O, contactando probablemente con distintos ramales, tanto a los numerosos asentamientos que se han producido a lo largo del tiempo en la zona del Hondo, Las Paternas, Casas del Collado de S. Juan, Casas del Hondo, Las Paredejas, etc., como con el propio Castellar de Meca, en el que sucesivas excavaciones pusieron al descubierto distintos recorridos o ramales. Deteniéndonos en estos itinerarios, y a la vista de la documentación y publicación realizada por Santiago Broncano (Broncano Rodríguez, 1997), parece que nuestro camino formaría parte o contactaría con los denominados recorridos o caminos E, F, G, H, visibles en la ladera Norte del Mugarón, que, según el propio autor, podrían poner en contacto al Castellar con la zona de San Benito y Ayora. Siendo así, parece que alguno de estos caminos o atravesaba la zona denominada Ladera de Los Palancares hasta llegar a «nuestro camino», o se adentraba en el sector –con peor orografía– del Morrón de Sabinas, en donde, tras un exhaustivo reconocimiento, no se ha hallado resto alguno, o evidencias de camino.

V. PROPUESTA DE ACTUACIONES POSTERIORES A LA INTERVENCIÓN

Como medida más inmediata tras los trabajos, se han tapado los sondeos realizados sobre los tramos IV y V del camino (km 4-5, 5-6), para evitar posibles accidentes que pudieran ocasionar perjuicio personal alguno. Para ello, se ha dispuesto sobre las estructuras de una malla geotextil que proteja estos elementos. Al tiempo, y debido a la importancia y singularidad del camino, consideramos imprescindible su puesta en valor a través de algún tipo de señalización, que recoja su trazado, además de una explicación de su relación con el conjunto arqueológico de Meca, y con el resto de caminos aparecidos tanto en la comarca como fuera de ellas. Al mismo tiempo, se recomienda, en posteriores intervenciones, la excavación de todo el conjunto de los tramos que han quedado tan solo desbrozados a lo largo de estos trabajos, y, con la intención de conocer su recorrido, recorridos 1, 2 y 3 del tramo III del camino antiguo, excavación que dejaría completa su puesta en valor.

Vamos también a elaborar la cartelería necesaria para la puesta en valor de la calzada, con vistas a su visita, siempre en el marco del gran yacimiento del Castellar de Meca, que es el que explica su construcción.

VI. AVANCE DEL ESTUDIO DE MATERIALES

VI. 1. EL REGISTRO MATERIAL

En cuanto al camino y sus estratos asociados, no han proporcionado un registro material muy elevado ni en número ni en cronología, en tanto en cuanto, debemos recordar, dicho camino ha tenido un uso continuado hasta las primeras décadas del siglo pasado¹², y por tanto los estratos de abandono son de escasa potencia.

Debemos también recordar que no se ha excavado en su totalidad, si exceptuamos algunos sondeos.

VI. 2. MATERIALES CERÁMICOS

En los estratos de abandono de la calzada, que contienen los materiales depositados en los últimos momentos de utilización del camino, destaca la presencia de numerosos fragmentos de platos de loza con casi ausencia total de formas cerradas, si exceptuamos 2 fragmentos de cántaros, en ningún caso pintados.

También encontramos fragmentos de los característicos lebrillos vidriados, con el típico borde en ala.

Muy fragmentados aparecen también, en gran número, pedazos de cerámica de cocina de vidriado

12. Hasta la década de los 40, en que se construyó la carretera, el camino se ha utilizado continuamente, según testimonio de los vecinos de la zona.

melado interior. Este tipo de piezas mencionadas anteriormente, de clara adscripción contemporánea, no solo han sido halladas y por tanto documentadas en los estratos de abandono, sino que también ha sido frecuente hallarlas durante la intervención en los márgenes y cunetas de la moderna carretera. Sorprende también, sobre el mismo camino antiguo, el gran número de fragmentos de tejas, en relación con el número de fragmentos de vajilla, que debe responder al constante trasiego de mercancías por el camino, de las que sin duda formarían parte estas tejas.

Debemos mencionar un pequeño fragmento de loza azul aparecido sobre la capa de rodadura de la considerada como calzada romana, entre esta y el macadam contemporáneo, y que, como vemos, apenas nos deja adivinar su motivo decorativo completo. Este fragmento, probablemente de producción Manises-Paterna, podría tener una cronología genérica que arrancarían en el s. XVIII.

Ha aparecido también un fragmento de galbo de *sigillata*, con el barniz perdido, en la capa de rodadura del sector 5 (UE 6011).

Únicamente el material encontrado en la ladera del denominado Cerrico, frente a las casas de Madrona (sector II Km 1,2), al pie de la carretera, nos ha proporcionado un registro material de cierta exactitud cronológica, entre el que destacan, como elemento importado, los fragmentos de *terra sigillata sudgálica*, en el que sobresale una copa del tipo 24\25 b (Dragendorff 1895), cuya producción se data entre el 40 a 70 d. C (Fig. 28, 1).

Estas producciones sudgálicas, que llegan hasta principios del S.II d.C., son muy comunes, o elevadas en número, en los asentamientos del interior tanto de la provincia de Valencia como de las cercanas Alicante y Castellón. Un ejemplo de esto lo tenemos en la misma Ayora, donde, en el yacimiento considerado como villa romana de La Casa del Baile, encontramos también este tipo de sigillatas, además de en el posible yacimiento del Balsón.

Junto a estas producciones hemos hallado también, sobre la superficie del Cerrico, producciones ibéricas con fragmentos pintados (Fig. 28, 2), junto a las típicas tinajillas, clase A, grupo II (Mata y Bonet, 1992). Como vemos, de estas piezas tan solo quedan los bordes, por lo que no podemos afinar su tipología ni cronología, (Fig. 28, 3), pero sin embargo sí sabemos que arrancarían su producción en el periodo ibérico antiguo, llegando, al igual que las tinajillas, hasta el periodo iberorromano.

Asimismo, hemos hallado un pequeño fragmento de borde con pico vertedor de *oinochoe* o jarro, clase A grupo III (Mata y Bonet 1992) (Fig. 28, 3), cuya producción se generaliza o es más frecuente a partir del periodo Ibérico Pleno (s. IV a.C.), llegando incluso hasta el s. I, y del que hemos incluido aquí un pintoresco paralelo cercano, encontrado en los primeros hallazgos en el Castellar de Meca a principios del pasado siglo.



Figura 28: 1: CV-437'09 UE 2000-2; 2: CV-437'09 UE 2000-3; 3: CV-437'09 UE 2000-4.

VI. 3. MATERIALES METÁLICOS

Más datos nos dan los objetos metálicos hallados durante la prospección geomagnética, que hemos realizado en varios puntos de la calzada de los «Malos Pasicos», concretamente en los tramos II, III, IV y V (Fig. 29). Es un método que hemos ensayado con éxito en la calzada de época islámica de la *Vereda Real de Almansa*, del término de Enguera (Valencia) (Rodríguez Morales, 2010):

Los caminos son estructuras difíciles de estudiar con el método arqueológico, ya que, por definición, se componen de distintas capas superpuestas, que al contrario de la mayor parte de los elementos que excavamos, son sincrónicas, depositadas a la vez. Además muchos de ellos se han utilizado sin interrupción, durante periodos muy largos de tiempo, y han sido sometidos a las reparaciones periódicas necesarias para su uso. Los objetos que se han depositado a lo largo del tiempo en ellos fueron perdidos por las personas que los utilizaron y los más

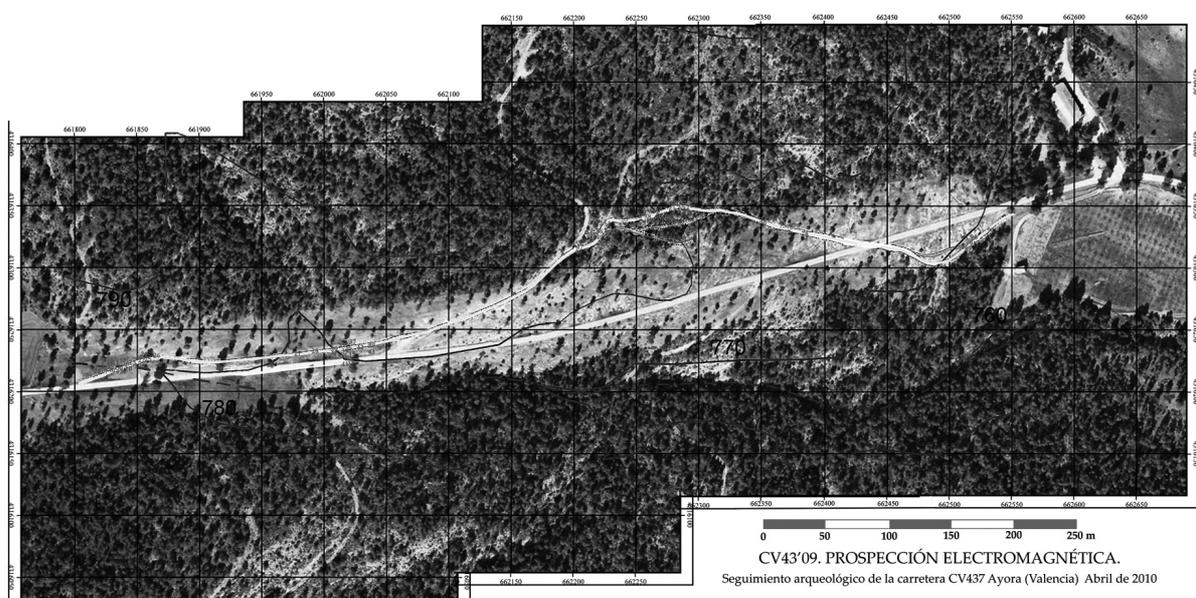


Figura 29: Mapa con los datos de la prospección electromagnética.

corrientes son los relacionados con los animales de monta y tiro: herraduras, clavos de herradura, atalajes y con los vehículos que los han transitado. La mayoría de estos objetos son metálicos y se han conservado porque, de la capa de rodadura en la que se depositaron, han pasado al interior de la infraestructura, por su mayor peso y densidad. Una prospección electromagnética realizada sobre el camino, que identifique esos objetos, nos dará cuenta de todas las épocas en las que se utilizó, y los más antiguos de entre ellos fecharán ante quem, su fecha de construcción. Afortunadamente, y desde hace algunos años, disponemos de algunos repertorios de herraduras y clavos, depositados en estratos fechados por la cerámica, que nos permiten dar una fecha aproximada a los hallazgos. (Rodríguez Morales, 2010, 17)

Referencias muy completas sobre herraduras y clavos, con cronologías deducidas de contextos cerrados, fechados por la cerámica y C14, han sido obtenidas de excavaciones en la ciudad de Londres (Clark, 2004). Con datos españoles, fundamentalmente de los hallazgos metálicos de la batalla de Las Navas de Tolosa (1212), hemos comprobado que los mismos tipos de herraduras y clavos se utilizaban en la misma época en la Península.

VI. 3. 1. Herraduras

Hemos encontrado 12 fragmentos. Ninguno de ellos es totalmente significativo, aunque algunas de ellas corresponden a tipos medievales. Casi todas tienen agujeros cuadrados, que corresponden con un tipo de clavo de cabeza troncopiramidal de base cuadrada, que hemos hallado en buen número.

VI. 3. 2. Clavos (Figs. 30-31)

VI. 3. 2. 1. Clavos de herradura

VI. 3. 2. 1. 1. Clavos de clavija de violín

Hemos localizado 8 clavos que corresponden a este tipo de clavo de cabeza rectangular. Se pueden fechar entre los siglos XI y XIII (1050-1225) (Clark, 2004, 92).

VI. 3. 2. 1. 2. Clavos de cabeza cuadrada troncopiramidales

Han aparecido una veintena de ejemplares que corresponderían a este tipo, que comienza en época bajomedieval y se utiliza hasta época moderna.

VI. 3. 3. Elementos relacionados con carros y atalaje de caballos

Hemos encontrado elementos muy variados, algunos de los cuales pueden proceder de atalajes de caballos o elementos de carros.

VI. 4. La cronología de los materiales metálicos, la documentación de archivo y la fecha de la calzada

Los clavos de clavija de violín, como los que hemos identificado en todos los tramos de la calzada, corresponden al tipo 2 de herradura de Clark, que es la predominante entre 1050 y 1250. Con ese dato cronológico ya podemos asegurar que el camino se utilizó al menos desde época plenomedieval, y que ha sido utilizado durante mucho tiempo. Elementos como un fragmento de *sigillata* no prueban nada porque han podido ser aportados a la capa de rodadura en cualquier reparación, pero los clavos antiguos son bastante característicos.

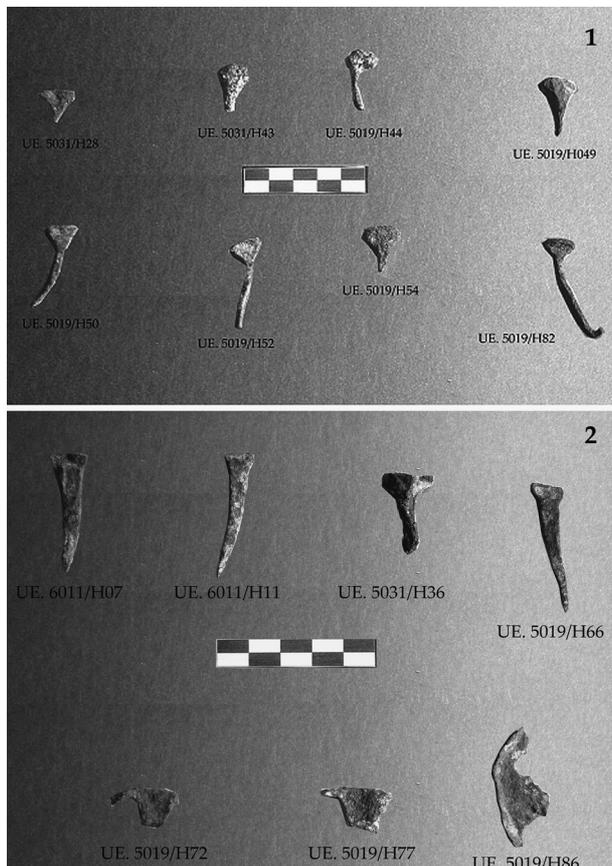


Figura 30: 1: Clavos de herradura de clavija de violín; 2: Otros clavos, de llanta de carro, etc.

Además, hay otro elemento —esta vez de tipo documental— que prueba que en época medieval pasaba por la zona un camino de carros. Es el *Amojonamiento entre la villa castellana de Chinchilla y la aragonesa de Ayora, llevado a cabo en la Fuente de Meca*¹³.

E dende adelante fueron e pusieron otro/ mojon en la rrada deyuso del carril en una mata Ruuia. [...] E de ally adelante fueron E pusieron otro mojon en un çerriello rruuio çerca del camino que/ va de alpera ayora como ome va a la mano derecha.

Como vemos, de Alpera a Ayora había un camino y también un carril o camino de carros, que por el lugar en el que aparece tiene que ser nuestra calzada¹⁴.

13. Archivo Histórico Provincial de Albacete. *Municipios, Legajo 11. Libro de privilegios de Chinchilla*, fols. 86 y 87. Ayora, jueves 5 de marzo de 1411.

14. Carril, s. m. La señal que dexan en el suelo las ruedas del carro o coche..

Carril. Significa también Camino que no es mui ancho, sino capaz poco mas de un carro, de donde se forma esta voz. Lat. Via curulis. RECOPI. Lib. 6, tit. 19, l. 1. (1567) Mandamos a las dichas Justicias y Concejos, que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do passan, y suelen

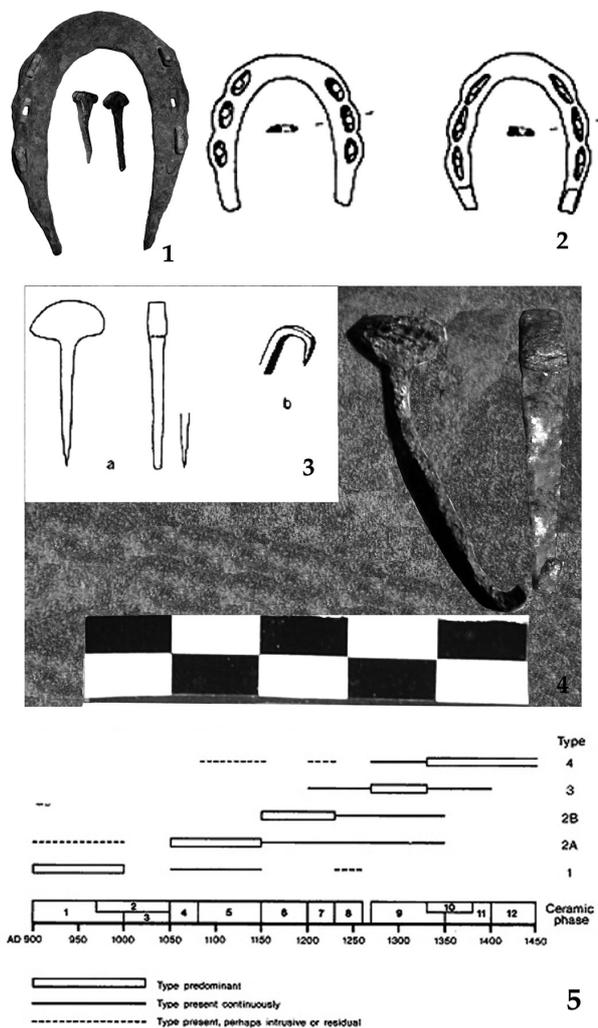


Figura 31: 1: Herradura y clavos, tipo clavija de violín, de la batalla de las Navas de Tolosa, 1212; 2: Herraduras similares, tipo 2A y 2B (Clark, 2004, 92); 3: Clavo de clavija de violín y punta doblada del mismo (Clark, 86); 4: Clavo de clavija de violín de nuestra prospección (UE 5019/H82); 5: Tipos de herradura y fases cerámicas (Clark, 2004, 92).

passar y andar las dichas carretas y carros. (Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Castellana*, 1729, Madrid, tomo 2, p. 198.)

En documento de 1399, muy cercano en el tiempo al nuestro, la palabra *carril* se utiliza para designar el Camino de Guadalajara en la mojonera occidental de Robredillo de Mohermando (M.T.N: 1. 50.000, 425, Valdepeñas de la Sierra):

E dende va por el dicho carril adelante. E pusieron otro mojon en la carrera que va de Robredillo a Uzeda orilla de la dicha carrera. E dende va cabo adelante por el dicho carril allende. [...] E pusieron otro mojon en otro quexigo orilla del dicho carril. E dende va por el dicho carril cabo adelante e pusieron otro mojon en la carrera que va de Robredillo a Matarruvia. E dende va por el dicho carril cabo adelante. E pusieron otro mojon orilla del dicho carril. *Textos para la historia del español*, II, Archivo Municipal de Guadalajara, Alcalá de Henares, Universidad, 1995, REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Banco de datos (CORDE) [en línea]. Corpus diacrónico del español. <<http://www.rae.es>> [10/08/2010]

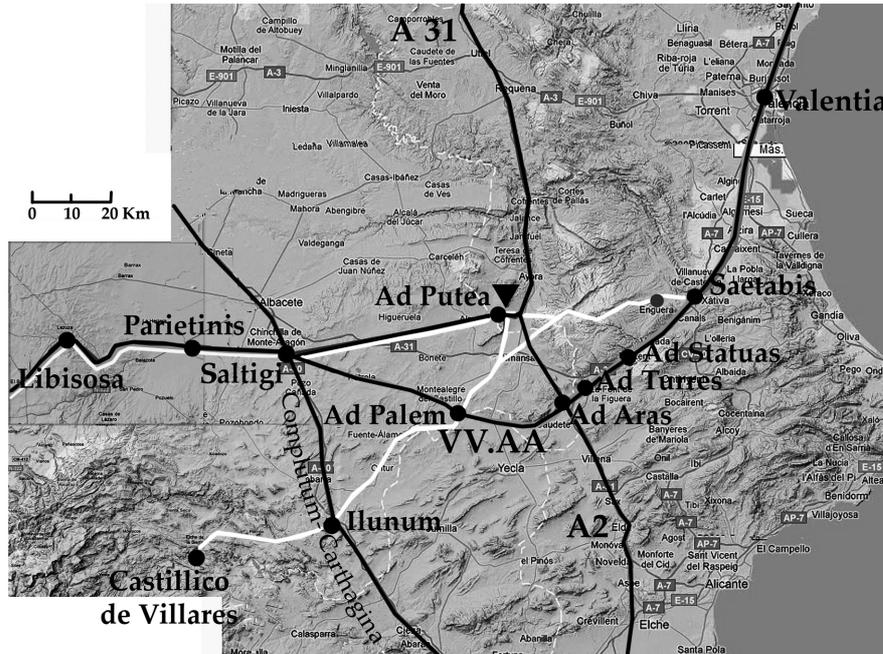


Figura 32: Propuesta de vías antiguas en la zona entre Albacete y Valencia. En blanco: vías de época ibérica. En negro: vías romanas. VV.AA.: Vía de los Vasos Apolinarie.

En 1899, cuando Pierre Paris visitó Meca, llegó desde Alpera al pie del yacimiento por un carril, que debe de ser la continuación del nuestro (Paris, 1904, 8):

Después de más de tres horas de laberintos temibles a través de los campos pedregosos y de los **caminos que las rodadas** hacen más incómodos que los campos mismos, se llega al borde extremo de la llanura ardiente de Alpera, al lado de la gigantesca y fantástica espuela de roca cortada a pico que soportaba la ciudad.

VII. CAMINERÍA. INTERPRETACIÓN DEL CONTEXTO VIARIO DE LAS CALZADAS EXCAVADAS

VII. 1. VÍAS DE COMUNICACIÓN ANTIGUAS

VII. 1. 1. Época ibérica

Si, partiendo de la base del Castellar de Meca, nos colocamos en el arranque del camino que hemos identificado, en su tramo I, y seguimos en esa misma dirección, ¿qué dirección tomaría al llegar a la llanura de San Benito?

Existen tres posibilidades: que girara hacia el N, buscando la zona de Ayora; que girase hacia el S, hacia Almansa, o que siguiera de frente.

– Dirección N:

Es muy probable, en vista del gran número de yacimientos catalogados en las cercanías de Ayora, El

Centenar, Rincón Viejo, Cueva de la Noguera etc., que un ramal del camino tomara la dirección N, sin que podamos conocer hoy en día su localización exacta.

– Dirección S:

Pasando al O de la antigua laguna de San Benito, en las proximidades de esta misma pedanía, en la que se han hallado yacimientos de época ibérica, con continuidad en época romana y medieval, quedan los restos de un camino empedrado¹⁵, que por la dirección que lleva –hacia el SSO– podría dirigirse hacia el yacimiento ibérico del Llano de la Consolación.

– Dirección E:

Si sigue de frente, hacia el E, por la Vereda de Madrona, que conserva restos de infraestructura, podría enlazar con el recientemente excavado camino ibérico del Carril de Almansa¹⁶, para dirigirse a los yacimientos ibéricos de Enguera y Saeti-Saetabis.

En el mapa adjunto (Fig. 32), los caminos marcados en blanco unirían los grandes yacimientos ibéricos de la zona.

15. Los restos más evidentes de este camino, de aspecto romano, con un bordillo de grandes piedras y capa de rodadura de canto rodado, se encuentran al S de la aldea de San Benito, en el camino que va desde ésta al embalse de Almansa, en X 662.490; Y 4.310.215

16. Los restos de carriles excavados en la roca se pueden ver en X 674.711; Y 4.315.570.

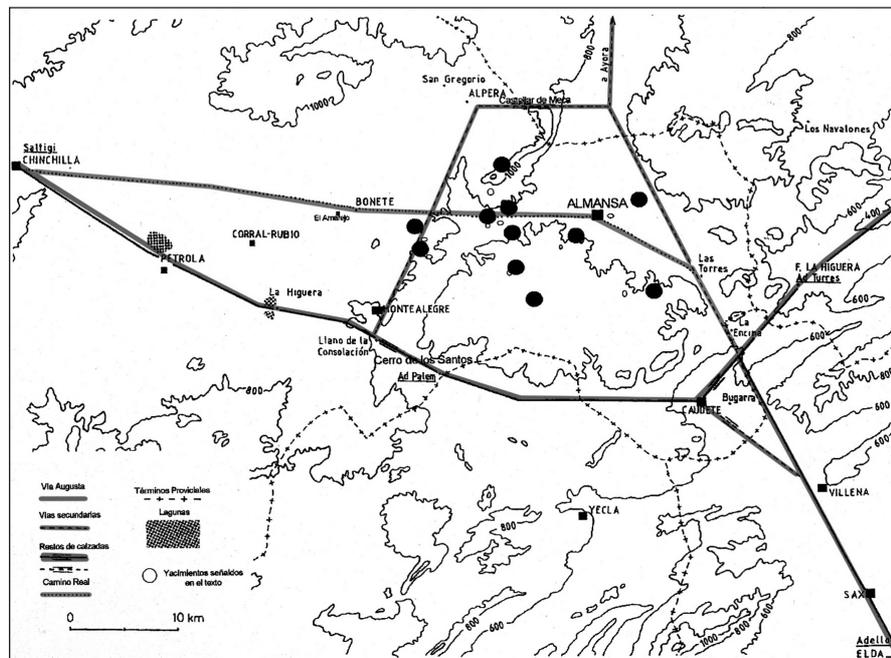


Figura 33: Vías antiguas en el contexto del Corredor de Almansa (Simón García, 2002).

- Trazado N-S de Lucía Soria (Soria Combadiera, 2002, 138-139). En época romana es la Vía *Complutum-Carthago Nova*. Ignacio Grau (Grau Mira, 2000, 39-40) lo denomina Eje del Segura. Pasaría por *Ilunum*-El Tolmo de Minateda, Pozo Moro y Pozo de la Peña, para llegar a *Saltigi-Chinchilla*.
- Ruta E-SO: La vía de los Vasos de Vicarello de época romana, también llamada Camino de Aníbal. Une en nuestra zona *Libisosa*-Lezuza con *Saltigi* y por el Cerro de los Santos-*Ad Palem* en época romana (Sillieres, 1977) y Moixent, llega a *Saiti-Saetabis*-Játiva y Valencia.
- Ruta E-O. Proponemos un camino directo, que uniría los yacimientos ibéricos de *Libisosa*, *Saltigi*, Hoya Gonzalo, Casa Aparicio, Meca, Enguera y *Saiti*. Parte de él sería la vía que hemos excavado al pie de Meca, cuya continuación por la Sierra de Enguera: el Carril de Almansa, ha sido excavado por otro equipo arqueológico, en la Zona 11 del Plan Eólico Valenciano.
- Camino SO-NE: Proponemos otro camino, que tendría el siguiente trazado: Castillico de Villares, *Ilunum*-El Tolmo de Minateda, *Ad Palem*-Cerro de los Santos, y por el lado SE del Mugerón y Almansa iría a unirse con la vía anterior.

Estos dos últimos caminos pondrían de manifiesto el papel de centro de comunicaciones del Castellar de Meca, que hasta ahora había quedado aislado, lo cual resultaba muy difícil de asumir. Últimamente, también José Luís Simón (Simón García, 2002, 146-151) ha planteado la existencia de una vía que una Montealegre-el Llano de la Consolación con Alpera, y, pasando

por el camino que hemos excavado al pie de Meca, con la zona de Ayora (Fig. 34).

VII. 1. 2. Época romana

VII. 1. 2. 1. Meca, *Pucialia* y la *mansio Ad Putea* de la A 31

Ya hace tiempo que Broncano (Broncano Rodríguez, 1986, 130-134) planteó que la ciudad del Castellar de Meca correspondería a la ciudad bastetana *Pucialia* de Ptolomeo¹⁷, la más septentrional de este pueblo, y también a la *mansio Ad Putea* del itinerario de Antonino. Podría existir, ciertamente, un problema cronológico, puesto que Ptolomeo recoge la lista de ciudades de su *Geographiké Hyphégesis*, a mediados del s. II d.C., mientras que el Castellar de Meca, según sus excavadores, (Broncano, 1997, 197), se abandonó 350 años antes, hacia el 200 a.C. Sin embargo, como hemos visto, y como demuestran los restos cerámicos y de monedas aparecidas¹⁸, Meca siguió habitada durante época republicana e incluso imperial. Aunque gran parte de la población pasase al llano, en un fenómeno corriente después de la conquista romana, la comunidad siguió existiendo, en el alto o en el llano –en torno

17. Ptolomeo, 2, 5: «Debajo de estos y junto a los Oretanos están los Bastitanos cuyas ciudades en el interior son: **Pucialia**: 13°20 O, 39° 50 N...»

18. Lozano (Zuazo, 1916, 4) reseña la existencia de dos monedas imperiales de Cómodo y Licinio I (ss. II y IV d.C.),

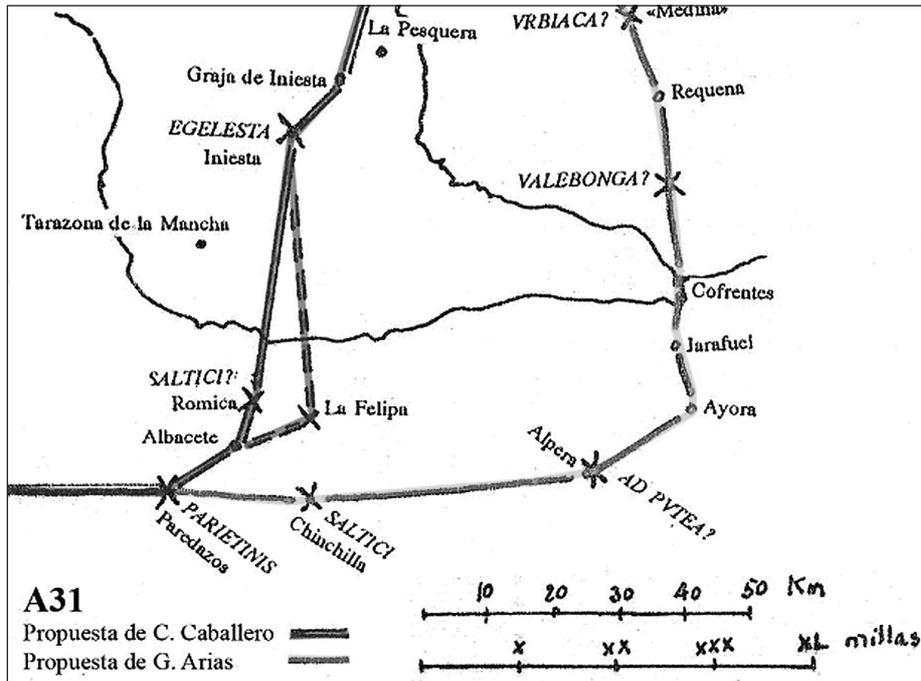


Figura 34: Posibles trazados de la A 31 (Arias Bonet, 1997; Caballero Casado, 1997).

a las Paredejas-Villa del Hondo— por lo que Ptolomeo pudo citar su existencia sin equivocarse.

Gonzalo Arias (Arias Bonet, 1997; Caballero Casado, 1997) planteó que, en la época romana, la vía A31 (Fig. 33) de la parte hispánica del itinerario de Antonino, *Laminium-Caesaraugusta*, pasaba por el término de Ayora, entre las mansiones de *Ad Putea*, que se situaría en Alpera, y *Vallebonga*, al N de Cofrentes, siguiendo la vía aproximadamente de la actual carretera N-330.

Ad Putea —el nombre de la mansión— en latín significaría ‘junto a los aljibes o silos’, puesto que, como Varrón¹⁹ afirma:

Quidam granaria habent sub terris speluncas, quas vocant sirus, ut in Cappadocia ac Thracia; alii, ut in agro Carthaginiensi et Oscensi in Hispania citeriore, puteos. Horum solum paleis substernunt et curant ne umor aut aer tangere possit, nisi cum promitur ad usum; quo enim spiritus non pervenit, ibi non oritur curculio. Sic conditum triticum manet vel annos L, milium vero plus annos C.

Otros tienen graneros subterráneos, grutas que llaman *sirus* como en Capadocia y Tracia o *puteos* como en los campos de Cartagena y Huesca, en la España Citerior. El suelo de estos pozos se cubre de paja, y se cercioran de que no penetre en ellos la humedad, ni el aire, porque no se abren nunca, si no es que hay que echar mano de esta reserva, por lo cual no hay peligro de que se meta allí el gorgojo. El trigo se conserva en estos pozos por unos 50 años y el mijo podría conservarse más de 100.

Pucialia, la ciudad de los *putei*, de los aljibes o silos, sería el Castellar de Meca, y la *mansio Ad Putea* estaría al pie del cerro, en el llano. *Ad Putea* sería el nombre de la posada (Rodríguez Morales, 2008), como si dijéramos «La Venta de los Aljibes», que se referiría a su posición en las cercanías —a 3 km al N, y unida a ella por una calzada recta— de la antigua ciudad ibérica, en gran parte deshabitada en época imperial²⁰. La *mansio* se ubicara en el gran edificio romano existente en el lugar llamado Las Paredejas (Seguí Marco, 2002, 595-607), que cumpliría los requisitos físicos de una posada romana. Allí, y en la cercana villa de El Hondo, se ubica un importante núcleo de población, en el que se han hallado una necrópolis y varias inscripciones romanas (Corell, 2006, 163-165). El edificio se cita ya en 1411 y se ha conservado en un estado excepcional hasta hoy —con un *podium* hecho de *opus caementicium*, que constituye la base de todo el edificio y paredes hasta 2 m de altura en pie— por haberse acordado su uso común y no modificación por los habitantes de Ayora y Alpera²¹.

E/ de ally adelante fueron a las paredejas. E dexaron aquellas por mojon/ entre las dichas villas e que del hedeficio que ally es que cada uno de/ las dichas partes puedan usar, mas que non puedan fazer casa nin/ otro edeficio.

20. La *mansio* romana de *Saltigi* también parece encontrarse en el llano, en el paraje de Pozo de la Peña (López Precioso y otros, 2006), a 2 km al S del cerro de Chinchilla.

21. Archivo Histórico Provincial de Albacete. *Municipios, Legajo 11. Libro de privilegios de Chinchilla*, fols. 86 y 87. Ayora, jueves 5 de marzo de 1411.

19. Varro, *De re rustica*, 1, 57, 2

Zuazo lo describe de la foma siguiente (Zuazo, 1916, 28-30):

Las Paredejas son unas curiosas ruinas romanas en las que se encuentran multitud de restos de grandes cacharros y abundantes tejas. Al lado de estas ruinas existe una curiosa y antigua balsa en tan buen estado, para que el agua que en ella se recoge y que viene por un pequeño acueducto, sirva para regar una huerta.

En las «*ligeras excavaciones*» que allí realizó Zuazo, en la necrópolis anexa, de dos hectáreas de extensión, encontró tumbas «formadas por seis grandes ladrillos de barro rojo, uno de los cuales servía de tapadera», enormes bipedales altoimperiales que había (y sigue habiendo) a centenares en los alrededores. Algunos materiales de la necrópolis, que Zuazo fotografía en su obra, parecen tardorromanos o visigodos.

Una noticia muy interesante que nos da Zuazo (Zuazo, 1916, 29) es que «en lugar muy próximo a la necrópolis romana de Meca [las Paredejas] unos labradores del país han descubierto unos grandes trozos de losa de piedra cuyo material no es del terreno y subterráneamente parece ser que este enlosado se extiende en línea recta en gran extensión. El caso nos sorprendió desde un principio, pero hubimos de pensar sobre ello hasta algún tiempo después y cuando de improviso nos asaltó la idea de si aquello pudiera ser un trozo de vía romana».

La estructura lineal de grandes piedras enterradas podría ser, en efecto, la base pétrea de la antigua calzada, que enlazaría la *mansio* con la vía principal.

El plano de Las Paredejas (Fig. 35) corresponde al de otras mansiones excavadas en Italia (Mezzolani, 1992, 105-113), con un gran patio en torno al que se distribuyen las habitaciones.

VII. 1. 2. 2. La vía Caesaraugusta-Carthago Nova

Según nuestra reconstrucción, la vía A31 del itinerario de Antonino, a partir de *Ad Putea*, no sería sino la parte N de la gran vía *Caesaraugusta-Carthago Nova*, que aprovecharía desde Teruel el corredor de Ademuz y Requena, para pasar el Júcar por Cofrentes y discurrir por el valle de Ayora, como la actual N-330. Por el Camino de la Travesía, que pasa por el E de Almansa, en donde quedan posibles restos de vía junto a la Venta de Sugel, tomaría, a partir de la *mansio Ad Aras*, ¿La Higuera?, el trazado de la antigua A2, sensiblemente parecido al de la A-31-A330 actual.

Esta vía aparece también recogida en el artículo de José Luís Simón (Simón García, 2002, 146-151) (Fig. 34).

VIII. CONCLUSIONES

En la intervención que describimos en el artículo, hemos tenido la suerte de excavar extensamente los restos de una calzada de época ibérica. Los detalles

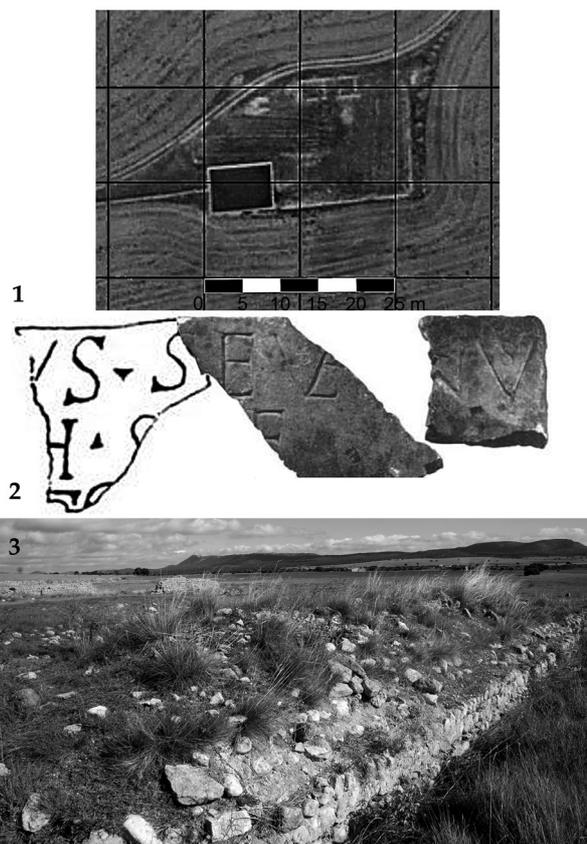


Figura 35: 1: El edificio principal de las Paredejas, en el SigPac; 2: Una de las inscripciones halladas en las Paredejas (Corell, 2006, 165); 3: El edificio principal de Las Paredejas.

constructivos en las zonas excavadas en roca son idénticos que los del Camino Hondo del Castellar de Meca. La anchura media de la vía, en torno a los 2 m, correspondería a ejemplos itálicos tempranos.

La anchura del eje de los carros, medida entre las dos huellas de rodadura, está en torno a los 1,2 m, parecida a la del Camino Hondo de Meca y otros yacimientos ibéricos (Abad Casal y Sala Sellés, 2001, 188-189), aunque nos inclinamos por pensar que dicha anchura no es sino la media de la de los carros que han utilizado la vía hasta hace 70 años.

Sorprende que en las zonas sedimentarias el camino esté afirmado con piedra, pero, si es verdad lo que afirma Isidoro (*Etimologías*, XV, 16, 6), que a su vez lo toma del comentario de M. Servio Honorato a Eneida, I, 422, escrito en el s. IV d.C.: «*Primi autem Poeni dicuntur lapidibus vias stravisse postea Romani eas per omnem pene orbem disposuerunt*», y hubieran sido los cartagineses los primeros en empedrar los caminos, es posible que nuestro camino del llano sea fruto del contacto de los iberos con los cartagineses. Si fuera del mismo momento que el Camino Hondo de Meca, este sería más tardío de lo que suponen los excavadores del Castellar de Meca.

En cuanto a la calzada que suponemos romana, su hallazgo serviría para poder establecer como hipótesis

de trazado de la A31 del itinerario de Antonino un corredor que no en vano utiliza la carretera actual para ir de Zaragoza a Cartagena.

Jesús Rodríguez Morales
Emat S.L.
C/ Río Záncara, 2, 3º C
28935 Móstoles
jeromora@telefonica.net
Marcos Lumbreras Voigt
c/ Pardo Jimeno, 2
03007 Alicante
marcusen72@gmail.com

BIBLIOGRAFÍA

- ABAD CASAL, L., SALA SELLÉS, F. (eds.), 2001: *Poblamiento Ibérico en el Bajo Segura*. Anejo de Lucentum 5 – Bibliotheca Archaeologica Hispana 12, Alicante-Madrid.
- ABAD CASAL, L., SALA SELLÉS, F., 2001: *Poblamiento ibérico en el bajo Segura: El Oral (II) y La Escuela*, Madrid, Real Academia de la Historia.
- ABAD CASAL, L., SALA SELLÉS, F. y GRAU MIRA, I. (eds.), 2005: *La Contestania Ibérica, treinta años después*, Alicante.
- ABAD CASAL, L., GUTIÉRREZ LLORET, S. y SANZ GAMO, R., 1998: *El tolmo de Minateda. Una historia de tres mil quinientos años*, Toledo, Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.
- ABASCAL PALAZÓN, J. M., 1981, «El corte estratigráfico de Gárgoles de Arriba y el trazado de la vía *Segontia Segobriga*», *Wad-al-Hayara*, 8, 415-421.
- ABASCAL PALAZÓN, J. M., 2008: «Las cerámicas “Tipo *Clunia*” y otras producciones pintadas Hispanorromanas», en D. BERNAL CASASOLA. y A. RIBERA LACOMBA (eds.), *Cerámicas hispanorromanas. Un estado de la cuestión*, XXVI Congreso Internacional de la Asociación de la Rei Cretariae Romanae, Cádiz.
- ALCALÁ ZAMORA, L., 2003: *La necrópolis ibérica de Pozo Moro*, Madrid, Real Academia de la Historia.
- ALFARO ARREGUI, M. M. y MARTÍN BAÑÓN, A., 1997: «Un departamento ibérico sobre el tramo 2.060 – 2080 m.», en BRONCANO-RODRÍGUEZ, S. y ALFARO ARREGUI, M. M., Los accesos a la ciudad de Meca mediante sus caminos de ruedas, Valencia, 199-228.
- APARICIO PÉREZ, J., 1984: «La Cultura Ibérica», *Varia III, Homenaje a Domingo Fletcher y Valls*, Valencia
- ARIAS BONET, G., 1997: «¿Puede el ‘homeoteuton’ explicar la A31?», *El Miliario Extravagante*, 61, 7-10.
- BERGIER, N., 1622: *Histoire des grands chemins de l’empire romain*, Paris, C. Morel.
- BERGIER, N., 1728: *Histoire des grands chemins de l’empire romain... Nouvelle édition*, Bruselas, Jean Léonard, 1728, 2 volúmenes.
- BRONCANO RODRÍGUEZ, S., 1986: *El Castellar de Meca Ayora (Valencia)*. Textos, Madrid.
- BRONCANO RODRÍGUEZ, S. y ALFARO ARREGUI, M. M., 1997: *Los accesos a la ciudad de Meca mediante sus caminos de ruedas*, Valencia.
- CABALLERO CASADO, C., 1997: «La A-31, un nuevo planteamiento», *El Miliario Extravagante*, 61, 2-6.
- CABALLERO ZOREDA, L., 1970: *Alconétar en la vía romana de La Plata (Cáceres)*. Excavaciones Arqueológicas en España, Madrid, 70, con un apéndice de F. Arribas Chapado.
- CARANDINI A., 1981: *Atlante delle forme ceramiche*. Enciclopedia dell’Arte Antica. T. I y II, Roma.
- CARRASCO SERRANO, G., 2002: «Notas sobre el poblamiento romano en el ámbito provincial de Albacete», *II Congreso de Historia de Albacete*, Albacete, 213-218.
- CLARK, J., 2004: *The medieval horse and its equipment, c. 1150-c. 1450*, London.
- CORELL, J., 2006: *Inscripcions romanes del País Valencià. III. Saetabis i el seu territori*, con la colaboració de Xavier Gómez Font, Valencia.
- GRAU MIRA, I., 2000: «Continuidad y cambio en la trama urbana del *Conventus Carthaginensis* durante el proceso de romanización», *Anales de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Murcia*, 16, 33-51.
- GUÉRIN, P., 2003: *El Castellet de Bernabé y el horizonte ibérico pleno edetano*. Serie de Trabajos Varios del S.I.P. 101, Valencia.
- GUTIÉRREZ LLORET, S., 1996: *La Cora de Tudmir de la antigüedad tardía al mundo islámico*, Madrid-Alicante.
- HERNÁNDEZ MARTÍNEZ, M., 2007: *Redes de comunicación y vialidad en el Lacio Meridional. El ager tusculanus*, Madrid.
- HOURCADE, D., 2008: «Les ‘évidences’ archéologiques de siège et de prise de villes dans l’Hispanie républicaine: quelques faux indices», *Saldvie*, 8, 239-260.
- LÓPEZ CAMPUZANO, M., 1997: «Los tramos de calzada del Puerto de La Losilla (Ulea, Murcia): documentación arqueológica de la posible vía Carthago Nova-Saltigi», *Memorias de Arqueología*, 12, 355–374
- LÓPEZ PRECIOSO, F. J., JORDÁN MONTES, J. F., SORIA COMBADIERA, L., 1992: «Asentamientos ibéricos en el camino de Hellín, su relación con el trazado viario y la red comercial», *Verdolay. Revista del Museo de Murcia*, 4, 51-63.
- LÓPEZ PRECIOSO, F. J. y otros, 2006: «El camino de Albacete al Pozo de la Peña, Chinchilla de Monte Aragón (Albacete)», *El Nuevo Miliario*, 3, 95-102.
- LORRIO A. et alii, 2009: *El Molón Camporrobles (Valencia)*. *Oppidum prerromano y hisn islámico. Guia turística y arqueológica*, Camporrobles.
- MATA PARREÑO, C. y BONET ROSADO, H., 1992: «La cerámica ibérica: ensayo de tipología», en *Estudio de arqueología ibérica y romana, Homenaje a Enrique Pla Ballester*, Valencia, 117-174.
- MAZZANA, E., 1992, *Maisons d’Al-Andalus. Habitat médiéval et structures de peuplement dans l’Espagne Oriental*, Casa de Velázquez, Madrid.
- MESEGUER SANTAMARÍA, M. S., 2002: «Estudio sobre la prospección de Alpera», *II Congreso de Historia de Albacete*, tomo 1, 317-347.
- MEZZOLANI, A., 1992: «Appunti sulle mansiones in base ai dati archeologici», en L. QUILICI y ST. QUILICI GIGLI (eds.), *Tecnica stradale romana*, Bologna, 105-113.

- MORENO GALLO, I., 2004: *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Madrid.
- MORENO GALLO, I., 2009: «Vías romanas. Identificación por la técnica constructiva», *Cimbra*, 389, diciembre de 2009, <http://traianus.net/>
- MORENO GALLO, I., 2010: «Vías romanas e infraestructuras modernas», *Congreso internacional de Carreteras, Cultura y Territorio* (La Coruña, 3, 4 y 5 de marzo de 2010), <http://traianus.net/>
- PALOMERO PLAZA, S., 1987: *Las vías romanas en la provincia de Cuenca*, Cuenca, Diputación Provincial.
- PARIS, P., 1904: *Essai sur l'art et l'industrie de l'Espagne primitive*, tomo II, París.
- POVEDA MORA, J. V., 2001: *Historia del Valle de Ayora-Cofrentes Jalance, Jarafuel, Teresa de Cofrentes y Zarrera*, v. I, Ayora.
- POVEDA, A., 2005: «El santuario iberorromano de La Serreta y la información de su terra sigillata», *Recerques del Museo d'Alcoi*, 14, 99-122.
- PY, M. (dir.), 1993: *Dictionnaire des Céramiques Antiques (VIIe s. av. n.è.-VIIe s. De n. è.) en Méditerranée nord-occidentale (Provence, Languedoc, Ampurdan)*, Lattara 6, Lattes.
- QUESADA SANZ, F., 2005: *Carros en el Antiguo Mediterráneo de los orígenes a Roma*, Madrid.
- QUILICI, L., 1992: «Evoluzione della tecnica stradale nell'Italia centrale», en L. QUILICI y ST. QUILICI GIGLI (eds.), *Tecnica stradale romana*, Bologna, 19-32.
- RODRÍGUEZ MORALES, J., 2008: «El yacimiento de El Beneficio, en Collado Mediano y la *mansio Miac(c)um*», *El Nuevo Miliario*, 8, 97-101.
- RODRÍGUEZ MORALES, J., 2010a: «La excavación de la calzada antigua de la Vereda Real de Almansa (Enguera, Valencia)», *El Nuevo Miliario*, 10.
- RODRÍGUEZ MORALES, J., 2010b: «Las vías romanas en la erudición moderna (Reivindicación de Nicolás Bergier)», *V Congreso de las Obras Públicas Romanas*, Córdoba y Baena, del 7 al 9 de octubre 2010, Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, 129-144.
- SANZ GAMO, R., 1995: «En torno al territorio sur-oriental de la provincia de Albacete entre los siglos II a.C y I d.C.», *Anales de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Murcia*, 11-12, 175-185.
- SANZ GAMO, R., 2001-2002: «La distribución de las villas romanas de la provincia de Albacete», *Studia E. Cuadrado. Antigüedad y cristianismo*, Murcia, 351-363.
- SEGUÍ MARCO, J. L., 2002: «Aportaciones arqueológicas y epigráficas romanas de carácter inédito sobre la zona de "El castellar de Meca" (Ayora) en el olvidado "Catálogo monumental de la provincia de Valencia" de Manuel González Simancas», en A. ALONSO AVILA y S. CRESPO ORTIZ DE ZÁRATE (coords.), *Scripta antiqua: in honorem Angel Montenegro Duque et José María Blázquez Martínez*, I.
- SILLIÉRES, P., 1977: «Le Camino de Aníbal, itinéraire des gobelets de Vicarello, de Castulo à Saetabis», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 13, 1977, 31-84.
- SIMÓN GARCÍA, J. L., 2002: «Elementos arqueológicos de la cultura ibérica en Almansa», *II Congreso de Historia de Albacete*, tomo 1, Albacete, 146-151.
- SIMÓN GARCÍA, J. L., 2002: «Estructuras defensivas medievales en el corredor de Almansa», *II Congreso de Historia de Albacete*, tomo 2, Albacete, 31-41.
- SORIA COMBADIERA, I., 2002: «La estructuración del territorio albacetense durante el ibérico pleno (ss. V-III a.C.). Los grandes asentamientos y su distribución en el espacio», *II Congreso de Historia de Albacete*, tomo 1, Albacete, 137-144.
- ZUAZO PALACIOS, J., 1916: *Meca. Contribución al estudio de las ciudades ibéricas y noticias de algunos descubrimientos arqueológicos en Montealegre (Albacete)*, Madrid.
- ZUAZO PALACIOS, J., 1919: *Bibliografía ibérica. Sureste de España. Castellar de Meca. Cerro de los Santos*, Madrid.