

CAMINOS HISTÓRICOS TOLEDO-CÓRDOBA POR EL VALLE DE ALCUDIA

Jesús Sánchez Sánchez

QUINTANAR DE LA ORDEN. TOLEDO (ESPAÑA)

1. INTRODUCCIÓN

Ubicado en la provincia de Ciudad Real y en el límite con la de Córdoba, el Valle de Alcudia es surcado por un entramado de vías de comunicación. Imbricados en la actual red viaria del valle discurren modernos trazados ferroviarios de alta velocidad, viejos caminos reales, importantes vías pecuarias, así como ferrocarriles ya desmantelados y antiguas vías romanas.

Por su situación geográfica y su disposición E-O, adosado a la vertiente norte de Sierra Morena, el Valle de Alcudia se interpone en el trayecto de antiguos caminos que comunicaban Toledo (y luego Madrid) con Córdoba y Sevilla. Vamos a centrar nuestro interés en los caminos que, cruzando transversalmente este valle, intervinieron en las comunicaciones históricas entre Córdoba y Toledo, capitales -en su momento- de importantes demarcaciones territoriales islámicas o cristianas.

Cuando en 1992 publica el Organismo Autónomo de Parques Nacionales el Nº 2 de la serie *Cuadernos de la Trashumancia* -titulado "Valle de Alcudia"- se dice en él que la trashumancia supuso "la ruptura del aislamiento ancestral que caracterizaba el Valle de Alcudia, al facilitar su comunicación con el resto de la comunidad castellana" (Rubio De Lucas, 5). Sin embargo, no es precisamente esta sensación de aislamiento e incomunicación el que se deduce del siguiente párrafo de las *Relaciones Topográficas de Felipe II* del principal municipio del Valle: Almodóvar del Campo; dice la Respuesta nº 4 de dichas *Relaciones*: "Cuéntase comunmente esta villa de Almodóvar en el reino y arzobispado de Toledo [...] al pie y entrada de Sierra Morena por el paso y camino real antiguo y ordinario de Castilla la Vieja para el Andalucía". Y, más rotundamente lo dice la Respuesta 55: "Este pueblo según está referido es muy pasajero y está en el camino real y cursado que va de Castilla para el Andalucía y del Andalucía para Castilla la Vieja y es paso forzoso y necesario entre las dichas dos provincias".

No cabe duda de que en estos dos textos citados la percepción de la funcionalidad viaria del Valle de Alcudia es muy distinta. Y es precisamente la investigación de las grandes vías de uno de los elementos que pueden ayudar a la comprensión de la organización social del espacio. Particularmente porque uno de los elementos que mayor incidencia tienen en la ordenación del territorio son las redes viarias. Uno de los objetivos de la caminería histórica es el de producir explicaciones que den sentido a los trazados de una red de comunicaciones que se caracteriza por su dinamismo y adaptación a las circunstancias históricas que condicionan su trazado. Para lo cual es preciso caracterizar y contextualizar este grupo de caminos cuyo actual peso en el sistema de comunicaciones ofrece un absoluto contraste con el que tuvo en épocas pretéritas.

Ya que el territorio es un espacio culturizado -creado por la sucesiva acción antrópica- es por lo que se compone por una sucesión de elementos de origen cronológico diferente (De Lanuza, *et al*). Necesariamente, el paisaje, en cuanto que producto de la intervención humana sobre la Naturaleza, ha de transformarse ininterrumpidamente con el paso del tiempo. Los caminos históricos, que son parte del paisaje, no pueden ser sino algo eminentemente dinámico, sujetos a la influencia de factores históricos (Sánchez Benito, 286)¹. Por ello, cada entidad viaria debe estudiarse no desvinculada y descontextualizada, sino de un modo integrado; relacionada con los elementos que definían la fase precedente y con los que definirán la fase posterior. Lo cual conduce a una lectura estratigráfica del paisaje y, por tanto, de los sistemas viarios.

Por lo que respecta al marco geográfico que tomamos como referente de este grupo de caminos: al Valle de Alcudia se le suele asignar distinta extensión en función del criterio empleado. Por ejemplo, a veces bajo la denominación de Valle de Alcudia se incluye un territorio formado por diecisiete municipios de la provincia de Ciudad Real; territorio cuyos ejes transversales medirían 112 Km de Este a Oeste y 62 Km de Norte a Sur, teniendo la comarca así delimitada una superficie de 3.944 Km cuadrados (Acosta, 15-16). Para otros autores con criterio más restrictivo, como Manuel Corchado Soriano, el Valle tiene la forma de un cuadrilátero, con unos 76 Km de longitud de Este a Oeste y 13 de promedio en su anchura de Norte a Sur (Corchado, 1972, 106). Para Hernández-Pacheco, la unidad geográfica denominada Valle de Alcudia comienza por el Oeste en la confluencia de los ríos Valdeazogues y Alcudia (López Bustos, 95), mientras que el límite Este algunos autores lo hacen llegar hasta el límite municipal de Viso del Marqués; concretamente hasta el puerto y venta Robledo (Gascón, 1994, 188). La *Guía de los espacios naturales de Castilla-La Mancha* describe dos cordales cuarcíticos alineados en dirección Oeste-Noroeste/Este-Sureste que circunscriben el Valle: uno constituido por la Sierra de la Solana de la Alcudia y por la Sierra de Puertollano, y otro el que forman la Sierra de la Umbría de Alcudia, Sierra del Rey, Sierra de Valdoro y Sierra de La Solana. Así el Valle de Alcudia, emplazado entre el valle del Ojailén, al Norte, y Sierra Madrona, al Sur, constituye una gran depresión de 1.200 km cuadrados extendida de Oeste a Este, sobre más de 100 km de longitud, desde Alamillo hasta San Lorenzo de Calatrava, donde se cierra al confluir dichos cordales (Pobrete, *et al*, 543). Así pues, desde el punto de vista orográfico, el Valle presenta dos zonas perfectamente diferenciadas: una llanura central con unos desniveles que oscilan entre 500 y 700 m y el conjunto de sierras que la circundan, con una altitud media de 850 a 1.000 m (Rubio de Lucas, 8).

El Valle se sitúa en el dominio climático y biogeográfico mediterráneo. Por lo que respecta a la hidrografía, la llanura central constituye la divisoria de aguas entre Guadiana y Guadalquivir, siendo la zona oriental tributaria del Guadalquivir y la zona occidental, del Guadiana: “La línea divisoria se inicia en la sierra Sur de la Alcudia, en un cerro de 1.080 m próximo al puerto de la Inés, y continúa a través de la Vereda Mayor de Alcudia, [...] para terminar en la Sierra Norte de Alcudia, en unos cerros de 940 m de altitud al oeste del Puerto Pulido” (Rubio de Lucas, 8). En cuanto a su explotación, el Valle se constituye en una unidad de aprovechamiento pastoril, donde al ciclo invernadero-montanera-agostadero se le añaden los aprovechamientos de madera y leña (Gascón, 1994, 115). Mencionamos a pie de página el sistema de notación cartográfica² y las abreviaturas³.

2. ESTADO DE LAS COMUNICACIONES

En la actualidad, si alguien quiere desplazarse por carretera entre Toledo y Córdoba recibirá la siguiente información tomada de una Guía Interactiva: Ruta más rápida: 345,0 Km de distancia, pasando por Mora y Consuegra para coger la N-IV (actual A4) en Madrudejos y seguir por esta vía por Despeñaperros hasta Montoro y Córdoba. Si buscamos la ruta más corta nos mostrará una distancia de 295,9 Km pasando por Ciudad Real, Puertollano, Fuencaliente y Montoro, es decir, por la N-420.

Cuando en 1865, José de Hosta publica su *Crónica de la Provincia de Ciudad-Real*, al mencionar cuales son las principales “carreteras” de la provincia, dice que “de la provincia de Toledo vienen dos carreteras reales y una de segundo orden, dos de las cuales atraviesan la provincia de Norte a Sur. Una entra en ella por Puerto Lápiche, a donde confluye la que viene de Madrideojos, pasa por Villarta, Venta de Quesada, Manzanares, la Consolación, Valdepeñas, Almuradiel y Venta de Cárdenas, desde donde se dirige a Jaén. Otra se introduce en la provincia por entre Juan de Dios y Zarzuela⁴, pasa por Malagón, Fernancaballero y Peralvillo, muriendo en Ciudad Real; y la tercera entra en la provincia por el Molinillo, se dirige a Saceruela, Almadén y Santa Eufemia, en donde penetra en la provincia de Córdoba” (Hosta, 50). Dejando aparte esta última carretera, cuyo trayecto ha supuesto una vía secundaria de comunicación Toledo-Córdoba (MCS, 1969b, 18) que transcurre ya fuera del valle, nos fijaremos en las dos restantes. Como es obvio, la carretera que Hosta menciona en primer lugar es la actual N-IV que se sirve del paso de Despeñaperros abierto por el ingeniero Lemaur en el siglo XVIII, mientras que la segunda es la que sigue la ruta de los *Repertorios* del siglo XVI, pese al inesperado anuncio de que muere en Ciudad Real. Más inesperado cuanto que Hosta hace figurar dentro de las “carreteras” de la provincia de Ciudad Real una que “ viniendo de Córdoba entra en la provincia por Conquista, pasa por la Venta de la Tía Inés (sic) y Brazatortas” (en Brazatortas se dividiría en dos ramales: “el de la derecha, que pasando por Almodóvar va a Valdepeñas, y el de la izquierda a Cabezarados, Corral de Caracuel, Poblete y Ciudad Real”) (Hosta, 50). Lo que se deduce de la expresión de Hosta es que en el siglo XIX se había perdido totalmente el sentido de continuidad viaria del trayecto que pasando por Ciudad Real y el Valle de Alcudia fue durante muchos siglos la principal vía de comunicación entre Toledo y Córdoba⁵.

Por Madoz, que publica pocos años antes que Hosta, tenemos algunas noticias del estado de este sector de las comunicaciones entre ambos territorios. Entre ellas destaca el patente abandono de los trayectos por el Valle y por Los Pedroches. En la voz Pozoblanco dice: “Doloroso es confesar que habiendo sido en lo antiguo, según demuestran algunos restos, magníficas calzadas las que atravesaban el valle de los Pedroches, yacen hoy intransitables en su totalidad [...] siendo los que hay para Córdoba y Sevilla, más bien que caminos, una continuación de precipicios”. También en la voz Adamuz, nos recuerda Madoz que a una legua se halla la venta de Aguadulce y a dos la de Navasegunda o Navajunda, “en el antiguo camino de Madrid llamado de la Plata, que ahora sólo usa la arriería”.

Sin embargo, sabemos que hasta finales del siglo XVIII la principal vía de comunicación entre Castilla y Andalucía fue la que cruzaba el Valle de Alcudia y salvaba el paso de Sierra Morena por el territorio histórico de Almodóvar. La causa, sin duda, del estado de abandono de que Madoz da cuenta había sido la apertura del paso de Despeñaperros en el último tercio del siglo XVIII. Hasta ese momento (aunque sin duda que también se empleó frecuentemente en itinerarios Toledo-Córdoba) el cruce por la zona Despeñaperros-Muradal⁶ era utilizado preferentemente para la comunicación entre la Meseta y los Reinos Orientales andaluces, esto es, los reinos de Jaén y Granada. De modo que, hasta la apertura de Despeñaperros, el tronco principal de las comunicaciones entre el centro de la Meseta y Andalucía adoptaba la forma de una “Y” invertida; tras salir el tronco común de la ciudad de Toledo⁷, se bifurcaba en dos ramales que se dirigían, respectivamente, uno hacia los reinos andaluces occidentales (Córdoba y Sevilla) y otro hacia los orientales (Jaén y Granada). Mientras que este segundo ramal cruzaba Sierra Morena, como hemos dicho, por el Puerto del Muradal, el primer ramal mencionado superaba esta sierra siguiendo el trayecto del “camino de las Ventas” o “camino de la Plata”.

La construcción del camino a Andalucía por Despeñaperros asestó un golpe mortal al viejo camino de la Plata. Para Francisco Gascón, dicha construcción se comenzó en 1779 y ya en ese año empezaba la circulación; ello [...] hundió totalmente la ruta antigua, de tal manera que en ese año deja ya, prácticamente,

de usarse [...] y un camino vitalmente estratégico en la España medieval y moderna pasó a ser, cuanto más, un camino de mulas difícilmente identificable sobre el terreno” (Gascón, 1994, 183). En la actualidad, entre Caracuel y Venta de Aguadulce se puede afirmar que no existen tramos asfaltados en el camino de la Plata. Este puede ser el mejor índice del destino final de esta histórica ruta.

Nuestro acercamiento a este sistema viario será preferentemente documental; además de los más conocidos registros documentales: *Cosmografía* de Hernando Colón (1517), *Repertorio* de Villuga (1546) y de Meneses (1576), *Itinerario* de Joseph Matías Escribano (1775), *Libro de la Montería* (Alfonso XI) o *Catastro* de Ensenada (1751), hemos empleado otros más específicos de nuestra zona, como la *Crónica de la Orden y Cauallería de Calatraua* de Francisco de Rades (1572) o las *Relaciones* de Felipe II de las localidades de Almodóvar y de Fuencaliente (1575). Particular interés tienen otros dos textos: un *Informe* de 1781 del Alcalde Mayor de Almodóvar⁸ (que, al darnos cuenta en esa fecha del estado de los caminos y de los hospedajes por la villa de Almodóvar, menciona cuatro trayectos: el *camino que iba al Almadén* - que pasaba por la aldea de Fontanosas-, el *Camino Real de Sevilla a Madrid*, el *Camino Real de la Plata* y, finalmente, el *Camino de la Herradura de Montoro y parte del Reyno de Jaén*- por la localidad de Ventillas). La segunda obra mencionada son las *Descripciones* del Cardenal Lorenzana⁹: que en el caso de Almodóvar, suscribe el presbítero don Joaquín de Pineda Ramírez de Arellano en 1782 (dándonos cuenta de dos caminos: el de Plata y otro que pasa por Ventillas, que identificamos con el Camino de Herradura de Montoro).

A lo anterior se ha de añadir documentación ya del siglo XIX: como son la obra de José de Hosta (1865) *Crónica de la Provincia de Ciudad-Real* o de José Joaquín Pérez de Rozas, 1885, *Itinerarios de España*, así como los mucho más difundidos *Diccionarios* de Madoz y Miñano. Aunque no se ha explotado en sus potencialidades, la documentación del Archivo Histórico Municipal de Almodóvar del Campo contiene numerosos documentos de interés, según se comprueba con la simple revisión de sus catálogos (por ejemplo, sobre Guerra de Independencia -1808 y 1809- y deslinde de términos con Brazatorras-1869).

El trabajo de campo ha consistido en reconocer sobre el terreno los caminos del valle de Alcudia, así como la entrevista con informantes locales, a quienes manifiesto mi agradecimiento, en particular al actual propietario de la Venta de la Inés, don Felipe Ferreiro Alarcón por su inapreciable colaboración.

3. PROPUESTA DE SISTEMATIZACIÓN

De las ocho vías que se han individualizado¹⁰, trataremos primeramente de la vía Toledo-Córdoba de trayecto más directo: el Balat al-‘Arus o vía califal descrita por Félix Hernández Giménez, y que desde Toledo, vía puerto del Milagro y Abenójar entra en el Valle por el Puerto de Caracollera y sale por el de Mochuelos, para acceder a Córdoba por Armillat. La obstrucción de esta vía directa -tanto sus tramos al N como al S del Valle- tras la caída del califato, hace que la circulación se desvíe por rutas más excéntricas que bordean el Valle: al E, y ya alejada del mismo, discurre la del paso del Muradal; mientras que rozándolo por el O discurre la ruta de Idrisi, describiendo un trazado zigzagueante (desde Toledo por el Puerto de Yébenes a Calatrava la Vieja y desde aquí, pasando por el término de Abenójar y por Almadenejos, a Belalcázar, Castillo de Vacar y Córdoba). Esta ruta -extraña por el gran rodeo que da- se explica porque utiliza parte de un itinerario cuyo verdadero destino es Sevilla.

Sin embargo, no ayuda a mitigar la extrañeza de ese rodeo por Belalcázar, el conocimiento de la tercera ruta de que trataremos y que comparte muchas similitudes con la de Idrisi. Le daremos el nombre

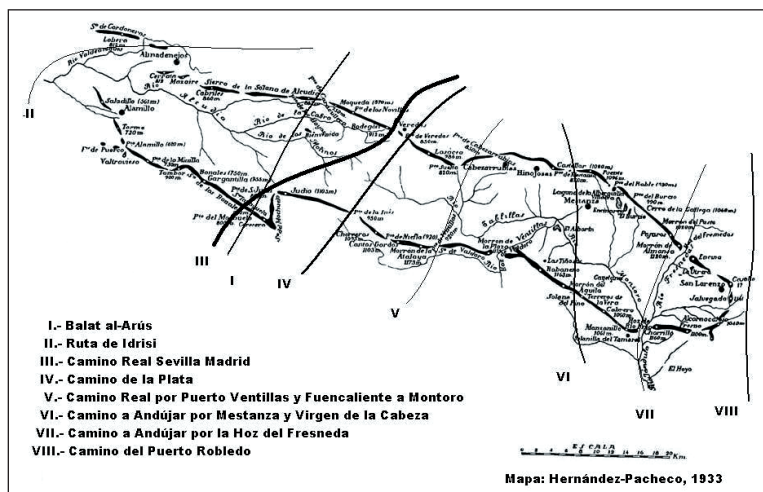
que recibía en el siglo XVIII (habiendo previamente ocurrido la sustitución de Calatrava por Ciudad Real y Toledo por Madrid como nodos articuladores del sistema viario): Camino Real de Sevilla a Madrid. Tras llegar a Ciudad Real, esta ruta pasa por Villamayor de Calatrava y Viñuela; entra en el Valle por Puerto Veredas, saliendo del mismo por Puerto Mochuelos. Su destino principal es Sevilla por Torrecampo, Valsequillo y Azuaga, aunque también puede derivar a Córdoba por Pedroche y Villaharta (derivación empleada en 1362 por los embajadores navarros que procedían de la ruta Toledo, Malagón, Ciudad Real y Caracuel) (Veas, 233). Por algún motivo, dos siglos antes -en tiempos de Idrisi-, esta derivación no era preferida a la ruta por Belalcázar.

En el siglo XIV, además de utilizarse para comunicar Toledo con Córdoba, esta ruta por Villaharta de 1362, consta tanto el uso de la vía del Muradal (por Enrique III en 1396) como el intento de reactivar en 1394 dos viejos caminos que saliendo de Córdoba comunicaban más directamente con Almodóvar y Ciudad Real: uno por Ovejo (según describe FHG) y otro por Adamuz. Del primero tenemos pocas noticias, no así del segundo, que estaba destinado a ser el camino Toledo-Córdoba que mayor rastro histórico-literario ha dejado en la Edad Moderna y por el que ya Enrique III transita en 1402 para su tercera y última visita a Córdoba (Veas, 113). Se trata del clásico de los Repertorios del siglo XVI: el Camino de la Plata o de las Ventas: que por Ciudad Real se dirige a Caracuel y Almodóvar; entra en el Valle por Puerto Veredas o Puerto Pulido, para salir por el Puerto de la Inés y, por Adamuz y Alcolea, acceder a Córdoba.

También desde Almodóvar sale el quinto camino que trataremos: discurre por el Valle a oriente del anterior, accediendo por Puerto Suelta para salir por Puerto Ventillas; se trata de un Camino Real a Montoro por Puerto Ventillas y Fuencaliente, que sigue un trayecto no muy distinto al de la actual N-420, y que veremos también documentado en 1369 en un viaje a Carmona desde Almagro.

Los siguientes tres caminos, que cruzan por el Valle a oriente de los anteriores, tienen mucha menor entidad viaria y solo secundariamente servirían a las comunicaciones con Córdoba. Dos de ellos tienen por destino Andújar. El primero desde Almodóvar accede al Valle por el puerto de Mestanza y pasa por la localidad de este nombre; es el Camino a Andújar por Mestanza y la Virgen de la Cabeza. El segundo es el llamado en el *Libro de la Montería* Camino a Andújar por la Hoz del Fresneda (por Puerto de Calatrava, Hoz del Fresneda, El Hoyo y Puerto de la Cereceda). El último camino, rozando los límites del Valle, es el Camino del Puerto Robledo, que en gran parte sigue el trayecto de la Cañada Real de la Plata y cuyo destino intermedio es Baños de la Encina. Inmediatamente a oriente de este camino, y ya fuera del marco geográfico propuesto, queda el paso del Muradal, hacia donde también se desvió el tráfico entre Toledo y Córdoba al obstruirse la vía califal. Obviamente, existieron más caminos bien sean secundarios o bien sean interconexiones entre otros (MCS, 1969b, 18), en cuyo estudio no entraremos.

Por lo que respecta a la caminería romana en el Valle, si desplegamos el mapa publicado junto a la *Tabvla Imperii Romani (Hoja J-30: Valencia)* que editó en 2001 la Unión Académica Internacional y buscamos las vías que interesan el Valle encontraremos señaladas el itinerario de Antonino *Per Lusitaniam ab Emerita Caesarea Augusta: Mirobriga* (Capilla), *Sisapone*¹¹ (Bienvenida), *Carcuvium* (Caracuel), y la vía *Sisapo-Cástulo*. No aparece reflejada ninguna de las que conectarán *Cordvba* con *Toletvm*¹². Y, sin embargo, obviamente, estas vías hubieron de existir. Para Manuel Corchado la vía romana Toledo-Córdoba discurre por trazados distintos del camino real cristiano¹³. Sobre la caminería romana en el Valle, nuestra postura se limita a señalar las dificultades metodológicas que existen para descartar que cualquiera de los anteriores trazados que cruzan por el Valle haya sido utilizado en algún periodo romano.



3.1. Balat al-‘Arus

En el periodo califal la principal ruta hacia Toledo salía de Córdoba cruzando Sierra Morena por su zona tal vez de mayor aspereza, para tomar casi en línea recta la dirección a Toledo. FHG reconstruye el camino califal en base a la hipótesis de que con la identificación de algunas partes de un camino -si es de trayectoria preponderantemente rectilínea- ésta resulta definida con poca posibilidad de alteración. En nuestro caso, “los tres puntos conocidos como de paso de ese camino, Armillat¹⁴, Fuyy Ibrahim¹⁵ y Burt Alhuair¹⁶, de hecho la definen casi en su total recorrido” (FHG, 1997-I, 285). Y es precisamente el que sea Armillat el “lugar del que formalmente consta que constituía punto de tránsito y mansión primera” a partir de Córdoba, por lo que FHG deduce que si que traspone el escarpe meridional de Sierra Morena precisamente por su tramo más abrupto “no puede atribuirse más que al decidido propósito de situarse cuanto antes sobre la línea que conduxese casi derechamente hasta Toledo” (FHG, 1997-I, 262).

De modo que esta sería la reconstrucción que FHG hace del camino califal o Balat al-‘Arus¹⁷: “Desde Armillat se afrontaría en toda su aspereza la directa ascensión a las navas que respaldan por el N. la, en este tramo, tan abrupta vertiente Sur de Sierra Morena, para, una vez en ellas, ir a pasar por las proximidades del castillo de Almogábar” (IG 859-Pozoblanco 1955 *Torrecampo*). Iría luego a vadear el Guadalmez para cruzar Sierra Madrona por Puerto Mochuelo; luego cruza el valle de Alcudia y sale de él por el puerto de Caracollera¹⁸ para continuarse por las Minas de Valdeinfierno (IG 809-Tirteafuera 1953 *Abenójar*) y las de Villagutierrez (IG 783-*Abenójar* 1954 *Abenójar*: el Dar al-Bacar que también es punto de paso de la ruta de Idrisi que seguidamente mencionaremos) para cruzar el río Tirteafuera y llegar a Abenójar (donde ocurre otro cruce; con el camino Ciudad Real-Sevilla “reiteradamente recorrido por Alfonso XI en el segundo cuarto del siglo XIV”¹⁹). Desde Abenójar la ruta continuaría por el ‘camino de Tablacaldera’; se cruzaría el Guadiana, probablemente por el Vado de Valondo, y tras corto recorrido, se ganaría el ‘camino bajo del Chiquero a Luciana’. De aquí, dejando a la derecha los vértices Valronquillo y Pezuela “se iría a desembocar en un llamado ‘camino de la Plata’ que traspone la sierra de Navagrulla por Puerto Recuero”. Desde este puerto “se continuaría por el ‘camino de la Plata’²⁰, a pasar por una angostura comprendida entre la ‘Sierra de Navalaencina’ y el vértice ‘Navalrincón’. “Siguen un ‘carril de la Cañada de la Loba [...], se llegaría a Vecedilla [...], por las inmediaciones de él se cruzaría el río Bullaque [...] por la [...] ‘cañada para el paso de los ganados trashumantes’. Y ya por esta cañada se proseguiría hasta la angostura de Torre Abraham y luego remontando la vaguada del Milagro, hasta el castillo y el puerto del nombre mismo de este río desde donde el camino marcharía [...] hacia Ventas con Peña Aguilera, Cuerva, Lagos, Argés y finalmente Toledo” (FHG, 1997-I, 289-290)²¹.

3.2. Ruta de Idrisi

Su trayectoria, que describe Abu Abd Allah Muhammad Al-Idrisi hacia 1154 (García Mercadal, I, 169), parece un tanto ilógica por el gran rodeo que supone pasar por Belalcázar para ir a Toledo previo tránsito por Calatrava la Vieja. La reconstrucción del trazado que hace FHG en base al texto de Idrisi es la siguiente: sale de Córdoba por la puerta de Talavera o de León, va por Cerro Muriano, Dar al-Baqar (Castillo de Vacar), Gafiq (Belalcázar²²), Yibal Afur (¿Almadenejos?), Dar al-Baqar (Dehesa de Villagutierre²³) y Calatrava (FHG, 1997-I, 258).

Para FHG, “la efectividad de este itinerario es absolutamente indiscutible” (FHG, 1997-I, 259), citando entre otros el itinerario al que Sancho IV se atuvo en su parte Vacar, Belalcázar, Almodóvar, Ciudad Real (que hace la trayectoria aún más ilógica que la de Idrisi, máxime teniendo en cuenta que lo que pretendía era ir a Guadalajara -por Lillo y Madrudejos- y no a Toledo).

La explicación para emplear una ruta tan poco apropiada para ir de Toledo a Córdoba estaría en que en época de Idrisi se habría hecho impracticable el anterior camino califal. La causa del abandono sería distinta a un lado y otro del Valle. Al norte del mismo, donde contaría con muy pocas obras de fábrica, el abandono se debería a la inseguridad (malhechores ya en tiempo de Idrisi), de modo que el camino buscaría la protección de los destacamentos de las fortalezas de Caracuel y Calatrava eludiendo el paso por lugares a donde esta protección no llegaba. Por lo que respecta a la sección al sur de Sierra Madrona, el motivo fundamental del abandono hubo de ser el deterioro de las obras de fábrica. Por ello, al hundirse el califato parte considerable de la circulación se desviaría por esta ruta de Idrisi, mientras otra parte afluiría al camino del Muradal (FHG, 1997-I, 146)²⁴.

De los itinerarios regios antes citados FHG deduce que el verdadero destino del camino a Toledo por Gafiq no conducía a Córdoba, sino a Sevilla. Ya que la categoría política tanto de Sevilla como de Toledo en época musulmana hace suponer la existencia en dicho tiempo de un camino que las uniera: “No cabe duda, pues, de que en los albores del siglo X ya se hallaba en uso un camino de Gafiq a Sevilla. [...] Y este camino de Toledo hacia el valle inferior del Guadalquivir es el que, a partir de las proximidades de Almadén, se ha tenido en uso durante varios siglos para portear a Sevilla nuestra producción de azogue, destinada, casi en su totalidad a beneficiar la plata de las Indias” (FHG, 1997-I, 147)^{25 26}.

3.3. Camino Real de Sevilla a Madrid por el Valle de Alcudia

Acabamos de ver cómo para comunicar Toledo con Córdoba se utiliza un camino cuya esencia viaria es conectar con Sevilla. Este mismo aspecto se repite en el siguiente camino, aunque éste ya sí que cruza plenamente por el valle de Alcudia. El ya citado *Informe* que sobre el estado de los alojamientos envía el Alcalde Mayor de Almodóvar al Intendente de la provincia el 29 de diciembre de 1781 comienza hablando de dos posadas en la Aldea de Fontanosas, “camino que iba al Almadén” para continuar su relato describiendo *el Camino Real de Sevilla a Madrid* y sus cuatro ventas:

A la distancia de legua y media desta villa, iendo también a Almadén se encuentra otra Venta llamada de Carnerero²⁷ [...] por donde va el Camino Real de Sevilla a Madrid, sin ningún surtido ni havitazi6n [...]. Siguiendo el mismo camino a la Aldea de las Veredas, se encuentra a la entrada en el Real Valle de Alcudia, tres leguas de esta poblaci6n, la de Manuel Lozano²⁸, quien la ocupa, habiendo estendido su casa de ocho a6os a esta parte que la hizo Mes6n [...]. Sigue el mismo camino y a las cinco leguas de esta villa, en el Real Valle de Alcudia se encuentra la Venta en el santuario de Nuestra Se6ora de la Bienvenida [...] donde acuden los serranos al santo sacrificio de la misa y cumplir con el precepto anual. Y siguiendo el mismo camino Real de

Sevilla para los Pedroches de Córdoba se encuentra a una legua y salida del mismo Real Valle otra [...] que llaman la del Zarzoso [...] con lo que se concluye el tránsito de esta jurisdicción por aquella vía que viene a la Aldea citada de las Veredas” (Gascón, 1994, 547).

El trayecto de este camino fuera del valle lo encontramos descrito en una obra editada por esos mismos años. En la edición de 1775 del *Itinerario español* de Joseph Mathías Escribano figura el siguiente camino *Madrid para Sevilla, el Almadén y Guadalcanal. Camino de herradura*: Ciudad Real²⁹, Corral de Calatrava, Villamayor, Venta de Carneros (sic), Venta del Zarzoso, Torrecampo, Torremilano³⁰, Lancha, Valsequillo, La Granja, Azuaga, Malcocinado, Convento de Alanís, Cazalla, Venta del Pedroso, Cantillana, Brenes, Casaluenga, Solares, Sevilla³¹ (Escribano, 38).

Como hemos dicho, este itinerario hasta Sevilla que cruza por el Valle ha sido aprovechado también para conectar Córdoba con Toledo. Para cuya demostración contamos con el trayecto que siguieron en 1362 los embajadores navarros en su ruta a Sevilla para entrevistarse con Pedro I: “Toledo, Malagón, Ciudad Real, Caracuel, Villamayor, Pedroches, Villaharta, Córdoba, Posadas, Peñaflor, Lora y Sevilla” (Veas, 193)³². Hasta el 11 de noviembre por la tarde estuvieron los embajadores en Toledo, cenaron en Diezma, seguidamente por Yébenes y Darazután (comida) a Malagón (cena el 12); estancia en Villareal (comida y cena el 13), Caracuel y, sin pasar por Almodóvar, “prosiguieron pasando por una serie de ventas como la Venta de la Nava de la Grúa”³³ (cena el 14), luego Pedroche, Venta del Vado y Villaharta hasta llegar a Córdoba para cenar el 16 de noviembre (Veas, 233).

Sobre el trayecto de este camino por la zona del Valle, sabemos que a la venta de Carneros se llega desde Villamayor accediendo por el “Paso de Ganados o Camino de la Plata” de IG 809-*Tirteafuera 1953 Almodóvar*. Entre la venta de Carneros y la de Zarzoso, es obvio su paso por el puerto de Viñuela, pero desde aquí existe una multiplicidad de opciones; bien por el puerto de Veredas o bien por trayecto más directo: por el puerto de Tres Ventas³⁴. Aunque el trayecto más probable de este camino dentro del Valle sería: Puerto de Veredas, Bienvenida y Zarzoso³⁵.

A estas dos ventas de Bienvenida y Zarzoso, Gascón asigna un significado preferentemente trashumante. Pero, aunque es obvio que la de Zarzoso está situada sobre el principal trazado pecuario³⁶ que cruza el Valle -entrando también por Puerto Veredas y saliendo también por el puerto Mochuelo-, lo que tampoco cabe duda es que no será por esta vía pecuaria por la que los viajeros lleguen a esta venta desde puerto Veredas. En efecto, el trazado pecuario carece de lógica caminera mientras que está lleno de lógica pecuaria: acercándose a los pastos más frescos al tener un trayecto a los pies de la falda septentrional de la Sierra de la Umbría de Alcudia. Para los viajeros, en cambio, supone dar un injustificado rodeo³⁷. Así pues, pensamos que esta denominación de “Ventas de Trashumancia” (Gascón, 1994, 188) difumina su esencial sentido viario, pasando de tener un significado incardinado en el sistema de caminos públicos a tener un sentido al servicio de actividades pecuarias³⁸.

Por algún motivo que desconocemos, la variante de este camino Sevilla-Madrid, que utilizaron los embajadores navarros de 1362, no era -dos siglos antes- preferida a la ruta por Belalcázar.

3.4. Camino Real de la Plata o de las Ventas

Es, sin duda el camino que mayor rastro histórico-literario ha dejado de los que cruzan el Valle para unir Córdoba con Toledo. Consta en el *Repertorio* de Villuga (Arias, 2002) formando parte de los *Itinerarios* 89 de la numeración de Arias (Toledo a Córdoba) y 73 (León a Sevilla). Sobre la antigüedad de este camino, FHG dice que de él “hablaba ya Ibn Hawqal en la segunda mitad del siglo X” (FGH, 1997-I, 145). Aunque, como

hemos visto, el principal camino en esa época era el Balat al-‘Arus, y en la inmediata posterior, la ruta de Idrisi. Pero será ya en el siglo XIV cuando se intente un restablecimiento parcial por Adamuz y por Ovejo (FHG, 1997-I, 305) de la comunicación directa entre Córdoba y Toledo perdida tras la *fitna*. En efecto, en 1394 Enrique III responde afirmativamente al concejo cordobés, que le había pedido -dado que los caminos que “dla dicha cibdad van a almodouar dl campo e aujlla rreal vno por adamus e el otro por el villar³⁹ son yer-mos por lo ql los arrjeros q van por ellos van con temor- que otorgara licencia para el establecimiento de doce venteros para q estén en anbos los dichos dos caminos por q los tengan poblados” (FHG, I, 308). Esta reanudación del paso directo por las inmediaciones de Armillat demostraría hasta qué punto se tenía por inadecuada la ruta por Gafiq para trasladarse a Toledo y cómo interesaba disponer de una ruta “que del modo más directo posible condujese si no al propio Toledo, por lo menos a Almodóvar” (FHG, I, 309). De estos dos caminos rehabilitados al final de la Edad Media, uno se ha continuado utilizando hasta fines del siglo XVIII: el llamado Camino de la Plata⁴⁰.

Conocemos el trayecto fuera del Valle de este camino por Hernando Colón, quien recorrió y describió este camino⁴¹ en torno a 1517. También por los *Repertorios* del XVI conocemos la relación de las ventas por las que transcurre este camino. Datos, sin embargo, no del todo suficientes para identificar plenamente su trazado, por lo cual han existido discrepancias sobre el mismo⁴². Nosotros seguiremos su curso en el área del Valle en base al mencionado *Informe* del Alcalde Mayor y a las *Descripciones* de Lorenzana. El redactor de las *Descripciones* de Almodóvar, al tratar de las sierras “que ocupan el territorio de esta villa” dice que se contentará

solo con espresar el tránsito, subida y bajada al poco mas o menos de algunos puertos, especialmente los que comprenden dos caminos que pasan por el termino de esta villa a los reinos de Andalucía. Siendo el primero el que se llama de la Plata y se registra al poniente y a distancia de legua y media, encontrando con el puerto llamado de la Viñuela⁴³. Su subida y bajada de norte a mediodía; tiempo de su tránsito media ora. De este al de las Veredas ay una legua, el qual se mira en igual proporción que el anterior. Y de este segundo, pasadas tres leguas, que son las que media el valle de Alcudia, se encuentra con el que llaman de Tejada. Su subida de norte a mediodía, la distancia de su paso tres cuartos de ora poco menos. A distancia del referido una legua, se alla el puerto del Orcajo⁴⁴, mas agrio que los anteriores pues es nezesario para su tránsito una ora larga” (Grupo al-Balatitha, 65).

Por lo que respecta al *Informe* del Alcalde Mayor, ya vimos que distingue cuatro vías; de dos ya hemos hecho mención: el “camino que iba al Almadén” y el “camino Real de Sevilla a Madrid”. Trataremos ahora del camino de la Plata:

Y desde ésta [la aldea de Veredas] a donde se une el dicho Camino Real [de Sevilla a Madrid] con el de la Plata y conducción de conductas⁴⁵ desde Cádiz y parte del Reyno de Jaén, donde se adelanta dos jornadas⁴⁶ poco más o menos desde la Corte a la ciudad de Córdoba, por donde de ocho años a esta parte hiban las Postas asta que se provehió fuesen por las Nuevas Poblaciones, se encuentra a las dos leguas otra Venta⁴⁷ posehida de los mismos señóricos (sic), pobres sin ningunas facultades para surtimiento; y a la media legua y salida de dicho Real Valle otra Venta que sirvió de descanso a los Cavallos de la Posta, que posee y havita Inés Ruiz Castellanos [...] (Gascón, 547).

Por las RFII de Almodóvar conocemos el nombre de las ventas que jalonan este camino en el término Almodóvar. Las RFII nos dicen textualmente que “Hay en el término de esta villa veinte casas de ventas públicas, las doce dellas están como se va y parte de esta villa para la ciudad de Córdoba el camino real derecho⁴⁸

y llámanse”: Ojuelo⁴⁹, Oxesa⁵⁰, Tartaneda⁵¹, Chapitel, Nava de Vacas⁵², Peñuelas⁵³, Molinillo⁵⁴, Alcalde⁵⁵, Texada⁵⁶, Orcajo⁵⁷, Herrero⁵⁸ y, finalmente, del Río⁵⁹”. Tras el cruce del río Guadalmez, comienzan las ventas del territorio cordobés, que conocemos por el *Repertorio* de Villuga⁶⁰.

Respecto de la trayectoria del camino de la Plata por la zona del Valle las discrepancias (y, sin duda, los datos documentales sustentan varias alternativas) se concretan en los siguientes puntos. El camino, que procede de Caracuel, puede pasar bien por Villamayor (según Lorenzana y Madoz) o por Almodóvar (según Colón, las RFII de Almodóvar⁶¹ y los *Repertorios*). Concordante con esta disyuntiva es la subsecuente sobre si el camino entra en el valle del Ojailén por el Puerto de la Viñuela (si, procedente de Villamayor, viene por el “paso de Ganados o Camino de la Plata” de IG 809-*Tirteafuera 1953 Almodóvar*) o si, procedente de Almodóvar, se dirige por el “Camino de Veredas” al Puerto de la Coja (como afirma MCS) o por la senda del Puerto Viejo (que al trasponer la sierra se llama camino del Ojuelo, donde podría estar la venta homónima). Pero todavía tiene que cruzar otra línea de sierras para acceder al Valle; las opciones lógicas son dos: bien por Puerto Pulido (transitando por el “camino de la Plata” en IG 835-*Brazatortas 1954 Brazatortas*, cuya prolongación natural hasta Divina Pastora es el “camino del Horcajo”, que en parte de su trazado es límite de términos entre Almodóvar y Brazatortas) o bien por Puerto Veredas (que es el desembarco lógico del tráfico procedente de Viñuela y mantiene la alineación con la venta de la Inés a través del “Camino de Buenaplata”⁶² en IG 835-*Brazatortas 1954 Almodóvar*).

Sobre la primera de las discrepancias es interesante un dato de 1808; durante la Guerra de la Independencia, se ordena la vigilancia armada de diversos caminos (como el destacamento mandado el 15 de octubre a Fuencaliente) (Gascón, 1995, 349); y concretamente, se manda a Almodóvar un destacamento para cubrir el

Camino Cortado de la Plata, [...] pero como se ignorase este vajo el título de Camino Cortado solo se le aseguró que el de la Plata cruzava realmente por el termino juridizional de esta villa y que su principal punto o corte, si podía decirse así, era el Puerto de la Viñuela, pues de él salían tres derrames, que parece dirigirse o internarse en la Andalucía en herraduras y carruages [...] (Gascón, 1995, 351)

Esta interesante precisión, unido a la evidencia cartográfica que lleva el camino de la Plata a este puerto citado, apunta a mantener con Madoz y el redactor de las *Descripciones* que si bien el “Camino Real” de los *Repertorios*, de las RFII y de la *Cosmografía* de Colón pasa por Almodóvar, el “Camino de la Plata”, pasa por Villamayor y Viñuela.

Por lo que respecta a la disyuntiva de cruzar bien por Puerto Veredas o bien por Puerto Pulido, el hecho de que las RFII hagan pasar el camino por la venta Peñuela, favorece esta última opción. Por el contrario, consta en las *Descripciones* y en el *Informe* del Alcalde que el camino de la Plata pasa por Veredas.

Consecuente con lo anterior, para acceder a Venta Inés desde el Norte, existen dos opciones: una viene de puerto Veredas pasando cerca de Veredilla y accediendo a Venta Inés por el camino de Buenaplata. Otra viene del puerto Pulido, y sigue luego por el camino del Horcajo, pasa cerca de Venta Peñuela y luego por la venta del Molinillo. Podrá depender de si el viajero procede de Almodóvar -usará Puerto Pulido- o si, en cambio, ha pasado por la venta y Puerto de Carnerero usará el puerto de Veredas. En todo caso, hay tantas opciones -documentadas o con datos toponímicos- para el viajero que desde Caracuel se dirige a Venta de la Inés transitando con similares facilidades por estas variantes, que no parece pertinente descartar ninguna de las mencionadas. Para MCS a partir del XV hubo la costumbre de parar en Almodóvar (MCS, 1982, 78)⁶³. Aunque, resumiendo, las posibilidades desde Caracuel se enmarcan dentro de las dos más extremas: bien por Villamayor, Carnerero a Puerto Veredas y por Buenaplata a venta de la Inés o bien por Almodóvar, camino de Veredas, Puerto Pulido y Molinillo a la venta de la Inés.

Cuando en 1755 Tomás Fernández de Mesa trata de las *Carreras de Postas, Establecidas en España y leguas que ay de distancia de unos a otros lugares*, la única “Carrera desde Madrid a Cádiz” es la que pasa por Toledo, Ciudad Real y Sevilla. Concretamente, las siete postas entre Ciudad Real y Córdoba, con sus distancias en leguas, son estas: “De Ciudad Real a Caracuel (3), Almodóvar del Campo (3), Venta de Alcudia (5), La Conquista (4), Venta del Puerto (5), Adamuz (4), Córdoba (5) (Fernández de Mesa, 187). Veinte años después, en la edición de 1775 del *Itinerario español* de Joseph Mathías Escribano esta carrera de postas figura ya como camino de herradura (“Camino de herradura que llaman de la Plata”)⁶⁴ con el siguiente trazado: Ciudad Real, Caracuel, Villamayor, Venta de Carnereros, “Las Ventas de Alcudia”, Villanueva de la Jara⁶⁵, La Venta de Aguadulce, La Venta de Navajunda⁶⁶, Adamuz, La Puente y Venta de Alcolea, Río Guadalquivir, Córdoba. (Escribano, 35).

Así pues, entre esas dos fechas de 1755 y 1775 se ha de fijar el abandono de esta veterana ruta. Pero se puede precisar más: el *Informe* del Alcalde mayor de 1781 dice que de ocho años a esta parte, es decir, hasta 1773, “hiban las Postas asta que se provehió fuesen por las Nuevas Poblaciones”. Las causas de la modificación del trazado residen en el intento de los ilustrados para mejorar el estado de la red viaria. Habiéndose decretado en junio de 1761, y a instancias de Esquilache, el programa radial (Jurado, 23), una de las principales mejoras se concretó en la comunicación Madrid-Cádiz con la apertura de Despeñaperros. Sin embargo, la subsiguiente primacía de Despeñaperros en las comunicaciones con Andalucía no se ha mantenido sin que se suscitaran nuevas alternativas. Ya Madoz nos informaba -en la voz Ciudad Real- de un plan de unir la capital del reino con Andalucía por un itinerario que bordea el Valle (desde Puerto Lápice por Daimiel a Ciudad Real, para seguir por Caracuel, Abenójar, Saceruela, Almadén y Santa Eufemia) de modo que, en palabras de Madoz, “La antigua carretera por Manzanares quedará solamente para Jaén y Granada”. Recientemente se está volviendo a pensar en esta zona de Sierra Morena para trazar una “autopista de peaje Toledo-Ciudad Real-Autovía de Andalucía” que, en su fase de estudio, atravesaría por el Valle, contemplando dos variantes: la llamada variante 62 paralela al corredor del AVE y la variante 61 paralela a la carretera N-420 (al menos hasta salir del término de Fuencaliente) (B.O.E. núm. 172, de 19 de julio de 2003, Ministerio de Fomento).

3.5. Camino Real a Montoro por Puerto Ventillas y Fuencaliente

El segundo de los “dos caminos que pasan por el término de esta villa a los reinos de Andalucía” mencionados en las *Descripciones* de Lorenzana de Almodóvar es el que “sale de esta villa y a una milla se encuentra el puerto que llaman del Retamal”⁶⁷. “Su subida y bajada de norte a mediodía, el tiempo de su tránsito media ora larga. A distancia de este una legua se halla el que se nomina Puerto Suelta. Su tránsito mas fácil que el primero y de media hora corta. En seguida de este se encuentra, después de pasada dos leguas largas, el que dicen de Bentillas, vastante agrio y pendiente. Su tránsito de ora y media” (Grupo Al-Balatita, 66). Y en el Informe del Alcalde Mayor se dice “que a la distancia de esta población se halla a cinco leguas la Aldea de Ventillas, y en ella permanece una Benta⁶⁸ [...] por el Camino de la Herradura de Montoro y parte del Reyno de Jaén donde transitan los Arrieros de la Mancha vaja; unos de ellos vienen a Almodóvar y otros siguen su ructa a Argamasilla” (Gascón, 1994, 547). Antes de acceder a Montoro hay que atravesar el término de Fuencaliente, lugar del que las RFII especifican en la respuesta 55 que “El dicho pueblo es pasajero porque por él pasa un camino real que pasa del Andalucía para el reino de Toledo por el cual abundantemente pasan muchos bastimentos del Andalucía para el dicho reino de Toledo y a Calatrava”. Las mismas RFII nos informan en la respuesta 14 de la misma villa que “a la parte del mediodía cae el primer pueblo la villa de Montoro, que está al pie de Sierra Morena, que hay nueve leguas de buen camino e no muy grandes las leguas y de camino derecho y que todo es de Sierra Morena”⁶⁹.

Del uso de este camino existen algunas menciones de los siglos XIII y XIV. El maestre Martín Pérez de Siones (consta serlo el año 1170), persiguiendo a unos moros que “auían entrado por otra parte de Sierra Morena, y llegado al castillo de Almodouar del Campo: el qual habían tomado y muerto en el más de sesenta christianos”, fue “en seguimiento dellos hasta vn lugar que se llamava Fuencalda, en Sierra Morena, que agora se dize la Fuencaliente” (Rades, 17v). Pero no solo se usó este camino para itinerarios comarcales; también era utilizado por viajeros cuyo destino estaba más allá de Córdoba. Así consta que en el año 1369, en que es elegido maestre Pedro Muñiz de Godoy en Almagro “passando por allí el rey don Enrrique para Carmona”; el maestre, tras tomar posesión en el convento de Calatrava fue en seguimiento del rey, pero “antes que el maestre llegasse a Carmona, passó por vna muy deuota Hermita desta Orden [...] que agora es iglesia y se dize de la Fuencaliente” (Rades, 61). También tenemos noticias del uso de este camino en fechas mucho más cercanas. Por ejemplo, una noticia fechada en 1703: el 20 de marzo, unos frailes franciscanos que iban camino de Sevilla, se topan en el Puerto Suelta a una partida de bandoleros que les desvalijan⁷⁰.

3.6. Camino a Andújar por Mestanza y Virgen de la Cabeza

Para Gonzalo Martínez Díez, el establecimiento a partir de 1225 de guarniciones cristianas permanentes en Andújar, se interpreta en relación con una de las funciones de esta ciudad; en concreto como “custodia de la entrada en Andalucía por el puerto de Puertollano o del río Jándula” (Martínez, 79). Dicho de otro modo: Andújar sería la llave de las penetraciones procedentes de los pasos de Puertollano (vía Mestanza) y del puerto de Calatrava (aprovechando el curso del Jándula). Trataremos ahora del primer paso mencionado y dejaremos la vía del Jándula para tratarla en el siguiente camino.

Mestanza es paso obligado en las comunicaciones entre Puertollano-Almodóvar y Andújar. La respuesta 14 de las RFII de Almodóvar dice:

El pueblo más cercano y oposito a este nuestro que describimos hacia el medio día es la ciudad de Andújar [...] y está desta villa diez y seis leguas por camino algo torcido y transversal de causa de algunas sierras que se interponen en una de las cuales sierras está edificada la santa casa e iglesia de Nuestra Señora la Virgen María de la Cabeza cuya devoción es grande y continua en este reino.

De lo mismo da cuenta Madoz en la voz Mestanza: “cruzando por esta villa el atajo que desde Almodóvar va a Andújar y la Carolina”.

Respecto de su trazado hasta Andújar, Corchado propone el siguiente camino: “pasa por Mestanza, Solana del Pino, Puerto del Hontanar, cerro de la Virgen, Puente viejo de los Romanos, ruinas de san Ginés, san Mancio y Andújar, cuya trayectoria es seguida hoy día, en algunos de sus trozos, por una carretera” (MCS, 1963, 13).

3.7. Camino a Andújar por la Hoz del Fresneda

Hasta 1842 el término de San Lorenzo de Calatrava formaba parte del de Mestanza, momento en que se le asignan unos términos que ocupan de Oeste a Este desde la Hoz del Fresneda al Puerto del Robledo. Para MCS dos itinerarios romanos que comunicaban la Meseta con el valle del Guadalquivir pasan por estos límites Este y Oeste de San Lorenzo (MCS, III, 438). Por el límite Este (Hoz del Fresneda) pasaría el que llama “Camino de Toledo a Andújar por Consuegra, Azuqueca y Galiarda”⁷¹ (un tramo sigue la llamada Vereda de la Plata); por el límite Oeste el que llama de “Toledo a Cástulo por Calatrava, Añavete y Baños” (un tramo sigue la Cañada Real de la Plata) del cual trataremos al final.

Pues bien, de esta posible vía romana que pasaría por el límite oeste del actual término de San Lorenzo (Hoz del Fresneda), existe una referencia en el *Libro de la Monería*: “La Sierra de la Gallega es buen monte de oso [...]. Et son las bozerias: la vna por el camjno que va Andujar, que va sobre la Foz de la Fresneda [...]”⁷² (Alfonso, 556-7).

De la existencia de este camino a Andújar procedente del puerto de Calatrava (entre los castillos de Calatrava La Nueva y Salvatierra) existe otra referencia fechada en 1209: “salió de Toledo el Rey con su ejército, y el Maestre [de Calatrava] salió con el suyo de Saluatierra, con concierto que cada vno por su parte entrasse en tierra de Moros, es a saber el Rey por el Campo de Calatrava, contra los Reynos de Iaén y Baeça, y el Maestre por la otra parte de Sierra Morena, contra la villa de Andújar y su comarca” (Rades, 23). Por lo que respecta al itinerario del Rey, parece claro que el itinerario más lógico que une Toledo con los “reinos de Jaén y Baeza” pasando por el Campo de Calatrava es el que atraviesa el puerto del Muradal. Por lo que respecta al itinerario del maestre, parece razonable que para esta expedición (“salió de Salvatierra... contra la villa de Andújar”), el camino más plausible es el que encontramos documentado en el *Libro de la Monería* y que por El Hoyo se dirige a Andújar. Tenemos el dato de otra expedición calatrava, del cuarto maestre don Nuño Pérez de Quiñones, quien en el 1185 “entró con sus Caualleros a correr la tierra que los Moros tenían en las partes de Andújar” pero que -a la vuelta- cargado de botín, hubo de combatir con un ejército cordobés mandado en su contra. Y, lo que es más interesante: en palabras de Rades: “vinieron a pelear en la ribera del río Xándula” (Rades, 19), lo que sugiere que el camino no iba muy lejos de las brechas abiertas por este río.

Su trayecto al sur de El Hoyo sería diferente del que MCS propone para el camino romano. El mismo MCS nos lo propone: “con la intención de encontrar un camino que atravesase esta parte de la sierra, siguiendo el curso del Jándula, puede señalarse el que partiendo del Hoyo de Mestanza, sigue por el Peñón de Ambroz [IG 861-Solana del Pino 1975 Andújar], pasa el puerto de la Cereceda, cruza el Sardinilla y viene a caer al Jándula, siguiéndolo en un corto trayecto hoy, así mismo, embalsado, continuando a Andujar bajo los nombres de Camino de Mestanza y del Hoyo” (MCS, 1963, 14)⁷³.

3.8. Camino de Puerto Robledo

En el *Catastro* de Ensenada, “la villa de Mestanza menciona la venta de Robledo [que] estaba situada a la salida este del Valle de Alcudía, dividiendo los términos de Mestanza y Viso del Marqués, junto a algún camino mular” (Gascón, 1994, 188). Camino que a lo largo de las Hojas 811, 837 y 862 recibe el nombre de Cañada Real de la Plata y por el que MCS hace pasar la vía romana que él denomina “Toledo a Cástulo por Calatrava, Añavate y Baños”. Tiene trayectoria rectilínea desde Almagro hasta Bailén, con el siguiente trazado: desde Añavete y Cruzaveredas, sigue en dirección Sur por la Cañada del Puerto de las Fuentes (pasando junto a la ciudad de Oreto); continúa como Cañada Real de la Plata, cruzando el río Fresneda y siguiendo hasta el límite de la provincia de Jaén, para continuar por los caminos de Huertezuelas y de San Lorenzo a Baños de la Encina (IG 862-Santa Elena 1946 Baños de la Encina), pasando por el puerto de Navagallina. Continúa por el camino de San Lorenzo a Baños de la Encina; cruza el río Rumbalar y llega al pueblo de Baños, para seguir luego a Bailén y Cástulo (MCS, 1969a, 140). Las ruinas de la antigua Venta del Robledo (y el edificio que actualmente hace su función) se encuentran frente a la moderna vivienda que recibe este nombre en IG 862-Santa Elena 1946 Viso del Marqués; en palabras de informantes locales, todavía en 2003 estaba en condiciones de dar techo “a los ganaderos en tránsito” que lo pidieran. En todo caso, esta vía de comunicación ha estado en uso hasta muy recientemente; existe todavía en la memoria de estos informantes el empleo de la venta de Robledo no solo en actividad pecuaria sino también de arriería, concretamente en el tránsito de arrieros entre Calzada de Calatrava y El Centenillo. En periodo antiguo pudo ser una alternativa al paso del Muradal como vía de comunicación de Oreto con las tam-

bién oretanas ciudades de Viatia (Baeza) o Cástulo. Este es el camino más extremo del lado este del valle de Alcudia y solo lo citamos a efectos de contextualizar el resto ya que solo muy secundariamente podemos considerarlo al servicio de las comunicaciones Toledo-Córdoba (aunque todavía más al Este está el paso del Muradal que tiene muy documentado su uso histórico en las comunicaciones Toledo-Córdoba).

Este sería un cuadro resumen de los caminos que cruza por el Valle (omitiendo los dos más extremos - ruta de Idrisi y camino del Puerto Robledo- y añadiendo el trazado de la carretera N-420).

Camino	Balat al-'Arus	Camino Real Sevilla a Madrid	Camino de la Plata	Carretera N-420	Camino Real por Ventillas Fuencaliente a Montoro	Camino a Andújar por Mestanza y V. de la Cabeza	Camino a Andújar por la Hoz del Fresneda
Alineación pre-Alcudia	Valdeinfierno (Minas)	Pº Viñuela	Pº Viñuela o Pº de la Coja	Navalromo	Pº Retamal (antiguo)	Puertollano	Pº de Calatrava
Alcudia Sierra Norte	Pº Caracollera	Pº Veredas o Pº Tresventas	Pº Veredas o Pº Pulido	Pº Pulido	Pº Suelta	Pº Mestanza	Hoz del Fresneda
Alcudia Sierra Sur	Pº Mochuelo	Pº Mochuelo	Pº La Inés	Pº Niefla	Pº Ventillas	Solana del Pino	Hoz Río Frío
Estación intermedia	Castillo de Almogábar	Torrecampo	Adamuz	Fuencaliente	Fuencaliente	Pº del Hontanar	Pº de la Cereceda
Destino	Córdoba	Sevilla	Córdoba	Montoro	Montoro	Andújar	Andújar

4. BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA ECHEVERRÍA, Anselmo (Coord.) *El Valle de Alcudia. Naturaleza y patrimonio cultural*, Biblioteca de Autores Manchegos, Diputación de Ciudad Real, Ciudad Real. 1998.
- AGOSTINI BANUS, Edgar, *Itinerarios y parajes cervantinos*. Diputación Provincial, Ciudad Real. 1936.
- Historia de Almodóvar del Campo y glosa de su antiguo Archivo Municipal*, Instituto de Estudios Manchegos, Ciudad Real. 1972.
- ALFONSO XI: *Libro de la Montería*. Edición de María Isabel Montoya Ramírez, Universidad de Granada, 1992.
- ARIAS BONET, Gonzalo, “Vías del *Conventus Cordubensis*. Comentario”, en *El Miliario Extravagante*, Nº 45, diciembre de 1993.
- “Vías Calatraveñas” en *El Miliario Extravagante*, Nº 61, junio de 1997.
- “Entre Tajo y Guadiana”, en *El Miliario Extravagante*, Nº 69, junio de 1999. 1999a.
- “Dos caminos de herradura de Madrid a Andalucía”, en *El Miliario Extravagante*, Nº 69, junio de 1999. 1999b.
- “El Repertorio de Villuga. Transcrito y editado por Gonzalo Arias”, en *Anexos de El Miliario Extravagante*, 3, Abril, 2002.
- ASTRANA MARÍN, Luis, *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra con mil documentos hasta ahora inéditos y numerosas ilustraciones y grabados de época. Tomo IV*. Instituto Editorial Reus, Madrid. (Todas las citas del texto se refieren al capítulo XLVI del Tomo IV). 1952.
- COLÓN, Hernando: *Descripción y Cosmografía de España*, facsímil de Padilla Libros, 3 Tomos, Sevilla, 1988.
- CORCHADO SORIANO, Manuel, “Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y la Mancha”, en *Boletín de Estudios Giennenses*, año IX, Núm. 38. 1963.
- “Estudio sobre las Vías Romanas entre el Tajo y el Guadalquivir”, en *Archivo Español de Arqueología*, núms. 119 y 120, Vol. 42-1969, Instituto Español de Arqueología, CSIC, Madrid. 1969, a
- El camino de Toledo a Córdoba*, Reimpresión, Gráficas Nova, Jaén. 1969, b

- “Desamortización frustrada en el siglo XVIII”, en *Cuadernos de Estudios Manchegos*, nº 3, II época. 1972.
- “Toponimia medieval de la región manchega” en *VII Centenario del Infante D. Fernando de la Cerda 1275-1975*, Ciudad Real. 1976.
- Estudio Histórico-Económico-Jurídico del Campo de Calatrava. Parte III. Los Pueblos y sus Términos*, Publicaciones del Instituto de Estudios Manchegos, Diputación Provincial de Ciudad Real. 1982.
- CORZO SÁNCHEZ, Ramón; TOSCANO SAN GIL, Margarita, *Las Vías romanas de Andalucía*, Consejería de Obras públicas y Transportes, Sevilla. 1992.
- CRIADO HOYO, Manuel, *Apuntes para la historia de la ciudad de Montoro*, Ceuta. 1932. (Ed. facsímil de la Diputación Provincial de Córdoba, 1983).
- DE LANUZA GARRIGA, Anna; PALET MARTÍNEZ, Joseph, “Estudio arqueológico de redes viarias: una aplicación de la arqueología del territorio”, en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Tomo I, págs. 15-26. Madrid. 1996.
- ESCRIBANO, Joseph Matías, *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades, y villas más principales de España; y para ir de unas Ciudades a otras; y a algunas Cortes de Europa*. 1775. Tercera (sic) Impresión, Imprenta de Miguel Escribano, Madrid.
- FERNÁNDEZ DE MESA, Thomas Manuel, *Tratado legal y político de Caminos Públicos y Possadas*, Parte I y II, por Joseph Thomas Lucas, Valencia. 1755.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Macarena; GARCÍA BUENO, Carmen, “El poblado romano de Valderrepisa”, en *Jornadas de arqueología de Ciudad Real en la Universidad Autónoma de Madrid*, Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. 1994.
- GARCÍA MERCADAL, José, *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*. 6 Vol. Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura. 1999.
- GASCÓN BUENO, Francisco, *El Valle de Alcudia durante el siglo XVIII*, Ediciones del Orto, Madrid. 1994.
- Puertollano y su comarca*, Ediciones del Orto, Madrid. 1995.
- GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio; ROMERO MUÑOZ, Dolores; SÁENZ SANZ, Amaya, “Los caminos del mercurio de Almadén a Nueva España”, en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Tomo III, págs. 683-692. Madrid. 1996.
- Grupo Al-Balatitha, *Los pueblos de la Provincia de Ciudad Real a través de las descripciones del Cardenal Lorenzana*, Caja de Ahorro de Toledo, Toledo. 1985.
- Grupo de Estudios Históricos del departamento de Transportes E.T.S.I. de Caminos, Canales y Puertos, *El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la meseta y el Valle del Guadalquivir*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid. 1993.
- HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, Félix, “La travesía de la Sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero”, en *Al-Andalus*, separata, vol XXXVIII. 1973.
- Estudios de Geografía Histórica Española*, Vol. I, (1939-1959). Ediciones Polifemo, 1994, Madrid. Y Vol II (1960-1965), Ediciones Polifemo, 1997, Madrid. 1997.
- HERNÁNDEZ-PACHECO, Eduardo, *El solar en la historia hispana*, Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Madrid. 1952.
- HERVÁS Y BUENDÍA, Inocente, *Diccionario Histórico, Geográfico, Biográfico y Bibliográfico de la Provincia de Ciudad Real*, Establecimiento Tipográfico del Hospicio Provincial, Ciudad Real. 1899.
- HOSTA, José de, *Crónica de la Provincia de Ciudad-Real*, Aquiles Ronchi, Madrid. 1865.
- JURADO SÁNCHEZ, José, *Caminos y pueblos de Andalucía (s. XVIII)*, Editoriales Andaluzas Unidas. 1989.
- LÓPEZ BUSTOS, Carlos, “Los ferrocarriles en la provincia de Ciudad Real”, en *Cuadernos de Estudios Manchegos*, nº 2. 1948.

- MADOZ, Pascual (1845-1850) *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid. Edición Facsímil para Castilla La Mancha, Ámbito Ediciones, 1987.
- MADRAZO, Santos, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Vol 1. *La red viaria* y Vol. 2. *El tráfico y los servicios*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y puertos, Ediciones Turner, Madrid. 1984.
- MARTÍNEZ DíEZ, Gonzalo, *Fernando III. 1217-1252*, Editorial La Olmeda, Palencia. 1993.
- OCAÑA TORREJÓN, Juan, “Caminos viejos de los Pedroches”, en *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Año LI, Enero-Diciembre 1981, nº 102, Córdoba. 1981.
- PALOMO PALOMO, Juan, “La red viaria antigua en Los Pedroches orientales (Córdoba)”, en *El Miliario Extravagante*, Nº 87, diciembre 2003. 2003.
- PÉREZ DE ROZAS, José Joaquín, *Itinerarios de España, Baleares y Canarias, Ferrocarriles, carreteras, caminos de carros, de herradura, sendas y veredas, cuyo desarrollo pasa de noventa y cinco kilómetros*, Segunda Edición corregida y aumentada, Imp. de M. Minuesa de los Ríos, Miguel Servet, 13, Madrid. 1885.
- POBLETE PIEDRABUENA, Miguel Ángel; SERRANO CAÑADAS, Enrique, “Valle de Alcudia”, en *Guía de los espacios naturales de Castilla-La Mancha*, Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. 1992.
- RADES Y ANDRADA, Francisco de, *Crónica de la Orden y Cauallería de Calatraua*, Impresa con licencia en Toledo, en casa de Iuan de Ayala, 1572. Edición Facsímil de Librerías París-Valencia, 1994.
- ROJAS GIL, Francisco, “Geografía del alojamiento en La Mancha en el siglo XVIII”, en *Cuadernos de Estudios Manchegos*, nº 8, II época y (1979) *Idem, Cuadernos de Estudios Manchegos*, nº 9, II época. 1978.
- ROMANO, Vicente y SANZ, Fernando F., *El Valle de Alcudia*, Ediciones Alfaguara, S.L., Madrid. 1967.
- RUBIO DE LUCAS, José Luis; MARTÍNEZ LÓPEZ, Carmen, *Cuadernos de la transhumancia-Nº 2 “Valle de Alcudia”*, Publicaciones del Organismo Autónomo de Parques Nacionales, Madrid. 1992.
- RUIBAL, Amador, “El camino de Toledo a Córdoba por el paso de Alhober y su defensa”, en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, T II, Caminería Histórica, Guadalajara. 1996.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio, *Itinerario de los Reyes Católicos 1474-1516*, CSIC, Madrid. 1974.
- SÁNCHEZ BENITO, José María, “Consolidación y práctica de la transhumancia en la Baja Edad Media castellana”, en *Itinerarios Medievales e identidad hispánica. (Actas de la XXVII Semana de Estudios Medievales de Estella. 17 al 21 de julio de 2000)*, Gobierno de Navarra Departamento de Educación y Cultura, Pamplona. 2001.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Jesús, “El Puerto del Muradal: entre el mundo prerromano y la Ilustración”, en *Anexos del Miliario Extravagante*, 1. Septiembre, 2001.
- “Los caminos del Muradal (I)”, en *El Miliario Extravagante*, Nº 82, Agosto 2002. 2002^a.
- “Los caminos del Muradal (y II)”, en *El Miliario Extravagante*, Nº 83, Diciembre 2002. 2002^b.
- “El camino Toledo-Córdoba. Las ventas del Repertorio de Villuga”, en *El Miliario Extravagante*, Nº 88, Febrero 2004.
- SANCHO GÓMEZ-MANZANARES, Estidio-Silvestre; GARCÍA DE LA SANTA CASANUEVA, Tomás, “Un poblado romano en La Bienvenida (Real Valle de Alcudia-Almodóvar del Campo, Ciudad Real)”, en *Cuadernos de Estudios Manchegos*, Nº 10, 1960.
- SANZ SANCHO, Iluminado, *Geografía del Obispado de Córdoba en la Baja Edad Media*, Ediciones Polifemo, Madrid. 1995.
- Unión Académica Internacional. Comité Español, *Tabvla Imperii Romani, Hoja J-30: Valencia*. Impreso en el Instituto Geográfico Nacional, Madrid. 2001.
- USERO MORENO, Andrés, *Apuntes sobre la vía estrecha “Peñarroya-Puertollano” y sus estaciones en Ciudad Real*. Edición digital (<http://perso.wanadoo.fr/lafayette-68/pages/ferro/etroite/AndresUsero.htm>). 2000.
- VEAS ARTESEROS, Francisco de Asís, *Itinerario de Enrique III*, Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones. 2003.
- VVAA, *I Congreso de Historia de Castilla-La Mancha*. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, Servicio de Publicaciones. 1988.

VIÑAS, Carmelo y PAZ, Ramón, *Relaciones Histórico-Geográficas-Estadísticas de los Pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II. Reino de Toledo (Segunda parte)*, CSIC, Madrid. 1963.

Relaciones Histórico-Geográficas-Estadísticas de los Pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II. Ciudad Real, Instituto de Sociología Balmes, Instituto de Geografía Juan Sebastián Elcano, CSIC, Madrid. 1971.

ZARZALEJOS PRIETO, M.; FERNÁNDEZ OCHOA, C.; HEVIA GÓMEZ, P. y ESTEBAN BORRAJO, G., “Excavaciones en La Bienvenida (Ciudad Real). Hacia una definición preliminar del horizonte histórico-arqueológico de la Sisapo antigua”, en *Jornadas de Arqueología de Ciudad Real en las Universidad Autónoma de Madrid*, Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. 1994.

NOTAS

¹ Sobre lo cual, Santos Madrazo recordaba que “los hombres utilizan la oferta de la naturaleza siempre que responda a sus exigencias de tráfico. Por ello, tan pronto se valen de los medios técnicos a su alcance para deshacer obstáculos, como ignoran una llanura o inutilizan un valle de tránsito natural” (Madrazo, I, 24), llegando a concluir que los hechos físicos orientan la estructura de la red viaria pero son los factores históricos los que determinan la distribución de los trazados.

² La referencia cartográfica se refiere, mientras no se indique otra cosa, a Hojas 1:50.000. Se indicará la procedencia: SGE (Servicio Geográfico del Ejército) o IG (Instituto Geográfico), seguido del número de hoja y titularidad de ésta, de la fecha de edición y, finalmente, del término municipal donde se encuentra el punto referenciado. Por ejemplo: SGE 657-Sonseca 1994 Nambroca es el “mapa 1:50.000 del Servicio Geográfico del Ejército, Hoja 657- Sonseca, edición de 1994, en el término municipal de Nambroca”.

³ FHG: Félix Hernández Giménez. MCS: Manuel Corchado Soriano. MTN: *Mapa Topográfico Nacional*. Pº Puerto. RFII: *Relaciones Topográficas de Felipe II*. Mientras que no se indique otra cosa, todas las menciones al “Valle” han de entenderse al Valle de Alcudia y las menciones a “Almodóvar” han de entenderse a Almodóvar del Campo.

⁴ La venta de Juan de Dios es la “venta guadalerce” del camino Toledo a Córdoba de Villuga, en SGE 712-Madrivejos 1994 Los Yébenes. La venta de La Zarzuela es la “venta la çarçuela” de Villuga, en IG 736-Malagón 1966 Los Yébenes.

⁵ No sólo por la citada venta tenía entrada una ruta desde Córdoba; lo mismo ocurría por otra venta no muy lejana: por esos años -1885- describe Pérez de Rozas en sus *Itinerarios de España, Baleares y Canarias* el que numera como nº 810: *Córdoba á Brazatortas*, el cual por Adamuz y por Villanueva de Córdoba, pasa a Conquista y de aquí a la Venta de Zarzosa (Ciudad Real). Actualmente ni esta venta ni la citada de “la Inés” están imbricadas en ningún trazado asfaltado. Sólo en las cercanías de Zarzoso, por el puerto del Mochuelo, se abrió en 1927 la carretera, hoy asfaltada, de Alamillo a la aldea de San Benito y desde ella a Torrecampo (Gascón, 1994, 164).

⁶ Cuando todavía no existía el paso que ahora llamamos de Despeñaperros, se cruzaba por otros dos puertos adyacentes: por el puerto del Muradal hasta fines del siglo XVI y por puerto del Rey a partir de ese momento (Sánchez Sánchez, 2001).

⁷ Hasta que Madrid sustituye a Toledo como nodo del sistema viario.

⁸ Por la R.O. del 30 de septiembre de 1781 la Superintendencia de Caminos pedía a los intendentes información sobre el estado de las posadas, con el objeto de fijar precios y servicios. El intendente de Toledo, Juan Fermín de Garde, confecciona un interrogatorio para que lo cumplimenten los pueblos de su demarcación. Este interrogatorio no se repitió en otras provincias (Madrazo, II, 469); en su lugar, y en el caso de la provincia de La Mancha, el Intendente de la provincia, don Francisco de Mendoza recaba informes de los Alcaldes Mayores; el de Almodóvar, don Esteban de Salazar y Loizaga, envía su informe el 29 de diciembre de 1781 (Gascón, 1994, 546).

⁹ Confeccionadas a base de un *Interrogatorio a cuyos puntos deben responder los señores Vicarios jueces Eclesiásticos y Curas párrocos, cada uno en su distrito lo que comprehende* (Grupo Al-Balatitha, 12).

¹⁰ Además de seis rutas que cruzan por el Valle, trataremos también de dos itinerarios que, rozando los límites del Valle (la ruta de Idrisi por el Oeste y el camino de Puerto Robledo por el Este) son útiles para contextualizar el grupo.

¹¹ Sobre el significado viario de *Sisapo*, además de su mención en el *Itinerario* de Antonino, existe un dato epigráfico (CIL II, 3270) que atestigua una conexión entre *Sisapo* y *Cástulo*. Así mismo, otro hallazgo epigráfico confirma el funcionamiento en el

siglo I a. C. de una *servitus viae* entre *Sisapo* y *Corduba* impuesta por la *Societas Sisaponensis* (compañía propietaria de las minas). (Zarzalejos *et al*, 170). Sobre la comunicación *Cástulo-Sisapo*, se suele aceptar el trazado propuesto por Sillières, es decir por Linares, El Centenillo, El Hoyo y Mestanza.

¹² La vía N-S más cercana -señalada como “Otras vías, trazado inseguro”- es la que desde *Oretvm* pasando por El Centenillo se dirige a *Castvlo* (aunque los redactores de la *Tabvla* no hacen llegar ninguna vía a *Oretum* desde el Norte). Podría formar parte de la vía romana que MCS denomina “Toledo a Cástulo por Calatrava, Añavete y Baños” y que veremos pasar por nuestra zona como Camino de Puerto Robledo.

¹³ Para MCS, poco después de salir de Toledo se separan la antigua vía romana utilizada también por los musulmanes (Ajofrín, Sonseca, Arisgotas y Puerto de Marjaliza) y camino real cristiano (Diezma, Orgaz y Yébenes). Tras pasar la sierra por últimos pasos citados se juntan, pero nada más pasar la venta de las Guadalerzas o de san Juan de Dios, vuelven a separarse los dos caminos discurriendo así hasta Ciudad Real (por Fuente el Fresno a Calatrava la Vieja y Ciudad Real el romano) (por Darazután, Zarzuela, Malagón y Ciudad Real, el real cristiano). Desde Ciudad Real continúan juntos hasta Caracuel para separarse y no volver a juntarse hasta Córdoba: el camino real cristiano, desde Caracuel va por Almodóvar, camino de Veredas y puerto de la Coja, camino del Horcajo, Ventas del Molinillo, Inés, Tejada y Horcajo, Conquista, Adamuz, Alcolea y Córdoba. La vía romana iría por el camino Caracuel-Villamayor, camino de la Plata, puertos de Carnerero y Viñuela, Puerto Mochuelo, Torrecampo, Pedroche, Pozoblanco, Molino Horadado y camino viejo de Pozoblanco a Córdoba por el puerto Calatraveño y Espiel, castillo del Vacar y Cerro Muriano (MCS, 1969b, 16-17). (Este camino romano lo denomina “Toledo-Córdoba por Calatrava y Puerto Mochuelo”) (MCS, 1969a, 137). Para Enrique Melchor Gil (Arias, 1993, 19) la vía *Corduba-Toletum* sale del Valle por Puerto Mochuelo, Torrecampo, Pozoblanco y Puerto Calatraveño, apartándose aquí del trazado de MCS para optar por Villaharta y, por la Cuesta de la Matanza, ir a dar al Castillo del Vacar y dirigirse a Córdoba.

¹⁴ El *Armilatense coenobium* del pasaje de San Eulogio (FHG, 1997-I, 261) estuvo situado cerca de la llamada “junta de los Ríos”, anegada hoy por el embalse de Guadalmellato; a donde se llegaba previo cruce de los puentes árabes que, según FHG y más o menos transformados, todavía eran utilizados por la carretera de Cádiz a Madrid antes de llegar a Alcolea.

¹⁵ Un texto cristiano identifica *Fegabraen* (a partir de la corrupción de *Fayy Ibrahim*) con la “Angostura de la Torre de Abraham” (FHG, 1997-I, 269).

¹⁶ *Burt Alhuair* sería el Puerto de Alhober, actual Puerto del Milagro. Jiménez de Rada nos dice que construyó el castillo de Milagro *In via publica per quam Toletum arabes gravius infestabant* (Rubial, 38).

¹⁷ Para FHG, “nuestras vías musulmanas de importancia, además de ser designadas oficialmente mediante la mención de sus estaciones extremas, quizás lo fueran ya también aplicándoles un nombre especial”. En nuestro caso, este *Tariq min Qurtuba ilā Tuilaytula bi-l-yibal: camino de Córdoba a Toledo por la Montaña* recibía el nombre de *Balat al-‘Arus* (FHG, 1973, 149).

¹⁸ Ver IG 808-Almadén 1953 Almodóvar del Campo. Llamado Puerto del Jinete en SGE 808-Almadén 1995 Almodóvar.

¹⁹ Alfonso XI, 1333: Toledo, Ciudad Real, Abenójar, Chillón, Fuente Ovejuna, Azuaga, Alanís, Constantina, Villanueva del Río y Sevilla. (El retorno desde Sevilla por el mismo camino: por “la finojosa logar de Córdoba” -¿Hinojosa del Duque?-, Ciudad Real y Toledo). También Alfonso XI en 1342: Madrid, Guadalerza, Ciudad Real, Abenójar, el Pedroso (junto a Constantina) y Sevilla. Sin embargo, Sancho IV en 1293 yendo de Sevilla a Logroño sustituye Abenójar por Almodóvar: Córdoba, Bélmez, Belalcázar, Almodóvar y Ciudad Real (FHG, 1997-I, 121-122).

²⁰ IG 735-Fontanarejo 1955 Piedrabuena. Denominado “Cordel de Navalrincón” en SGE 735-El Robledo 1995 Piedrabuena.

²¹ Por el puerto de Alhober o del Milagro sigue transitando una carretera asfaltada; la que Hosta mencionaba hacia el Molinillo, Saceruela, Almadén y Santa Eufemia. Por este puerto cruzó en 1508 Fernando el Católico haciendo un viaje entre Toledo y Córdoba, en el que pasó por las localidades siguientes: Toledo, Pulgar, Las Ventas con Peña Aguilera y El Molinillo, aunque en vez de orientarse desde aquí hacia Almadén, lo hizo hacia Almodóvar pasando por Ciudad Real (Rumeu, 347).

²² “Gafid, Gahet, Gahete = Belalcázar”, en *Al-Andalus* 9 (1944), págs. 71-109. Editado en 1994 (FHG, 1997-I, 103-149).

²³ En 1608, una de las minas existentes en este lugar se denominaba “Bacar” (FHG, 1997-I, 258).

²⁴ Existen muchos ejemplos de la incidencia de la despoblación y la inseguridad en la determinación del itinerario a seguir por los viajeros: es el caso del rey Juan II que retornó de Córdoba a Toledo, en agosto de 1431 *por Andújar e por Bay-*

lén e por el puerto del Muladar e por Villa Real, porque era el camino más poblado (FHG, 1997-I, 310). También Enrique III en 1396 vuelve de Sevilla a Segovia pasando por Andujar, Bailén y Ciudad Real. (Veas, 85). Sin embargo, Navagero, que en 1526 cruza el Muradal con destino Toledo por El Viso, Almagro, Carrión y Yébenes describe una ruta alternativa *por otro camino menos solitario y desierto que el antedicho, para lo cual al salir de la venta del Palacio se debe tomar a la derecha para venir a Santa Cruz (de Mudela)*” para seguir por Valdepeñas y Manzanares, Consuegra, Mora y Toledo (García Mercadal, II, 36).

²⁵ González Tascón *et al* indican los itinerarios utilizados por las cuadrillas de carretas que conducían el azogue de Almadén a Sevilla. La ruta tenía un tronco común Almadén, Santa Eufemia y Azuaga, lugar donde se separaban dos ramales carreteros: uno por Malcocinado, Alanís, Constantina, Lora del Río, Tocina (donde existía servicio de barcas), siguiendo por Brenes hasta Sevilla. El otro ramal para la carretería marchaba por Llerena, Santa Olalla, el Ronquillo y Castilblanco de los Arroyos hasta Alcalá del Río, donde existía la posibilidad de cruzar el Guadalquivir o bien, bordeando el río, entrar en Sevilla por el puente de Triana. Entre estas alternativas que se abrían en Azuaga, discurría un camino de herradura para el transporte por recuas de mulas: desde Azuaga se dirigía a Alanís, Cazalla de la Sierra y el Pedroso hasta Cantillana, donde se cruzaba el río en barcas para seguir en dirección a Brenes y Sevilla (González Tascón *et al*, 683-692).

²⁶ Este camino de Sevilla a Toledo “vería aumentado su tráfico al recobrar aquella con los abbasies y ésta con Alfonso VI su preponderancia en la Península”, sin embargo, “en momento ya próximo a nosotros, el tránsito rodado, cada vez más intenso, ha motivado el abandono del paso por Gahete en la ruta de Sevilla hacia el centro peninsular. Hoy se prefiere bien rodear por Córdoba y Despeñaperros, bien ascender por el puerto de las Marismas, en demanda de los puentes de Mérida o Medellín, para continuar desde ellos hasta el de Almaraz y luego a Talavera” (FHG, 1997-I, 148).

²⁷ Ni esta venta ni el puerto homónimo aparecen en los mapas topográficos del IG y SGE. Estaba ubicada inmediatamente al NE del puerto y localidad de Viñuela. Esta venta se cita en las RFII separadamente de las del Camino de la Plata (de hecho no aparece en los *Repertorios* del XVI) y también es citada en el *Catastro* de Ensenada: “Propiedad de fray don Francisco Jijón y Pacheco, [...] en el sitio de San Bartolomé, parada de rigor en el camino para Almadén. Esta venta aparece todavía en 1785 en el mapa de Tomás López” (Rojas, 1978, 113). Figura también en la *Descripción de la Cañada Segoviana, desde Carabias al Valle de la Alcudia* (Imprenta de Manuel Minuesa, Madrid, 1856, p 37-38), donde se lee: *Entra la cañada en el término de Tirteafuera; por el mencionado río; continúa hasta el puerto y venta de Carnereros, donde concluye este término*. Según MCS posteriormente tomó el nombre de “Venta de Pringue” [...] viéndose todavía sus ruinas de poco relieve en la nariz que forman las dos cañadas antes de iniciar juntas la subida del puerto en cuya cuesta se advierten ciertos empedrados que tal vez procedan de obras de la antigua vía romana” (MCS III, 89). En este puerto de Carnerero estaba establecido uno de los puntos de percepción de derechos y control del tráfico ganadero (Gascón, 1994, 291 y 369).

²⁸ Dudamos de que haya que identificar esta venta “de Manuel Lozano” con la venta del Molinillo. El propietario de la Venta del Molinillo, José Calderón Laso, la arrienda a Manuel García Lozano en 1743 (Gascón, 1994, 192) quien compra en 1746 dos terceras partes de la venta. Pero en 1773 esta venta figura con el nombre de “Venta de los herederos de Manuel García Lozano y don Fernando Lasso” (Gascón, 1994, 194 y Gascón, 1995, 398). Da la impresión -puesto que el Manuel Lozano que el *Informe* cita vivo en 1781 es distinto del que comprando El Molinillo en 1743 es ya es difunto en 1773- que la Venta mencionada en 1781 no es la del Molinillo. Sin embargo, la distancia de tres leguas de Almodóvar que también dan los *Repertorios* coincide con la del Molinillo. Aunque tampoco podemos decir que la venta del Molinillo está “a la entrada en el Real Valle”. Por otra parte, la mención a haberla hecho mesón “de ocho años a esta parte” se compece poco con la identificación con El Molinillo. Además, esta identificación dejaría sin sentido la mención a *otra Venta* que el Alcalde Mayor citará a media legua de la venta de la Inés al tratar del camino de la Plata en su *Informe*. En todo caso, el *Catastro* de Ensenada (Rojas, 1978, 113) no ofrece otras alternativas.

²⁹ Cuando la procedencia de este camino es Toledo, el itinerario hasta Ciudad Real que describe Escribano es el mismo que el camino de la Plata.

³⁰ Madoz nos informa que tras unirse a la localidad de Torre Franca, se denomina desde entonces Dos Torres.

³¹ Desde Azuaga, este itinerario coincide con el que González Tascón *et al* señalaban como camino de herradura para el transporte por recuas de mulas del azogue de Almadén a Sevilla.

³² Ruta que, entre Ciudad Real y Villaharta, también vemos individualizada en el s. XIX; es el caso de un itinerario descrito por Pérez de Rodas, que numera con el nº 802 y denomina *Ciudad Real a Villaharta por Almodóvar del Campo y Pedroche*. (139 k.—C.^a): Ciudad Real, Poblete, Torrecilla, Río Jabalón, Caracuel, Río Abenójar o de la Vega, Almodóvar, Retamar, Brazatortas, caserío, Río Guadalmez, Torrecampo, Pedroche, Pozoblanco, Río Cuzna, Río Guadalbarto y Villaharta” (donde enlaza con otro itinerario a Córdoba) (Pérez de Rodas, 327).

³³ Veas hace dar un quiebro al itinerario de los embajadores al identificar esta venta con la aldea de Navagrande (junto al actual Conquista), lo que le obliga a precisar que tras dejar esta venta no pasaron por Adamuz y Alcolea, sino que siguieron por Pedroche. Esta venta debemos buscarla muy próxima a la vertiente sur del puerto del Mochuelo, cerca del pago y arroyo llamado “Navalagrulla”, en IG 834-San Benito 1953 Almodóvar.

³⁴ Por otra parte, salvo por la mención que hace el Alcalde Mayor a la aldea de Veredas como paso del Camino de Sevilla, parecería que el tránsito entre las ventas de Carnerero, Bienvenida y Zarzoso está mejor alineado cruzando por el puerto de Tres Ventas que por el de Veredas. El camino que del Puerto de las tres Ventas ba a la Vienvenida está documentado en 1774 (Gascón, 1994, 578) y rotulado en IG 809-Tirteafuera 1953 Almodóvar, aunque ya no figura en SGE 809-Tirteafuera 1995 Almodóvar del Campo. También en el *Libro de la Montería* de Alfonso XI se menciona el “camjno que va de Almodouar a las Tres Ventas” (vers 9.265). Lo que no se compadece con la lógica de este camino es su hipotético paso por la venta de “Manuel Lozano”, en el caso de que ésta se correspondiera con la del Molinillo.

³⁵ Un testimonio de 1960 sobre el paso de este camino por La Bienvenida nos lo da don Edistio-Silvestre Sancho quien dice que aquí se cruzan “dos caminos antiguos: el antiguo de Almadén a Veredas [...] y el que va a Andalucía por la Venta del Zarzoso y Puerto Mochuelos” (Sancho, 38).

³⁶ Llamado en ocasiones “Vereda Mayor de Alcudia”, “Cañada Mayor de Alcudia” y, en los mapas topográficos: “Vereda de ganados a la Cruz de Corcha” (IG 835-Brazatortas 1954 Almodóvar del Campo) o “Cordel de Ganado a la Cruz de Corcha” (MTN 1:25.000 835-I Los Santiagos).

³⁷ Por otra parte, aunque en esta venta el camino se une a la vía pecuaria para cruzar juntas el puerto del Mochuelo; poco después de desenvolverse de la bajada de su vertiente sur, el camino y la vía pecuaria se separan, cruzando el Guadalmez por lugares distintos y adoptando nuestro camino el nombre de “Camino Real de Andalucía a La Mancha”, así rotulado en IG 834-San Benito 1953 Torrecampo; nombre que mantiene en IG 859-Pozoblanco 1955 Torrecampo al entrar en Torrecampo. Por su parte, la vía pecuaria se denomina al norte del Guadalmez “Cañada del Horcajo” y al sur del mismo río “cordel de la Mesta”, el cual adopta una clara dirección oeste tras pasar por la ermita de Virgen de Veredas en IG 834-San Benito 1953 Torrecampo.

³⁸ Sentido viario que está claro cuando las RFI de Almodóvar, al mencionar la venta Zarzoso, dicen que “está en el camino real que va a los Pedroches y Extremadura”. En un documento de 1717 las propietarias de esta venta, una comunidad de monjas de Pedroche, se refieren a ella como “una venta de hospicio para los caminantes y traxinantes [...] por ser el camino de las tierras de Castilla a las de Andalucía, reynos de Sevilla, Puerto y Cádiz [...]” (Gascón, 1994, 544).

³⁹ FHG identifica este “Villar” con el despoblado de los Villares, al norte de Córdoba, de modo que este camino del Villar sería el llamado “camino de la Cuesta del Cambrón”, siendo así que “este camino viejo de Córdoba a Ovejo tiene entronque natural con el que, al parecer, es también camino viejo de Ovejo a Villanueva de Córdoba, lo que se aviene con la meta de Almodóvar del Campo y de Villa Real” (FHG, 1997-I, 308-309).

⁴⁰ La lógica de este viejo camino de la Plata ya la indicó Madrazo: “Salía de Córdoba y, por Alcolea y Adamuz, ascendía hacia Conquista para, por la línea del ferrocarril, cruzar el río Guadalmez y continuar por el puerto y camino del Horcajo, valle de Alcudia y puerto de la Coja a salir a Almodóvar del Campo, y por el puerto de Caracuel, a Ciudad Real. Este viejo camino tenía la ventaja de seguir la línea más fácil y de menor resistencia aprovechando los pasos naturales, los terrenos abiertos y considerables espacios des poblados. Resultaban, de esta forma, 272 km de Córdoba a Toledo, mientras que por Bailén y Manzanares son 350. De Córdoba a Ciudad Real había 173 km, que por Montoro y Puertollano ascienden a 196 y se elevan a 265 por Valdepeñas y Almagro” (Madrazo, I, 33).

⁴¹ *Cordoba e fasta toledo ay quarenta e seys leguas e van por la puente de alcolea dos leguas e por adamur tres leguas e por almodovar del campo diez y syete leguas e por caracuel quatro leguas e por cibdad real dos leguas e por malagon quatro leguas e por yebenes seys leguas e por orgaz una legua e por biezza dos leguas [art. 3486]. Estas son las etapas de su recorrido: Parti de cordoba para la puente de alcolea [Art. 3487]. Parti de la puente de alcolea para adamuz [Art. 3495-3496]. Parti de adamuz para naba grande [Art. 3508]. Parti de naba grande para almodobar del campo [Art. 3518-3519]. Parti de almodobar del campo para caracuel. [Art. 3533]. Parti de caracuel para torrecilla [Art. 3539]. Parti de torrecilla para poblete. [Art. 3541]. Parti de poblete para çibdad rreal [Art. 3542] (Colón, I, 323-332). Se situaba Navagrande donde la ermita de San Gregorio, patrono de la actual Conquista, cuyo término municipal se formaría a partir del de Navagrande. Ermita y villa se encuentran en IG 860- Fuencaliente 1955 Conquista. Navagrande es parroquia documentada en el siglo XVI (*Estatutos de la Sancta Yglesia Cathedral de Cordoba* del obispo Fr. Bernardo de Fresneda) y que probablemente proceda del siglo XIII (SANZ, 83 y 132). Conquista surgió hacia “mitad del siglo XVI” (Ocaña, 78) por traslado de la población de Navagrande al lugar llamado “Casas Pajerizas” o “Las Porquerizas”.*

⁴² Por ejemplo, FHG dice equivocadamente que el itinerario de Villuga y Meneses transcurre por una serie de ventas “que, por su situación, evidencian el descenso al valle del Guadalmez por Puerto Mochuelo” (FHG, 1997-I, 312). Francisco Gascón Bueno dice sobre este camino que “no estamos tan seguros de su itinerario como parece estar algún autor” y cita a Quirós Linares (*La Minería en el Campo de Calatrava*) quien, a su vez, siguiendo a Medrano y Triviño (*Consideraciones sobre el estado económico, moral y político de la provincia de Ciudad Real*): “señala que el camino de la Plata iba de Ciudad Real hacia Mestanza, dejando de ser carretero antes de llegar a dicha villa” (Gascón, 1994, 179). Por su parte, Gascón dice mantener el trazado que da MSC; señalando que “el trayecto más probable sería por Villamayor, Puerto de la Coja, pasando a Alcudia por un lugar muy próximo al llamado Puerto de Suelta, entre Brazatortas y Retamar (sic), y seguiría por Alcudia a lo largo del llamado camino del Horcajo, jalonado con la venta Peñuela, del Molinillo (hoy probable casa de la Divina Pastora) y del Alcalde (hoy de la Inés)” (Gascón, 1994, 180). Realmente para MCS este camino real no pasaría por Villamayor, sino por Almodóvar. El trazado de Corchado es el siguiente: desde Caracuel “sigue el camino real hasta Almodóvar del Campo, y desde allí el camino de Veredas y Puerto de la Coja, el camino de Horcajo y Valle de Alcudia, con las ventas del Molinillo, Peñuela y Alcalde (o Inés); puerto del Horcajo y ventas de Tejada y Cuadrado, venta y río Guadalmez, con el nombre de Camino Real de la Plata, pueblo de Conquista (antes venta de Porquerizas), caminos de la Plata, de Córdoba y de Conquista a Adamuz [...]”, transitando luego por una serie de ventas, Adamuz, Alcolea y Córdoba (MCS, 1969b, 17-18).

⁴³ En lo que también coincide Madoz, quien en la voz Almodóvar, y tratando de sus caminos dice que “la antigua calzada de la Plata pasa a 3/4 de leguas al noroeste de la población, los demás son comunales, carreteros y de herradura pero todos muy abandonados”, lo cual equivale a decir que pasa por la venta de Carnereros; por el mismo acceso que el camino Sevilla Madrid.

⁴⁴ Ni el Puerto de Tejada ni el del Horcajo figuran en los actuales mapas topográficos 1:50.000 tanto del IG como del SGE. Sí que aparece el Puerto del Horcajo en el MTN 1:25.000 Hoja 835-III Minas del Horcajo 1998, pero está inadecuadamente rotulado ya que aparece en el lugar que corresponde al Puerto de La Inés. Véase, para este tema, las determinaciones de la mojonera entre Almodóvar y Brazatortas, que toman como lugares de referencia “Puerto Morillo, Puerto de la Inés, camino Real de la Plata y Puerto del Horcajo [...]”; en una variación posterior, “se cambiaron algunos mojones en el trazado del puerto de la Inés al del Horcajo” (GASCÓN, 1995, 372-373). Así mismo esta misma Descripción de Lorenzana indica que los puertos de Tejada y del Horcajo están separados por una legua. Por lo que el puerto de Tejada sería el llamado puerto de la Inés que Hernández-Pacheco rotula, en el mapa que recogen Rubio *et al*, separado del puerto de Niefla por la altura Chorreras (RUBIO *et al*, 8- 9). El puerto del Horcajo se debe situar junto a la población homónima; es por el que se accede a la población de ese nombre, y está perforado por el túnel homónimo del FFCC Peñarroya-Puertollano.

⁴⁵ Según la RAE, una acepción de “conducta” es la “recua o carros que llevaban la moneda que se transportaba de una parte a otra, y especialmente la que se llevaba a la corte.”

⁴⁶ Las RFII de Almodóvar dicen que por allí pasa el “camino real y cursado que va de Castilla para el Andalucía”. Para la RAE la voz “corso” tiene esta acepción: “loc. adv. Transportando cargas a lomo con toda la rapidez posible, remudando las bestias oportunamente a fin de no perder tiempo en darles pienso y descanso. Llevar, traer a corso”.

⁴⁷ Venta del Molinillo (Gascón, 1994, 547).

⁴⁸ Las restantes ocho ventas que están fuera de este camino son: *Bardino*, *Culebrilla*, *Tamiyoso*, *Zanzoso* (sic), *Brenveida* (sic), *Viñuela*, *Carnerero* y *Mohedano*. La mayoría se enumeran alineadas en el trayecto del Camino de Sevilla a Madrid; cuatro tienen ubicación conocida: Zarzoso, Bienvenida, Viñuela y Carnerero; *Mohedano* pudiera estar próxima a ésta última: cerca de Fuente Modiano (SGE 809-*Tirteafuera* 1995 Almodóvar). *Tamiyoso* puede estar cerca de Zarzoso, junto al arroyo Tamujoso de SGE 834-*San Benito* 1995 Almodóvar. *Culebrilla* puede estar cerca del pago, arroyo y camino de este nombre al O. de Tamujoso.

⁴⁹ El Puerto del Ojuelo es citado en el *Libro de la Montería* de Alfonso XI: *Et son las bozerias: la vna por el puerto de Santi Spiritus; et la otra por el Puerto del Oiuelo, et dende por el camjno que va de Almodouar a las Tres Ventas* (Alfonso, 559). Hay un “camino del Ojuelo” rotulado en IG 809-*Tirteafuera* 1953 *Brazatortas* que al trasponer la sierra de Valdecabras se continúa como “senda de puerto viejo” IG 809-*Tirteafuera* 1953 Almodóvar.

⁵⁰ Gascón al enumerar las ventas mencionadas en las RFII sustituye, sin dar más detalles, el nombre de Oxesa por el de “Venta de la Coja”, de la que dice estar “junto al puerto de su nombre” (Gascón, 1994, 187), y afirma que no rebasó el siglo XVII, “ya que en 1670 el vecino de la aldea del Retamar, José Redondo, se cobra una deuda de su ventero, Diego de Ayora, quitándole 44 vigas y derrumbándose la techumbre.[...] La venta estaba situada junto al puerto de la Coja, lugar a la salida de Almodóvar hacia Andalucía, de frecuentes robos, tanto en el siglo XVII como posteriores” (Gascón, 1994, 202). Ver camino del puerto de la Coja en MTN 1:25000 Hoja 809-IV *Viñuela*.

⁵¹ Entre Almodóvar del Campo y la venta del Molinillo, Villuga intercala “tartanado” en el itinerario 73 de Arias (de León a Sevilla). Astrana y Corchado Soriano la ubican cerca de la actual estación de Veredas, en el punto donde el FFCC Madrid-Badajoz cruza el río Ojailén (MCS, 1982,100), en IG 809-*Tirteafuera* 1953 *Brazatortas*.

⁵² Ver senda, camino y chozas de Navavacas en IG 809-*Tirteafuera* 1953 *Brazatortas*.

⁵³ Casa de Venta Peñuela, en IG 835-*Brazatortas* 1954 *Brazatortas*.

⁵⁴ Hoy Casa de la Divina Pastora, en IG 835-*Brazatortas* 1954 Almodóvar. Se llamaba Venta del Molinillo por uno instalado en la presa del arroyo cercano. En 1666, el portal o cobertizo “en que jugaran a los naipes Rincón y Cortado” se transforma en oratorio abovedado para poder celebrar allí misas para la importante población de pastores trashumantes. La chimenea y la cocina de la “Casa de Divina Pastora” son respectivamente el campanario y oratorio antes mencionado (Agostini, 1936, 45). En la escritura de venta 1746 se dice que está “vía recta en el camino que llaman de la Plata y ban de esta villa las Postas, Correos y estaphetas a la venta que llaman del Alcalde” (Gascón, 1994, 192).

⁵⁵ “Venta de La Inés”, en IG 835-*Brazatortas* 1954 Almodóvar del Campo (Inadecuadamente rotulada en SGE 835-*Brazatortas* 1994 Almodóvar del Campo. Sí, está correctamente ubicada en el MTN 1:25.000 Hoja 835-III Minas del Horcajo 1998). En 1746 la compra Jacinto García Lozano, quien casa en 1761 con Inés Ruiz Castellanos de quien toma el nombre de Venta de la Inés. Para Astrana Marín era la mejor venta de la ruta. Era fin de jornada, donde se solía hacer noche y se descansaba un día. Tenía parada de postas. En el mapa de Tomás López de 1785 se le llama “Venta de la Cotofía o de Baltasar. (Gascón, 1994, 194-196). En 1797 aparece como Venta de Arriba (Gascón, 1994, 548).

⁵⁶ Venta Tejada. Cervantes la menciona en *La Ilustre Fregona*. No figura en los actuales MTN 1:50.000 ni 1:25.000. Se encuentra en el curso del camino rotulado como “Camino de la Plata” en el MTN 1:25.000 Hoja 835-III Minas del Horcajo 1998. Sus restos se encuentran en las coordenadas 30 S 0375013 UTM 4266193. Según Astrana Marín, todavía funcionaba en los primeros años del siglo XX. Está en el camino natural por el que se transportaba el plomo argentífero del importante centro minero de Minas del Horcajo a la estación de Veredas.

⁵⁷ En la actual localidad de Minas del Horcajo, en IG 835-*Brazatortas* 1954 Almodóvar.

⁵⁸ Se identifica (MCS, 1969b, 12) con “San Serafín (Minas)”, junto al rotulado como “Camino Real Viejo de la Plata” en IG 860-*Fuencaliente* 1955 Almodóvar del Campo. San Serafín era un poblado con 37 casas y 96 vecinos en 1899 (Hervás, 136).

⁵⁹ También llamada Venta de Guadalmez. Ocaña Torrejón la ubica (OCAÑA, 78-79) equivocadamente junto a la ermita de San Gregorio IG 860- *Fuencaliente* 1955 *Conquista*. Por las *Relaciones de Felipe II* sabemos que está en término de Almodóvar. Seguramente próximo al río homónimo: IG 860-*Fuencaliente* 1955 Almodóvar.

⁶⁰ Son las siguientes: 1.- *Porcarizas*: Conquista (IG 860- *Fuencaliente 1955 Conquista*) 2.- *Ventas Nuevas*: Cortijo de Ventas Nuevas (SGE 88-*Villanueva de Córdoba 1996 Villanueva de Córdoba*) 3.-*Alhama*: Venta La Jama (*Mapa Geográfico del Reyno y Obispado de Córdoba. Tomás López, 1797*), 4.- *De la Cruz*: Venta de la Cruz (SGE 881-*Villanueva de Córdoba 1996 Villanueva de Córdoba*), 5.- *Los Locos*: Cortijo de Venta de los Locos (SGE 881-*Villanueva de Córdoba 1996 Cardeña*), 6.- *Darã*: Cortijo Venta de Orán (SGE 881-*Villanueva de Córdoba 1996 Adamuz*), 7.- *Crenedilla*: Cerro de Fresnedilla (SGE 881-*Villanueva de Córdoba 1996 Montoro*), 8.- *Dos Hermanas*: Venta del Puerto-vértice geodésico- (IG 882-*Cardeña 1969 Montoro*), 9.- *del Fresno*: arroyo Fresnedoso- Venta del Fresno (IG 902-*Adamuz 1946 Adamuz*), 10.- *Nauagunte*: Venta de Navajunda (Mapa de Tomás López de 1797), 11.- *Aguas dulce*: Venta de Aguadulce (SGE 902- *Adamuz 1996 Adamuz*), 12.- *Damaz*: Adamuz (SGE 902- *Adamuz 1996 Adamuz*), 13.- *Malabrigo*: Venta de Malabrigo, 14.-*Puente de Alcolea*: Alcolea (SGE 923- *Córdoba 1997 Córdoba*) 15.- *Monton dela tierra*: Venta de Montón de Tierra (SGE 923- *Córdoba 1997 Córdoba*)16.- *Córdoba*. (ver Sánchez Sánchez, 2004).

⁶¹ Cosa que también refrendan las RFI de Villamayor, al decir que *Este pueblo no es muy pasajero porque media legua del pasa el camino rreal, ques muy pasajero, que ua de Toledo a Córdoba y a Seuilla y a otras partes, y en tiempo de ynuierno por ser tierra más enjuta el camino desta villa, pasa por aquí jente a Córdoba y a Seuilla y a Estremadura: ay en el dicho camino rreal media legua desta villa en su término vna uenta que se dize la uenta de Torres* (en IG 810-*Almodóvar 1950 Villamayor de Calatrava*). Sin embargo, las *Descripciones* de Lorenzana nos dan otro dato distinto: *Villa Mayor se dice era en su origen un conjunto de ventas que se llamaban de Val Maior sobre el camino real de la Plata* (Grupo Al-Balatitha 80).

⁶² Romano y Sanz hablan del *camino de la Buenaplata, por donde se transportaba el plomo argentífero de las minas del Horcajo y que antes fue el viejo camino real de Madrid a Andalucía* (Romano et al, 177).

⁶³ Cuando Juan Rufo (1547 - 1620) poetiza en el “Romance de los Comendadores” (Juan Rufo, *Las seiscientas Apotegmas y otras obras en verso*, Espasa-Calpe, 1972, Madrid, pág. 259) sucesos ocurridos en 1448, hace pasar el camino por Almodóvar.

⁶⁴ El camino de ruedas de Madrid a Andalucía en esa fecha de 1775 todavía no es el paso de Lemauro por Despeñaperros (pero tampoco se pasa por la vieja ruta de los *Repertorios* -Muradal- ni por el paso más reciente del Puerto del Rey; sino que se ha abierto “un buen camino nuevo” que transcurre desde la ermita y venta de Las Virtudes hacia Aldeaquemada para seguir luego a Santa Elena). Pues bien, es este camino por Aldeaquemada el que figura como camino de ruedas en el capítulo de *Caminos de Andalucía. Madrid para Cádiz* (Escribano, 21).

⁶⁵ En el *Mapa del Reino y Obispado de Córdoba*, de 1797, de Tomás López es sinónimo de “Villanueva de Córdoba”.

⁶⁶ Inadecuadamente citada ya que su ubicación es al norte de Aguadulce. Ver Madoz, voz Adamuz.

⁶⁷ La Hoja 835-II Brazatorras del MNT 1:25.000 rotula el puerto de “Retamar” inmediatamente al este de Puerto Suelta, junto a la estación de Cabezarrubias del FFCC Puertollano Peñarroya, en contradicción con el texto de las *Descripciones* de Lorenzana ya que en esta ubicación no cumple las distancias de una milla a Almodóvar y una legua a Puerto Suelta. El puerto del Retamal citado en las *Descripciones* debería ubicarse entre la localidad de este nombre y Almodóvar, en la Sierra Decarada de la Santa, en SGE 809-*Tirteafuera 1995 Almodóvar*, por donde cruza uno de los “caminos de Retamar a Almodóvar del Campo”.

⁶⁸ Todavía en 1848, en el acta de división de la comunidad que tiene Almodóvar con Puertollano y Fuencaliente, se menciona al “vecino de esta villa que hoy habita o en adelante habite la Posada de Bentillas” (Gascón, 1994, 542). En el trayecto de este camino se documenta también la existencia de una venta denominada Venta de Zulema que estaba “posiblemente situada cerca del lugar en el que la vieja vía del Ferrocarril de vía estrecha Puertollano-Peñarroya cruzaba la cañada ganadera” (Gascón, 1995, 208).

⁶⁹ De Montoro, Madoz dice que “hay dos caminos de herradura, el uno que conduce a Madrid saliendo a la Mancha por Fuencaliente, y el otro a las villas de los Pedroches y Extremadura”. Todavía en 1932, recuerda Manuel Criado su carácter de herradura: “hasta los últimos años del siglo XIX, no contaba Montoro con otras vías de comunicación que [...] la carretera de Madrid a Montoro [...]; el camino de herradura, que se dirigía a la Corte por Fuencaliente, el que conduce a Extremadura por los Pedroches; y el de Montoro a Villanueva de Córdoba” (Criado Hoyos, 243).

⁷⁰ Miguel F. Gómez Vozmediano, <http://www.lacomarcadepuertollano.com/mensual/> (“Periódico independiente de Puertollano y Comarca”) *Hace trescientos años... 20 de marzo de 1703*.

⁷¹ Desde Toledo tras pasar por Consuegra y *Oretum*, continúa por entre los castillos de Salvatierra y Calatrava la Nueva. Sigue el camino de Calzada. Pasa por Belvís y la Alameda; sigue el camino de San Lorenzo a Calzada; pasa por la Hoz del Fresneda, o tal vez por el Puerto Romillo. Sigue el camino del Hoyo a Calzada, y el de Mestanza al Hoyo, pasa por esta aldea y toma el camino de Andalucía [*IG 862-Santa Elena 1954 Mestanza*]: cruza el límite de provincias y sigue el camino del Hoyo a Baños de la Encina. Sigue por el camino del Hoyo o Vereda de la Plata, pasa próximo a las salas de Galiarda, continúa por el camino de Los Escoriales y camino de Andújar, dejando a un lado las ruinas de Cerrajeros. Continúa por el Callejón de San José o Camino de la Piedra del Gallo, pasa al pie de la Atalaya, y por el camino de este nombre llega a Andújar (MCS, 1969a, 139).

⁷² En la *SGE 836-Mestanza 1995* podemos identificar la Hoz del Fresneda (entre Morrón de Almansa y vértice Encinas). Río Frío se llama al resultante de la junta del Fresneda y el Montoro en *IG 861-Solana del Pino 1985 Mestanza* que, en su curso hacia el sur pasará a denominarse Jándula tras recibir el aporte de varios afluentes. Según MCS, existen restos de camino enlosado en el puerto de Fray Domingo (MCS, 1982, 325).

⁷³ Un esquema de los itinerarios que salvan Sierra Morena pasando por El Hoyo se configura considerando dos trayectos que acceden a El Hoyo desde el Norte (1.- vía pecuaria que procedente de Puertollano y Mestanza se dirige a Andújar y 2.- el que llamamos camino a Andújar por las Hoces) y otros dos que se continúan por el Sur (1.- la vía pecuaria “Vereda de la Plata” y 2.- el camino a Andújar por el Peñón de Ambroz). Existe otra vía por El Hoyo hacia El Centenillo: la vía Sisapo-Cástulo. También pasando por El Hoyo se trazó mucho más adelante el proyecto de FFCC de Puertollano a Córdoba, del que se observan todavía algunas obras siguiendo el curso del río Ojailén primero y el del Fresneda después; las estaciones previstas eran: Puertollano, El Villar, Villanueva de San Carlos, Mestanza, El Hoyo, Contadero, La Lancha, Nuestra Señora de la Cabeza, Andújar y Marmolejo (Usero).