

SERVICIO DE INVESTIGACIÓN PREHISTÓRICA  
SERIE DE TRABAJOS VARIOS  
Núm. 92

# LOS ACCESOS A LA CIUDAD IBÉRICA DE MECA MEDIANTE SUS CAMINOS DE RUEDAS

---

Por  
SANTIAGO BRONCANO RODRÍGUEZ  
y  
M<sup>a</sup>. DEL MAR ALFARO ARREGUI



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALENCIA  
1997





SERVICIO DE INVESTIGACIÓN PREHISTÓRICA  
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALENCIA  
SERIE DE TRABAJOS VARIOS  
Núm. 92

# LOS ACCESOS A LA CIUDAD IBÉRICA DE MECA MEDIANTE SUS CAMINOS DE RUEDAS

Por  
SANTIAGO BRONCANO RODRÍGUEZ  
y  
M.<sup>a</sup> DEL MAR ALFARO ARREGUI



VALENCIA  
1997



DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE VALENCIA  
SERVICIO DE INVESTIGACIÓN PREHISTÓRICA

SERIE DE TRABAJOS VARIOS

Núm. 92

Depósito Legal: V-3825-1997

I.S.B.N.: 84-7795-120-9

*Imprime:* T.G. Ripoll, S.A.  
Pol. Ind. Fuente del Jarro  
Tel. (96) 132 40 85  
Paterna (Valencia)

# ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
I. INTRODUCCIÓN.....	9
II. EXCAVACIONES.....	13
III. DESCRIPCIÓN.....	21
Vía Principal.....	22
Caminos secundarios.....	139
IV. ESTUDIO.....	179
La Vía Principal.....	179
El Gran Nudo de caminos.....	183
Los Caminos Secundarios.....	185
Apartaderos.....	189
V. CONCLUSIONES.....	195
VI. Apéndice:	
“Un departamento ibérico sobre el tramo 2.060-2.080 m.”	
Por M. <sup>a</sup> del Mar Alfaro Arregui y Asunción Martín Bañón.....	199



## I. INTRODUCCIÓN

Este tercer trabajo que sobre la ciudad ibérica de El Castellar de Meca ahora presentamos, es una prolongación de los dos que anteriormente hemos publicado, sobre todo del segundo de ellos, que también trataba de sus caminos de ruedas.

Recordemos que en el primero<sup>1</sup> se procuró recopilar en un sólo volumen todo lo que se había escrito sobre el yacimiento, ya fueran citas, noticias, estudios o trabajos de investigación publicados o incluso inéditos. En este último estado permanecía, por ejemplo, el excelente trabajo topográfico reflejado en el mapa que levantó el General Lammerer en 1921 en compañía de A. Schulten y que permanecía aún desconocido.

Las opiniones realizadas por los diversos autores que escribieron las obras recogidas, quedaron sometidas a un análisis exhaustivo o a una crítica razonada de acuerdo con los datos físicos y arqueológicos existentes en el yacimiento.

Una vez reunida y publicada toda la abundante, dispersa y poco o nada conocida documentación que se había ido generando a lo largo de siglos sobre la célebre ciudad rupestre de Meca, nos interesamos, dejando de lado otras facetas quizá más atractivas en principio, por la investigación de lo que para nosotros era uno de los aspectos más interesantes de cuantos nos ofrecían los restos arqueológicos del yacimiento: sus caminos de ruedas.

Pensamos esto por ser Meca un caso excepcional en lo que se refiere a la conservación de restos físicos de vías prerromanas. Lo dicho nos permitiría tener la ocasión, excepcional también, de acometer el primer estudio que se realiza sobre este tipo de obra pública ibérica.

Aunque la primera información que nos ofrecieron estos caminos nos remitía a su utilización en época ibérica, la excavación del llamado Camino Hondo, nos brindó la posibilidad de demostrar sin ningún género de dudas que no sólo fueron construídos en época prerromana, sino que quedaron clausurados para siempre desde el preciso momento en que

la ciudad fue sometida a asedio por el ejército romano, posiblemente en el paso de los siglos III al II a.C., fecha ésta en la que es destruído también el cercano poblado ibérico de El Amarejo<sup>2</sup>. A partir de dicho momento y tras la destrucción de la ciudad, ni un solo carruaje entró o salió de ella; los caminos se fueron ocultando rápidamente por los sedimentos que los arrastres depositaban en su interior y pronto fue perdida la memoria de su existencia.

Nos encontramos, pues, ante la presencia de una serie de caminos prerromanos cuya importancia radica especialmente en saber que no fueron utilizados ni en época romana ni en épocas posteriores, por lo que, al no sufrir ningún tipo de modificación en el tema viario, todo lo conservado nos remite a unas obras y aspectos culturales relacionados con ellas estrictamente ibéricas.

El profundo desgaste sufrido por la base rocosa sobre la que discurrían, debido al roce de las llantas metálicas, la presencia de rectificaciones o variaciones de trazados más antiguos, que fueron abandonados tras un prolongado uso por otros posteriores, y la aparición de un buen lote de cerámicas fenicias, nos permitieron establecer que el tráfico rodado en Meca fue muy antiguo. Sin duda alguna existía en época protoibérica, iniciándose muy posiblemente en época preibérica o finales de la Edad del Bronce. Así, la impresionante obra que supuso el trazado y construcción del Camino Hondo, con ser de una gran antigüedad dentro de la etapa cronológica que abarca la Época Ibérica, no fue el primer camino de acceso para carros realizado en esta zona, sino que se aprecian señales de la existencia de un trazado anterior más sinuoso.

Una deducción inmediata y lógica de estos hechos es la constatación de la existencia de una ciudad rica muy antigua que motivó la presencia del comercio extrapeninsular como el fenicio, lo que impulsó aún más el desarrollo y continuado florecimiento de la ciudad ibérica hasta su destrucción por la potencia bélica romana.

<sup>1</sup> BRONCANO RODRÍGUEZ, S.: "El Castellar de Meca, Ayora (Valencia). Textos". E.A.E., 147. Madrid, 1986.

<sup>2</sup> BRONCANO RODRÍGUEZ, S.: "El depósito votivo ibérico de El Amarejo, Bonete (Albacete)". E.A.E., 156. Madrid, 1989. Pág. 33.



Lám. I.—Vista aérea con los caminos descubiertos.

Aparte de estas consideraciones ya expuestas en el tomo publicado hace seis años<sup>3</sup>, la excavación de los caminos situados intramuros de la ciudad, o calles si se prefiere, suministró una serie de datos directos o indirectos de gran importancia y variedad, desde los relativos a la puerta de entrada y su defensa hasta el diámetro de las ruedas o la longitud de los ejes de los carros que por allí circularon, pasando por la forma de funcionamiento de los aljibes, canteras, etc.

<sup>3</sup> BRONCANO, S. Y ALFARO, M<sup>a</sup> DEL MAR: "Los Caminos de ruedas de la ciudad ibérica de El Castellar de Meca (Ayora, Valencia)". E.A.E., 162. Madrid, 1990.

En el nuevo trabajo que ahora presentamos pensábamos haber incluido en un principio el estudio de la totalidad de los caminos que desde los llanos circundantes al Castellar de Meca suben por las laderas hasta acceder a la puerta de entrada a la ciudad. Pero la inesperada cantidad de vías descubiertas y su excesiva longitud (Lám. I) nos obliga a dividir su publicación en dos volúmenes.

Efectivamente, al realizar nuestro plan de publicación, en un primer momento pensábamos que dichos caminos se reducían al número de dos, es decir, al principal, que saliendo de la ciudad se dirige al O., y a otro, menos importante, que toma la dirección contraria a los pocos metros de atravesar la salida tras realizar su trazado una semicircunferencia perfecta. Dicho de otra forma, pensábamos que el tra-

zados de estos caminos se había realizado directamente desde la puerta de la ciudad hasta el llano sin otras desviaciones.

Sin embargo, a partir del progresivo descubrimiento de la Vía Principal y tras un meticuloso estudio de las curvas de nivel del mapa fotogramétrico a escala 1:1.000, de la inspección ocular exhaustiva de más de 300.000 m<sup>2</sup> intentando rastrear las más leves señales de carriladas conservadas sobre la base rocosa cuando ésta afloraba a superficie, nos fueron suministrando datos que, tras su comprobación, nos ofrecieron la evidencia de una inesperada red de caminos que enlazan con la Vía Principal, a la vez que dicha red se iba haciendo más extensa según se va descendiendo en altura hacia los llanos circundantes al cerro.

Es posible que aparte de los caminos que hemos conseguido descubrir, queden algunos otros por detectar, aunque creemos que éstos, si existen, debieron ser menos utilizados, por lo que no llegaron a dejar señales suficientes que perduraran hasta nuestros días mediante las cuales puedan ser localizados.

Tal y como suponíamos, en estos trazados empiezan a aparecer datos que no se encontraban en las vías del interior de la ciudad. Nos referimos a los empedrados.

En efecto, la composición rocosa de la cima del cerro y la costumbre de los iberos de trazar los caminos sobre la roca siempre que fuera posible, hicieron innecesarios los empedrados dentro de la ciudad. Los caminos que discurren por las laderas están también trazados sobre la base rocosa, pero hay momentos en los que ésta falla, dándose oquedades o zonas erosionadas, por lo que hubieron de ser rellenadas o allanadas mediante la colocación de lajas de piedra de mediano, regular o gran tamaño, ofreciendo un pavimento o empedrado de gran resistencia al paso de carros y caballerías.

Igualmente creemos que las vías, según que discurren a cotas más bajas, irán aumentando sus tramos de empedrados. Estos nos irán proporcionando una información única hasta el momento en torno a su estructura y composición con vistas a tener elementos de juicio suficientes que nos permitan diferenciar en otros lugares las vías realizadas en época ibérica de las que se construyeron en época romana.

En este libro, pues, ofrecemos el estudio de una parte de los trazados de los caminos para carros que discurren por las laderas de Meca, dejando el resto para próximas publicaciones.

Es posible que llame la atención del lector la gran cantidad de mediciones realizadas. En este sentido hemos sido conscientes de que debíamos recoger toda la información posible sobre cada uno de los tramos, teniendo en cuenta que estos caminos posiblemente nunca volverán a ser descubiertos en su totalidad.

Por su importancia hemos querido separar de la descripción general de los caminos, un hallazgo excepcional: Se trata de la excavación de un departamento ibérico que fue construido sobre uno de los caminos, obviamente ya abandonado. Al final del libro se incluye como Apéndice la descripción y estudio de dicho departamento.

Para terminar no queremos dejar de expresar nuestro agradecimiento una vez más a los organismos que han hecho posible este trabajo de investigación: Ministerio de Cultura, Consellería de Cultura de la Comunidad Valenciana y Ayuntamiento de Ayora, así como a los propietarios de los terrenos de las fincas por las que discurren las vías: D. Julián Esteban Ruiz, D. Emilio Torres Hernández y D<sup>a</sup> Amparo Llyberós Rotglá; a la Sociedad Cooperativa Valenciana Montemayor, de Ayora, y a cuantos nos han ayudado con toda su ilusión en las tareas de campo, ya fueran peones o técnicos.

Agradecemos a nuestros compañeros, D. Luis Cabrera su ayuda en la confección de la documentación gráfica que incluimos; a D. Miguel Angel Otero la realización de la totalidad de la documentación fotográfica, hecha muchas veces con adversas circunstancias meteorológicas, pero que gracias a su experiencia y profesionalidad hizo que dicha documentación fuera de la calidad que el lector podrá comprobar; a D. José Manuel Lodeiro, topógrafo, el situar los caminos en el mapa fotogramétrico, y a D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Antonia López, restauradora del ICRBC, la realización de la limpieza y restauración del ánfora ibérica de la figura 66, aparecida en el tramo 2.080-2.100 m.



## II. EXCAVACIONES

El tipo de trabajo de campo que hemos tenido que realizar es sin duda uno de los más áridos y menos gratificantes, en un primer momento, de cuantas tareas conlleva la investigación arqueológica de campo. Esto ha sido debido en primer lugar a las ingentes cantidades de sedimentos a retirar, y, en segundo lugar, a la escasez de hallazgos, los cuales, cuando se realizaban, consistían exclusivamente en pequeños fragmentos cerámicos desplazados juntamente con el resto de materiales térreos o pétreos.

A esto hay que añadir que el descubrimiento de los caminos de acceso a la ciudad no fue fácil en ningún sentido como consecuencia de los problemas que a cada paso se nos iban presentando. Pero, sin duda, todos los esfuerzos han quedado compensados tanto por los inesperados descubrimientos realizados, como por la aportación que hemos conseguido realizar para conocer mejor una faceta tan poco estudiada de nuestra Cultura Ibérica y que esperamos completar en trabajos posteriores con nuevas aportaciones.

En principio únicamente sabíamos con certeza que debió existir una vía que obviamente tenía que ser la continuación extramuros de la que discurría por el Camino Hondo. Pero no sabíamos siquiera si podríamos encontrar alguna señal de su trazado, ya que el cerro guardaba celosamente su recorrido, sin que la fotografía aérea ni la prospección visual directa nos proporcionara dato alguno sobre él. Sólo, en un primer momento, pudimos detectar a más de setecientos metros en línea recta de la puerta de entrada, dos ligeras señales de carriladas que aparecían marcadas en la roca al lado O. del aljibe situado por debajo de la Fuente de Meca y que se metían físicamente en él (Lám. II). Estas ligeras señales eran parte curiosamente, según comprobamos años más tarde, del trazado de la Vía Principal que sale de la ciudad por el citado Camino Hondo.

Teniendo en cuenta esta falta de datos, el descubrimiento del Camino Principal se inició y se continuó literalmente a ciegas. La única posibilidad de seguir su trazado era no "perder" las señales de las rodadas dejadas por las llantas metálicas de las ruedas de los carros. Ahora, una vez dejado atrás el Camino Hondo, no nos podían guiar en nuestra búsqueda las paredes rocosas cortadas artificialmente que le delimitaban. Ni siquiera nos podíamos fiar de nuestra lógica

o intuición, que falló muchas veces, debido a la radical diferencia que la orografía actual de la zona presenta con respecto a la que tuvo en época prerromana. Téngase en cuenta que, al estar situados estos caminos en la ladera norte del cerro, la erosión, los arrastres, la vegetación e incluso las transformaciones antropogénicas, habían cambiado la morfología del terreno de tal forma que cualquier planteamiento lógico sobre el trazado de las vías estaba abocado normalmente a no ser el correcto.

Por ello, si las carriladas desaparecían en algún momento por cualquier circunstancia, nos encontrábamos en una situación en la que teníamos que hacer un trabajo con escasas garantías de éxito y consecuentemente con la exposición de realizar inutilmente un enorme esfuerzo.

Este caso se nos presentó varias veces, obligándonos a excavar profundas catas con resultados negativos tras un gran esfuerzo físico y económico, ya que en esta ladera los sedimentos no eran de la potencia a la que estábamos acostumbrados a tener en la cima del cerro, en donde casi nunca sobrepasaron el metro de altura. Por el contrario, la media de la potencia de sedimentos que ahora se nos presentaba era de más de dos metros, cuando no nos encontrábamos con la presencia de enormes bloques pétreos caídos, desgajados de los cortados laterales de la cima, que incluso en un caso tuvimos que dinamitar (Lám. III).

Al desarrollarse el trazado en terrenos de ladera teníamos que tener presente que, a pesar de la intencionalidad de los iberos de no hacer curvas innecesarias, difícilmente aquel sería rectilíneo, sino que se iría acomodando relativamente a la desconocida topografía que existió en aquella época (Lám IV). Por tanto, en el caso en que desaparecieran las carriladas, a dos o tres metros de dicho punto era prácticamente imposible imaginar por dónde continuaría, ya que con una simple ligera curva en el trazado, éste podía tomar una dirección completamente inesperada. Por todo ello, la realización de profundas catas por delante del camino que se había "perdido", suponía el riesgo de trabajar inutilmente al no coincidir con su trazado o, peor aún, no saber si la cata estaba realizada sobre el camino pero sin que éste ofreciera constancia alguna de su existencia por haber desaparecido toda señal de él.

De todas formas hemos de reconocer que, en términos generales, tuvimos suerte en poder seguir casi todo el recorrido del Camino Principal durante una gran distancia (Fig. 1). Sólo en la zona Noroeste de la Fuente de Meca fue imposible detectar el trazado de varios tramos consecutivos, debido especialmente a las transformaciones sufridas en la base rocosa durante época medieval. La realización de varias catas por esta zona en concreto, dio siempre resultados negativos, por lo que el camino hubo de ser rastreado en sentido inverso a partir de las señales citadas al Oeste del aljibe, hasta que se volvieron a "perder" en dicha zona.

Como decíamos, uno de los mayores problemas que se nos ha presentado ha sido la gran cantidad de sedimentos depositados sobre el camino. A modo de ejemplo vamos a citar un solo caso por el que se podrá ver el esfuerzo realizado en una pequeña zona.

En el año 1983 se despejó de sedimentos la parte baja del Camino Hondo que, ya por sí sólo, supuso un enorme trabajo, tanto por la potencia de aquéllos, que en ocasiones superaba los cuatro metros, como por la dificultad de extraerlos de su interior y depositarlos fuera.

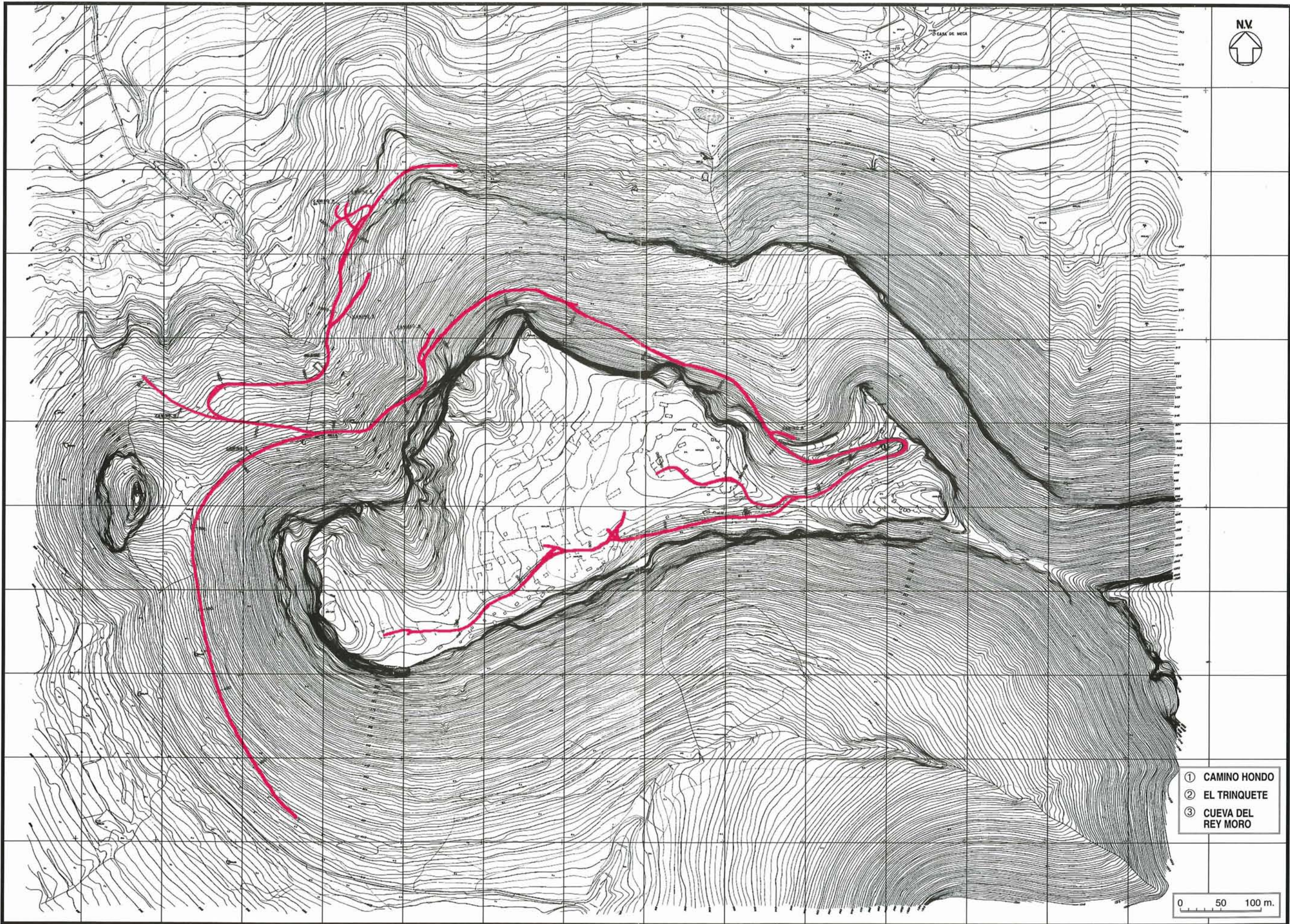


Lám. II.—El Aljibe y su entorno antes del descubrimiento de los caminos.



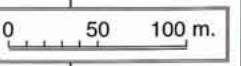
Lám. III.—Antes de llegar a la Fuente de Meca.

K  
J  
I  
H  
G  
F  
E  
D  
C  
B  
A



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

- ① CAMINO HONDO
- ② EL TRINQUETE
- ③ CUEVA DEL REY MORO



Una ingente cantidad de piedras y tierra fue sacada y echada en una zona adyacente de la ladera. En el año 1989, aprovechando la presencia de peones contratados por el INEM, decidimos retirar la enorme terrera formada y trasladarla al otro lado de la muralla que corre casi paralela al Camino Hondo, es decir, sobre la ladera fuera ya de los límites de la ciudad. Pero, días más tarde, tuvimos una desagradable sorpresa al comprobar que el trabajo realizado había sido inútil.

En efecto, al limpiar la zona de la Vía Principal situada varios metros más abajo de la puerta de entrada a la ciudad, nos percatamos de la existencia del inicio del trazado, desconocido hasta entonces, del camino que se dirige al E., el cual, haciendo una curva en perfecta semicircunferencia, cambiaba de sentido y le hacía tomar la dirección de la zona en la que se habían depositado los sedimentos recién trasladados. Una vez más se tuvo que retirar varios metros ladera abajo la enorme terrera para quedar despejada la zona y poder proseguir con el descubrimiento de esta vía.

Para que el lector pueda darse una idea de la magnitud del movimiento de estas tierras, diremos que en dicha campaña, en la que participaron una docena de peones durante dos meses, aparte de la limpieza de unos metros de la cara exterior de la muralla, sólo se descubrieron unos cuarenta metros de camino.

Además de los sedimentos, otro problema serio que tuvimos que abordar fue la presencia de una espesa vegetación de monte bajo, cuyo desarrollo venía favorecido por situarse en la umbría del cerro, concretamente desde la puerta de entrada hasta cerca de la Fuente de Meca. Su trazado, que corresponde a la Vía Principal de acceso, fue descubierto durante las campañas de 1984 y 1985. Si bien no supuso un inconveniente demasiado serio a la hora de la excavación, sí lo fue en lo referente a la conservación del camino, ya que especialmente las fuertes raíces de las sabinas habían deteriorado tanto la base como sus laterales en múltiples ocasiones, sobre todo en las zonas en las que el lecho rocoso no era muy consistente.

Por último, la presencia de construcciones medievales con los allanamientos y otras modificaciones realizadas entonces, supuso el tercer grave inconveniente a superar. Estas construcciones medievales se empezaron a detectar ya en la zona baja del Camino Hondo, concretamente en el tramo 880-900 m.<sup>4</sup> Consistía en un muro de unos dos metros de altura, realizado con piedras careadas y sillares ibéricos reutilizados algo deteriorados. Estaba situado en el lateral izquierdo del camino, paralelo a su eje y rellenando el hueco dejado por una ampliación realizada en época ibérica. La base de este muro descansaba sin ningún tipo de cimentación sobre el relleno de sedimentos depositados sobre la base del camino con una potencia de metro y medio. Es decir, este muro en concreto se construyó una vez que el camino estuvo cubierto por un metro y medio de potencia de sedimentos.

A unos cuatro metros más abajo de la puerta de entrada existían dos pequeños hornos cerámicos juntos, uno de los cuales se hallaba en parte sobre la vertical del camino. Su *praefurnium* y parte del laboratorio en concreto se habían realizado excavando los sedimentos de antiguo depositados sobre el camino.

Inmediatamente a continuación se detectaron dos construcciones habitacionales seguidas, que cortaban perpendicularmente el camino. Las bases de los cuatro muros se situaban a unos 0'80 m. de altura sobre la base del camino.

A partir de aquí la presencia de construcciones medievales disminuye o desaparece de la Vía Principal hasta llegar al tramo 1.560-1.580 m., en el que se detectó la base de un silo excavado sobre la carrilada derecha. Desde este punto del camino la presencia medieval se intensifica otra vez con muros, bases de silos, zonas de extracción de piedra para la construcción y allanamientos, que motivaron desmantelamientos o desapariciones momentáneas del camino. Un verdadero campo de silos lo tendremos ocasión de ver en el tramo 2.120-2.140 m., cerca de una era, posiblemente también medieval, situada en parte sobre la vía que llamaremos Camino G.

Construcciones de muros y zonas de extracción de piedras realizadas en el camino también las veremos en diversas zonas durante la exposición del capítulo dedicado a la descripción.

A partir del descubrimiento de la Vía Principal de acceso, nos fuimos percatando de la existencia de una apretada red de caminos que, saliendo de aquella, tomaban todas las direcciones posibles. Así pues, la creencia o suposición que en un principio teníamos de que existiría un único camino de acceso a la ciudad que uniría ésta con alguna importante vía que pasara por el llano situado al N. o al NO. del cerro, fue dejando paso a la evidencia de una compleja red que, además de conectar todas las zonas de las laderas con la Vía Principal, servía para acceder a cualquier punto de los llanos circundantes al cerro (Fig. 2).

El primero de estos caminos que se localizó fue el que se dirige por la ladera norte del Mugrón hacia el Este, y del que ya dimos noticia en el tomo anterior. Fue seguido en parte durante la campaña de 1985, a raíz del descubrimiento de señales de carriladas marcadas en el paso artificial realizado en el cortado rocoso que se sitúa a 150 m. en línea recta al E. de la Torre Oriental. Su inicio nos era desconocido hasta que en 1989 fue despejado el tramo situado delante de la puerta de entrada a la ciudad. Por ser el primero que sale de la Vía Principal llevará de ahora en adelante el nombre de Camino A.

El siguiente camino que sale del principal -Camino B-, no lo encontramos hasta llegar al tramo 1.440-1.460 m., es decir, a unos 550 m. de distancia de la puerta de entrada. Fue descubierto en la campaña de 1985 e intentado localizar su trayectoria durante la campaña de 1991, pero al parecer fue un camino de poco tráfico rodado y posiblemente abandonado siglos antes de la destrucción de la ciudad, por lo que está poco señalado y bastante desmantelado. Por otra parte discurre por una zona en la que la roca basal es relativamente blanda y muy poblada de vegetación de monte bajo, motivos por los cuales apenas se ha podido documentar un corto trayecto al faltar señales suficientes de su trazado. Al igual que el anterior, tras realizar una curva de 180°, toma la dirección contraria a la de la Vía Principal en esta parte, es decir, hacia el Noreste.

El Camino C fue descubierto simplemente por deducción, basada en la experiencia adquirida a lo largo de los años en los trabajos de Meca. Tras ir sometiendo a un constante análisis la forma en la que habían sido trazados los caminos de acceso, dedujimos que de la Vía Principal obligatoriamente debería

<sup>4</sup> BRONCANO, S. Y ALFARO, M<sup>a</sup> DEL MAR.: Op. cit. nota 3. Pág. 172. Lám. CLXV.

CAMPAÑA  
1982

CAMPAÑA  
1983

CAMPAÑA  
1984

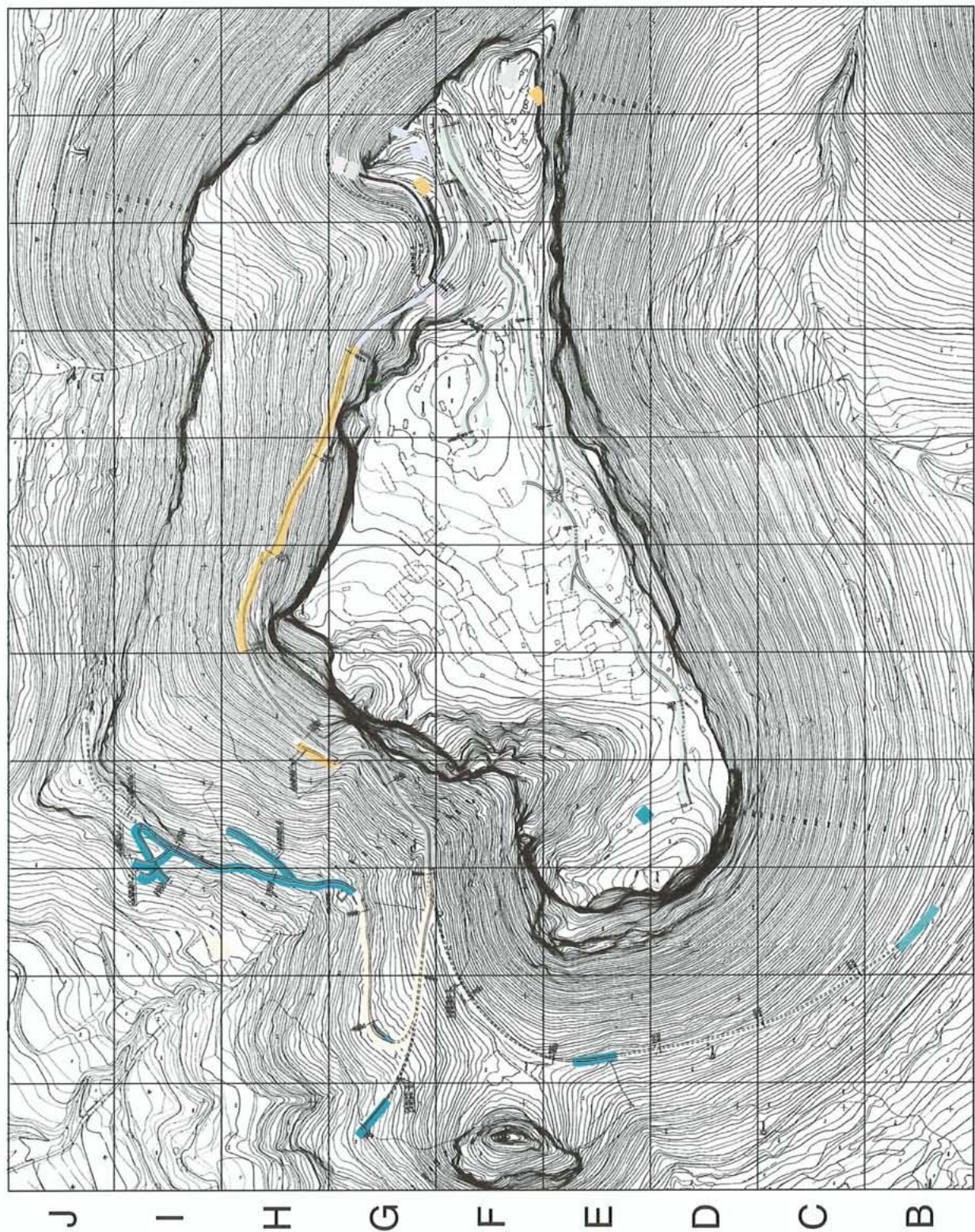
CAMPAÑA  
1985

CAMPAÑA  
1986

CAMPAÑA  
1987

CAMPAÑA  
1989

CAMPAÑA  
1991



2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Fig. 2.—Excavaciones realizadas en Meca por años.



Lám. IV.—Zona de la puerta de la ciudad, antes de iniciar la excavación.

salir uno que, pasando entre el Castellar de Meca y el cerrillo situado a poniente, se dirigiera hacia el Sur. De todas formas esta suposición, para nosotros lógica en principio, tenía la contrapartida de que este hipotético camino no podía desembocar en una vía principal del llano por llevar la dirección hacia uno de los pequeños valles sin salida que se suceden a lo largo de la ladera Oeste del Mugerón. Por otra parte las continuas prospecciones realizadas durante varias campañas por toda la ladera occidental y suroccidental del Castellar no dieron nunca resultados positivos. Sin embargo, según íbamos conociendo el sistema de la red de caminos, nos afirmábamos más en nuestra creencia.

En vista de los aludidos resultados negativos obtenidos en las frecuentes prospecciones, decidimos realizar catas comprobatorias en varias de las zonas por las que suponíamos tenía que pasar este camino; pero tampoco tuvimos éxito. Por fin, durante la campaña de 1991, tras insistir a lo largo de varios días en la prospección ocular de la zona, conseguimos localizar una ligera señal, dudosa en principio, de carrilada a unos 400 m. en línea recta al Sur de la Fuente de Meca. La limpieza posterior de la zona mostró evidencias inequívocas de carriladas que seguían la trayectoria antes indicada. Su trazado apenas se puede seguir por hallarse en una zona muy erosionada y en su mayor parte situada sobre roca poco consistente.

Un caso similar al anterior ocurrió para llegar al descubrimiento del Camino D, cuya trayectoria fue también determinada durante la campaña de 1991. Sale de la Vía Principal en la zona de la curva que hace al NO. de la Fuente de Meca<sup>5</sup> y se dirige hacia occidente bordeando el cerrillo situado al Oeste del Castellar.

<sup>5</sup> La parte del camino comprendida entre las inmediaciones de la Fuente de Meca y el Aljibe fue descubierta en la campaña de 1986.

El Camino E inicia su recorrido unos 50 m. después de pasado el aljibe situado sobre la Vía Principal. Al igual que el Camino B, pudo ser un camino ya abandonado antes de la destrucción de la ciudad o de poco tráfico rodado, dirigiéndose hacia el E. Su trayectoria también es difícil de seguir, siendo su única salida por el paso situado en el cortado rocoso que se halla a 125 m. al norte del tramo 1.180-1.200 m. de la Vía Principal. Pero no hemos conseguido detectar señales inequívocas de ello.

Siguiendo el Camino Principal, a unos 200 m. del aljibe, se inicia una zona muy compleja. En primer lugar aparece en el tramo 2.040-2.060 m. una bifurcación de dos caminos que siguen la misma dirección: N-NE. El trazado de uno de ellos fue abandonado mucho antes de la destrucción de la ciudad, de acuerdo con los testimonios arqueológicos que tendremos ocasión de ver.

A una veintena de metros del inicio de esta bifurcación, sale el Camino F, hacia el Norte, cambiando su dirección a los treinta metros de su recorrido hacia el N-NE.

A continuación de esta bifurcación, la Vía Principal se mete literalmente en una zona de silos medievales, cambiando su dirección hacia el soroeste tras hacer una curva de 180°.

De dicha curva sale el Camino G, muy mal conservado, siguiendo en un principio la misma dirección que la de la Vía Principal, para ir tomando después, lentamente, la dirección E.

Tras la curva citada que en esta zona hace la Vía Principal, ésta atraviesa el trazado del Camino F, iniciándose en este mismo punto la salida del Camino H, que, tras la realización de una espaciosa curva, toma la dirección noreste.

El descubrimiento de todos estos caminos secundarios, salvo el Camino A y la parte de la Vía Principal comprendida entre la puerta de entrada a la ciudad y el aljibe citado, se realizaron durante la campaña de 1991.

En total se han conseguido descubrir y documentar 1.605 m. de caminos. No contamos los 690 m. de trayectorias no determinadas físicamente intercaladas en sus recorridos.

De acuerdo con las longitudes de las trayectorias mencionadas, así como con la red de vías que se fue formando, de manera que prácticamente no quedan libres de ellas franjas de terreno superiores a 120 m. de ancho, no nos puede extrañar ya los extraordinarios rebajes en altura que, debido al paso de los carruajes, veíamos en las bases de los caminos del interior de la ciudad, ya que la mayoría o la totalidad del tráfico que sufrió esta red de caminos tuvo que ser la misma que el que se efectuó en la cima hasta su primera bifurcación en el tramo 560-580 m. Téngase en cuenta que

toda la red citada está en función de poner en comunicación cualquier área de las laderas y de la base del cerro con la ciudad.

A parte de los datos que hemos ido exponiendo y de otros que se irán añadiendo en los capítulos que siguen, creemos que una de las principales aportaciones que nos han deparado los trabajos que se documentan es el inicio de la aparición de zonas de empedrado. Estos datos nos empiezan a ilustrar sobre la hasta ahora desconocida forma que tuvieron los iberos de pavimentar calzadas.

Esperamos impacientemente que en próximas campañas se puedan documentar con mayor detalle y extensión otras zonas con empedrados en los trazados situados a cotas más bajas.



### III. DESCRIPCIÓN

Hemos querido que la metodología a emplear en la descripción de los caminos incluidos en este volumen sea la misma que la que empleamos en el anteriormente publicado. Esta decisión ha sido debida en primer lugar a que no hemos encontrado otro sistema de exposición que supere al que se empleó en claridad y en precisión para localizar cualquier tramo o punto de los caminos. En segundo lugar guardamos con ello una completa uniformidad con la obra anterior, haciendo de la que presentamos la continuación de aquélla.

De acuerdo con esto empezaremos la descripción a partir del punto 905 m. del Camino Principal, es decir, el último en que terminamos en el libro anterior la descripción de los caminos de la ciudad, coincidiendo con la zona de la entrada.

La descripción se seguirá realizando por tramos de veinte metros, salvo el primero que, lógicamente, abarcará desde el punto 905 m. al 920 m.

Todo lo concerniente a la forma de exposición y a la documentación que se inserta por tramo será similar a la que empleamos en el tomo anteriormente publicado. Sus especificaciones quedaron anotadas en la página 19.

La única modificación que vamos a introducir es consecuencia de las nuevas circunstancias que se han presentado. En la descripción de las vías interiores de la ciudad pusimos todos los caminos en relación con la Vía Principal que la atraviesa de Oeste a Este, de forma que las bifurcaciones se describían por tramos que empezaban a contar a partir del punto de intersección con aquélla, haciendo siempre referencia numeral a dicho punto.

Esta solución era la adecuada al tener en cuenta que las longitudes o recorridos de estas bifurcaciones estaban limitadas obviamente por los cortados rocosos que rodean la ciudad. Es decir, eran de recorridos limitados. Por el contrario, los caminos de acceso tienen recorridos ilimitados en principio, por lo que la solución que dimos para la numeración de los tramos de los caminos de la ciudad no es la más apropiada en este caso.

Preveviendo, pues, las posibilidades futuras de excavación y estudio de cualquiera de los caminos que bajan por las laderas hacia los llanos circundantes al cerro, hemos optado por el siguiente sistema de exposición:

El único camino que atraviesa la puerta de entrada a la ciudad, lógicamente será tenido como Vía Principal y, por ello, mantendrá el orden de la numeración que se le asignó en la publicación anterior. Los restantes caminos que van saliendo de él, según vamos descendiendo, se les irá diferenciando, tal y como quedó expuesto en el capítulo anterior, con las letras mayúsculas A, B, C, etc. Cada uno de sus respectivos recorridos se empezará a contar desde el punto en el que sale de la Vía Principal –punto 0 m.–, y se continuará su descripción por tramos de veinte metros hasta donde se le pueda seguir.

En cada una de las intersecciones de dos caminos, para saber cuál de los dos era la Vía Principal, nos hemos basado en la dirección que llevaban y sobre todo en los testimonios físicos de un mayor tráfico rodado relativo.

Ya hemos advertido que no necesariamente los caminos que se van a describir tienen que ser los únicos existentes, ya que puede haber otros menos frecuentados que no se han conseguido detectar o cuyos trazados han podido desaparecer en parte.

Tampoco debe establecerse a priori que todos estos caminos sean coetáneos. Al igual que ocurría con las vías del interior de la ciudad, en las que era evidente la existencia de trazados abandonados, suponemos que estos casos se darían también en los caminos de acceso, aunque por la estructura basal de la roca, las destrucciones realizadas por la población medieval o la erosión, no se han podido determinar con la misma precisión, salvo en un caso en el que se da la presencia de una construcción ibérica habitacional edificada sobre uno de los caminos. Este caso concreto, según veremos en el Apéndice, nos ofrecerá nuevos datos sobre la antigüedad de las vías, de acuerdo con los materiales procedentes del citado departamento ibérico.

En cuanto al orden de descripción de los caminos, se realizará primeramente la de la Vía Principal hasta el punto al que hemos llegado por ahora. Una vez acabada, se seguirá con la descripción del Camino A hasta donde se le ha seguido. Terminada ésta se continuará con el B, etc. De esta forma, al tener nombre concreto cada vía, la continuación del estudio de cada uno de sus respectivos trazados por separado, quedará siempre abierto mediante la realización de futuros trabajos de prospección y limpieza, independientemente de los restantes.

Hechas estas aclaraciones, realizamos a continuación la descripción por tramos de lo hasta ahora descubierto de los caminos que acceden a la ciudad de Meca.

#### VÍA PRINCIPAL

La Vía o Camino Principal inicia su recorrido en el punto 905 m., coincidiendo con la puerta de entrada a la ciudad. La cota que dicho punto tiene con respecto al nivel del mar queda situada en 1.008'25 m.

El trazado de esta vía es a grandes rasgos, y sin entrar en detalles que ya se irán viendo con detenimiento en la descripción, el siguiente (Fig. 1 y Lám. V):

Desde que inicia su recorrido hasta llegar al tramo 1.240-1.260 m., tiene una trayectoria sensiblemente rectilínea, bajando siempre en dirección Noroeste. Tanto la lámina V como las láminas VI, VII, VIII, IX y X, cuyas fotografías están sacadas desde la ciudad, nos ilustran sobre los metros iniciales de su recorrido, a partir de la zona de la puerta, y sobre el resto de su trazado hasta pasado el apartadero que veremos en el tramo 1.200-1.220 m. Las impresionantes vistas que ofrecen estas fotografías no necesitan comentario alguno sobre la magnitud de la obra que supuso la construcción de este camino para que los carros pudieran acceder al lugar desde

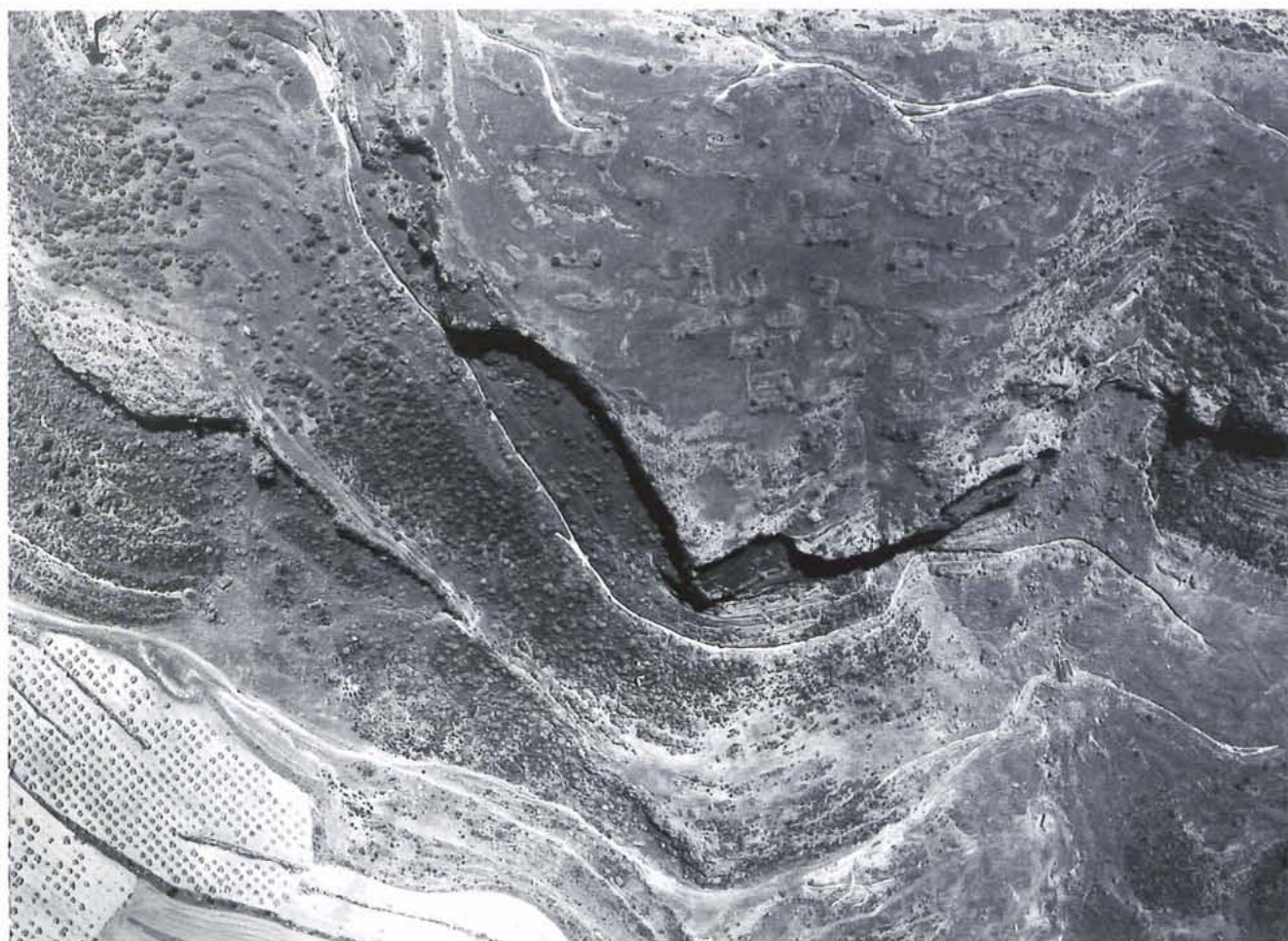
el que se han sacado aquéllas, sobre todo si tenemos en cuenta que el camino está aquí en la zona más alta de su recorrido.

A partir de este trecho, que mide una longitud aproximada de un cuarto de kilómetro, se empieza a apreciar un cambio de dirección hacia el Suroeste mediante la realización de una curva tan amplia que se hace imperceptible.

El cambio de dirección referido es debido exclusivamente a motivos orográficos, ya que el camino tiene que seguir inevitablemente la ladera del cerro, cuyo frente en esta zona se orienta al Noroeste.

La vía sigue después descendiendo lentamente hasta llegar al tramo 1.480-1.500 m. en que cambia su dirección hacia occidente, después de atravesar una área difícil por su orografía, al coincidir con zonas de torrenteras naturales que bajan de la cima.

Algo más adelante de la Fuente de Meca se pierde el trazado del camino momentáneamente, coincidiendo con la formación de una curva de 180° que le hace dirigirse al Este, hasta llegar al Aljibe. Según veremos en la descripción, la base del camino en esta zona ha sufrido graves desmantelamientos debido a la construcción de casas durante la Edad Media. Hay que tener en cuenta que tanto la presencia del manantial de la Fuente de Meca, como el ser una área con relativa poca pendiente, fue la zona más idónea de la ladera para asentarse la población medieval.



Lám. V.—Vista aérea de la Vía Principal.

El espectacular trazado del camino por toda esta zona puede ser apreciado en la lámina X, cuya fotografía está tirada, según dijimos, desde la ciudad.

Tras ser cortado el camino por la excavación en la roca del citado aljibe, toma durante varios tramos la dirección N-NE., con una trayectoria prácticamente en línea recta, hasta llegar al punto 2.140 m., en donde, realizando otra curva de 180°, cambia su dirección hacia el S-SO.

Tras varios tramos de trazado rectilíneo, hemos seguido su recorrido por el momento hasta el punto 2.200 m., situado en la cota 890'07 m.

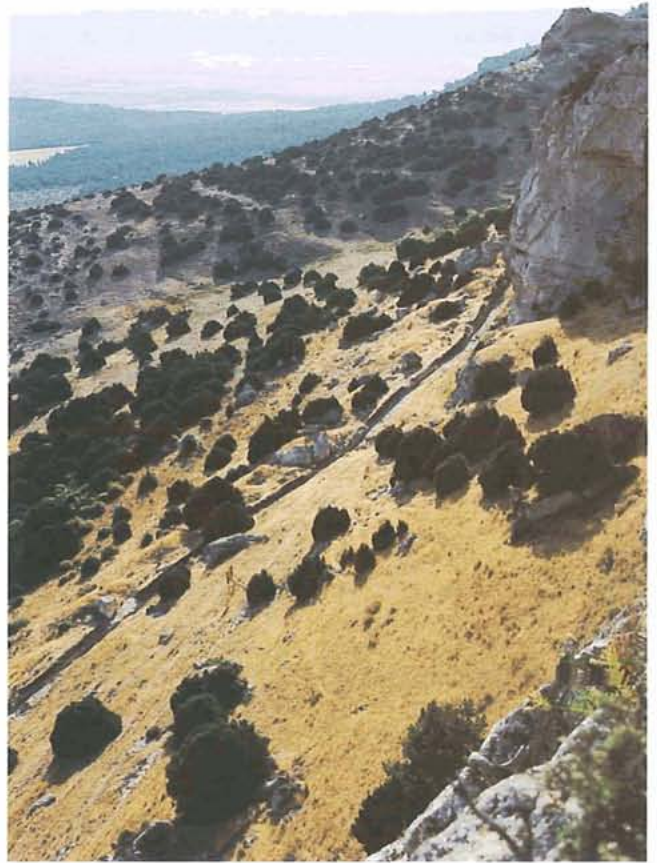
Así pues, el descenso efectuado desde la puerta de entrada a la ciudad hasta el último punto citado es de 118'18 m. Teniendo en cuenta que su recorrido total es de 1.295 m., la pendiente media de la vía llega a ser del 9'12%.

En general el recorrido del Camino Principal está bien conservado, salvo excepciones y en la citada zona noroccidental cercana a la Fuente de Meca, en donde la densidad de casas medievales no ha permitido el descubrimiento de cinco tramos consecutivos.

A pesar de la accidentada orografía que presenta toda la ladera norte del cerro es admirable la precisión con la que fue planeado y realizado el trazado de esta vía, de forma que, salvando un desnivel importante, pudieran ascender o bajar carros desde la ciudad al llano. Observando ahora, en nuestros días, mediante la fotografía aérea o en el plano fotogramétrico, las posibilidades de trazados alternativos, vemos que no existe otra opción de acceso y de trazado más adecuado que el realizado por los iberos hacemás de 2.500 años, con la particularidad además de que las trayectorias son lo más ajustadas posibles en orden a evitar recorridos más largos de lo necesario.



Lám. VI.—Parte inicial de la Vía Principal, al fondo.



Lám. VII.—Trazado por la ladera Norte.

El terreno por donde fue trazado, lógicamente no dio facilidades para hacerlo, al ser una ladera de gran inclinación y sometida a una fuerte erosión.

Por ello, el cálculo exacto de las pendientes máximas que debía tener el camino motivó que en muchas zonas no quedara más remedio que cortar grandes cantidades de roca, ya fuera del lateral de la ladera como de la base. Todo ello sin contar con la labor previa de tener que realizar la plataforma inicial de la totalidad de la trayectoria del camino, siempre sobre la roca caliza de la ladera. Aunque iremos viendo constantemente ejemplos de estos trabajos a lo largo de todo su recorrido, pondremos como caso ilustrativo en este sentido el tramo 1.020-1.040 m. En este caso en concreto, el querer realizar un trazado rectilíneo, supuso el desmantelamiento previo de toda la base del espolón rocoso que sobresalía.

En definitiva, la experiencia que evidentemente debieron tener los iberos en hacer caminos mediante los cuales pudieran acceder a sus ciudades, casi siempre construidas en altas cimas, pudo conseguir lo que a cualquier otro pueblo de la antigüedad le hubiera parecido una locura solamente pensarlo.

Otro aspecto a destacar es la uniforme distribución de apartaderos a lo largo de todo el recorrido de la Vía Principal.

Estos apartaderos fueron hechos fundamentalmente para conseguir el normal desarrollo del tráfico rodado en el caso de que dos vehículos se encontraran circulando en sentidos opuestos, ya que al estar los caminos trazados en una ladera muy empinada no era posible la retirada de carros de la vía para dejarla libre, como no fuera por el sistema de aparta-

deros. Su funcionamiento establecía que el carro que bajaba tenía siempre preferencia de paso sobre el que subía, hecho éste además lógico si tenemos en cuenta que un carro que baja difícilmente puede recular.

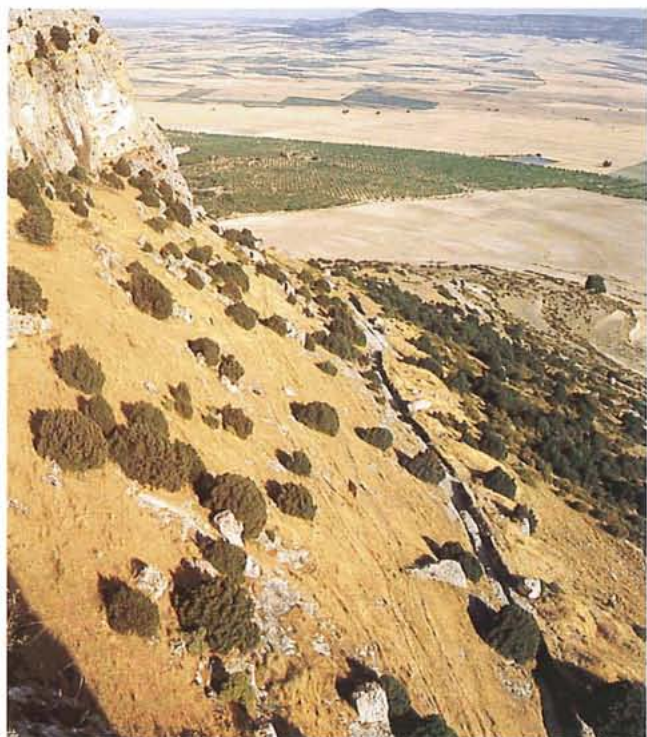
Sin duda alguna los apartaderos también sirvieron para que pudieran detenerse momentáneamente los carros que subían a fin de permitir tomar aliento a los animales de tiro tras la larga y fatigosa subida que estaban realizando. Por ello el término "apartadero" lo utilizamos no sólo como lugar en el que un carro se sale del camino para permitir el paso de otro, sino también como lugar de estacionamiento o aparcadero.

El primero de estos apartaderos se sitúa a los pocos metros de traspasar la puerta de la ciudad, concretamente en el tramo 920-940 m. Según veremos en su momento también sirvió para este menester el inicio del trazado del Camino A, más cercano aún de la puerta.

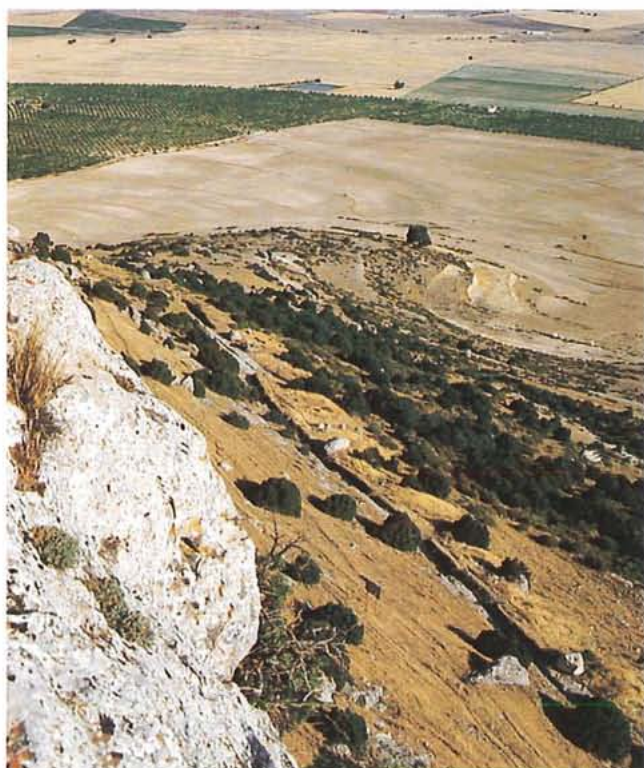
El segundo apartadero se realizó a unos cien metros del anterior, en el tramo 1.020-1.040 m. Tanto para la construcción de éste como del anterior se optó por el sistema de ampliar transversalmente el tramo rebajando el lateral rocoso izquierdo, de forma que la anchura máxima, situada en el centro del apartadero, permitiera el cruce de dos carros en paralelo.

El tercer apartadero se sitúa casi doscientos metros más abajo, en el tramo 1.200-1.220 m. En este caso se ha empleado para su construcción un sistema distinto a los anteriores. A diferencia de los otros, no se construye un camino paralelo sino que el carro que se aparta tiene que salir en un primer momento de la calzada y recular después para poder volver a ella. Por este motivo toda la base de este apartadero es horizontal.

A partir de este punto no hemos descubierto otro apartadero hasta llegar al tramo 1.780-1.800 m., siendo éste de la misma forma que la que tienen los dos primeros. No obstante, creemos que antes de llegar al citado tramo



Lám. VIII.—Trazado por la ladera Norte.



Lám. IX.—Trazado por la ladera Norte.

existió posiblemente otro en el tramo del cual sale el Camino B y, sin duda alguna, otro en la Fuente de Meca, lugar que tuvo que contar con un amplio espacio dedicado a aparcaderos de carros y zonas de descanso de personas y caballerías.

La zona en la que se sitúa justamente el Aljibe, contó con otro apartadero, a unos 150 m. del anterior. La explanada formada para tal fin fue sin duda lo que motivó la elección del lugar para la excavación del gran depósito de agua que vemos ahora, y que sirve para recoger el agua que mana de la Fuente de Meca.

Por último, en la zona del tramo 2.040-2.060 m., los cruces de vías y la parte inicial del camino abandonado situados en esta zona, servirían para el mismo menester, al igual que las salidas de todos los caminos secundarios.

Observamos, pues, una distribución precisa de espacios creados para la detención de carruajes, ya fuera para dejar paso o para descanso. Aparte de la zona situada delante de la puerta de la ciudad, el más importante de todos ellos fue sin duda el que debió existir en la Fuente de Meca. El pequeño pero inagotable manantial de agua que aquí existe y el ubicarse en la parte media del recorrido total de acceso a la ciudad, fueron motivos que sin duda determinaron la creación de una área de descanso para personas y animales con todos los servicios necesarios.

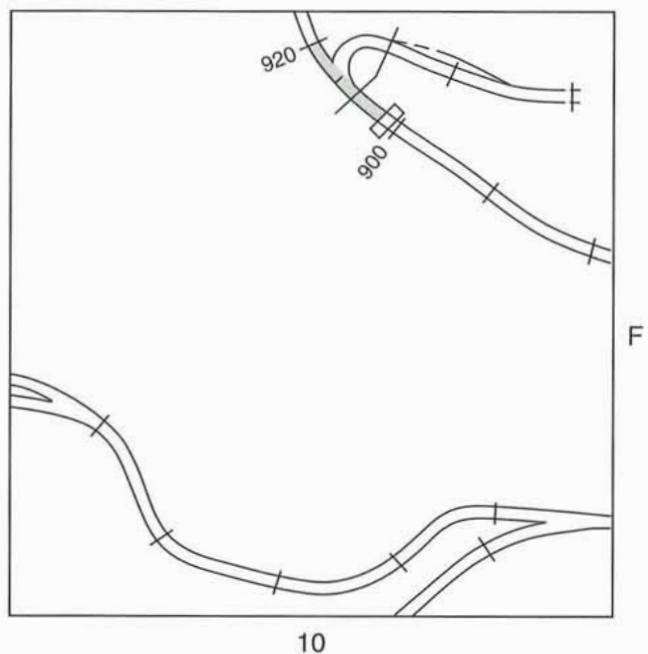
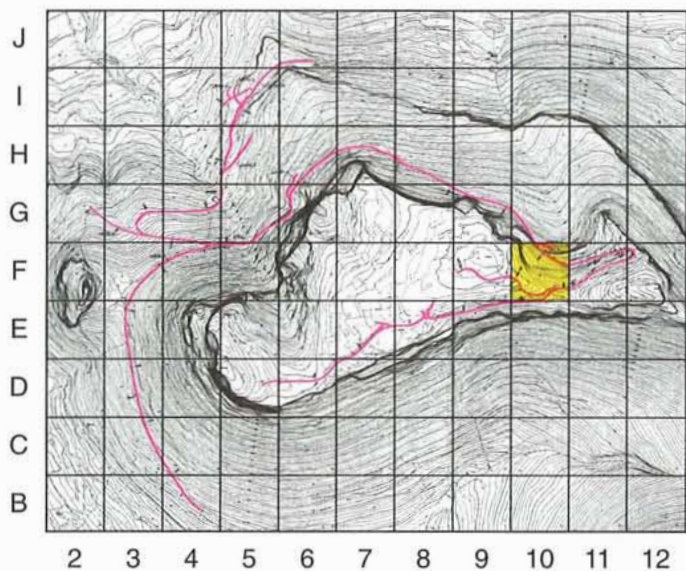
No desesperamos de poder algún día acometer la excavación arqueológica de al menos una parte de esta interesante zona, a pesar de la gran potencia de sedimentos acumulados y del coste que acarrearía el permitir que la Fuente se siguiera utilizando.

Para finalizar debemos señalar la gran importancia del tramo 1.320-1.340 m. por contener su base un pavimento de piedras. En su descripción nos detendremos todo lo necesario para realizar la exhaustiva documentación que merece.



Lám. X.—Vista de la zona de La Fuente y del Aljibe.

TRAMO 905-920 m.



Su recorrido tiene una conservación buena en términos generales (Lám. XIII).

De acuerdo con los testimonios que presenta la base rocosa actual que se sitúa a ambos laterales del camino (Fig. 3), intuimos que para trazar éste se tuvo que realizar en la mayor parte de su recorrido un trabajo extraordinario en la extracción de piedra, que en algunos sitios llegó a superar los tres metros de potencia.

Testimonio de ello es, además de la línea teórica de ladera que fácilmente se puede reconstruir en la citada figura 3, los restos de la cantera situada en el lateral izquierdo, que alcanza una altura de unos 4'50 m. sobre la base del camino (Lám. XII).

La extracción de piedra de dicha cantera tuvo sin duda alguna como objeto principal rebajar la parte delantera de la entrada a la ciudad, de forma que las torres de la puerta llegaran a tener indirectamente una mayor altura. También se puede apreciar la forma escalonada del perfil de la cantera. Creemos que fue dejada así ex profeso para evitar el fácil acomodo de máquinas de guerra o torres de asalto de un ejército enemigo.

También se hicieron extracciones menores en el lateral derecho (Lám. XVI).

La zona lateral derecha, a partir del punto 914'50 m., así como el mismo lateral del siguiente tramo, en su totalidad, son completamente llanos. Sin duda toda esta zona fue aplanaada para dejar un espacio en el que tanto personas como ani-



Lám. XI.—Detalle. Tranqueras.



Lám. XII.—Detalle. Cantera.



Lám. XIII.—Vista general del Tramo 905-920 m.

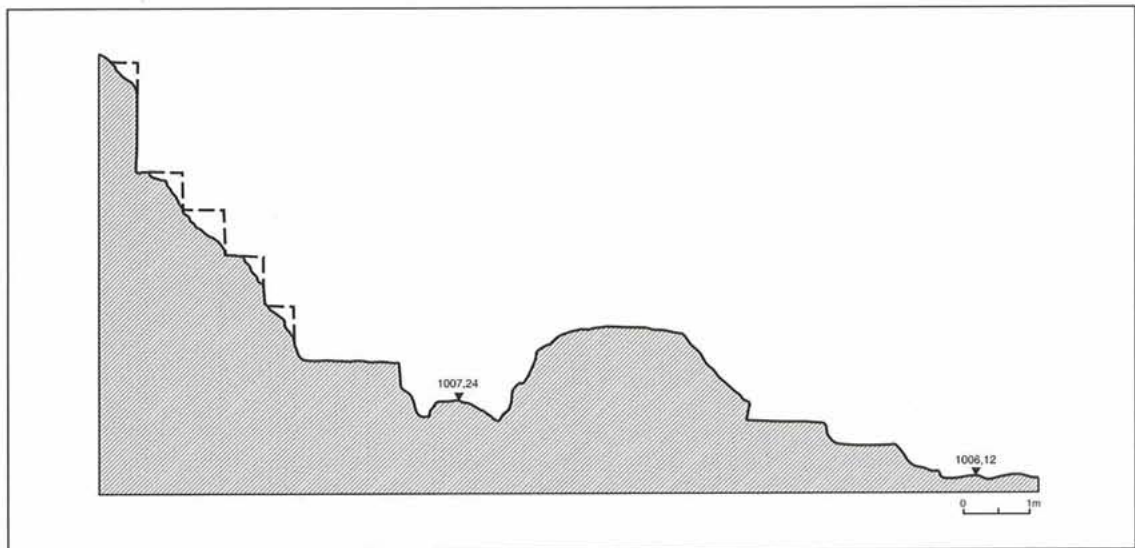


Fig. 3.—Sección en el Punto 909'20 m.

males de carga y tiro pudieran descansar de la larga subida, antes de acometer el empinado recorrido del Camino Hondo.

También es posible que se habilitara dicha explanada para inspección de cargas y por supuesto para aparcar en el caso de que algún vehículo circulara bajando por el Camino Hondo, dando tiempo a que quedara éste despejado. De acuerdo con ello veremos que además de estas zonas allanadas, existen en esta área dos apartaderos bien definidos muy próximos: uno en los dos primeros tramos del Camino A y otro en los tramos 920-940 m. y 940-960 m.

El descubrimiento del tramo que tratamos tuvo tanto trabajo o quizá más que el anterior, debido a la extraordinaria potencia de sedimentos depositados tanto sobre el camino como sobre sus zonas adyacentes. Como dato significativo diremos que aquéllos llegaban a alcanzar una potencia de unos cinco metros sobre la base del camino alrededor del punto 909 m.

En el punto 914'50 m. inicia su recorrido a la derecha la primera de las sucesivas vías que van saliendo del Camino Principal (Lám. XVIII). En esta lámina observamos cómo las rodadas del Camino A están curiosamente más marcadas que las del Camino Principal. Este dato avala la teoría expresada antes de que toda la zona situada a la derecha del

Camino Principal, y especialmente el Camino A y su apartadero, se utilizó como zona de parada obligatoria prácticamente, para efectuar alguna o todas de las opciones expresadas. Después, desde esta parte, los carros se incorporarían al Camino Principal para proseguir la ascensión, lo que ocasionó que las carriladas hayan quedado más marcadas. La descripción de lo descubierto y estudiado de este Camino A se hará en su momento, después de la descripción del Camino Principal.

En torno al punto 912'50 m. se instaló un pequeño horno cerámico medieval (Lám. XIV). Su factura es tosca, de barro endurecido por la acción del fuego, con toberas de unos 5 a 10 cm. de diámetro, que comunican la cámara de combustión con el laboratorio a través de una gruesa parrilla, y con bóveda semiesférica. La base del horno propiamente dicho mide en torno a un metro de diámetro. El inicio del *praefurnium* se sitúa casi pegado al lateral rocoso derecho del camino en dirección al Camino A, quedando la parrilla casi en el centro del Camino Principal, un poco desplazada hacia el lateral izquierdo y a una altura de 1'30 m. sobre su base.

Adyacente a este horno se instaló otro del mismo tamaño y características, ya en la zona de la cantera del lateral izquierdo (Lám. XV).



Lám. XIV.—Detalle. Horno medieval.



Lám. XV.—Detalle. Horno Medieval.

En el punto 916 m. se ubicaba el primer muro de una habitación de época medieval que atravesaba el camino perpendicularmente. El muro paralelo se situaba en el punto 920 m. Conservaba de dos a cuatro hiladas de piedras de pequeño y regular tamaño, trabadas en seco y de unos 0'60 m. de ancho. Ambos muros sobrepasaban el camino unos 2'40 m. por el lateral izquierdo y unos 3'60 m., incluyendo el muro de cierre, por el derecho. Así pues, tanto esta habitación, como otra aneja y paralela que veremos en el tramo siguiente, son de grandes dimensiones: casi ocho metros de largo por unos cuatro de ancho. El pavimento, de barro apisonado, está situado a 1'80 m. de altura sobre la base de la carrilada izquierda en el punto 920 m.

El ancho máximo que tiene el carril derecho en este tramo es de 0'32 m. en el punto 905'20 m. El del izquierdo es de 0'38 m. en el punto 906'05 m. Los mínimos son de 0'10 m. en el punto 907'22 m. y de 0'14 m. en el punto 909'60 m., para el derecho e izquierdo, respectivamente.

Con relación a los laterales rocosos que delimitan el camino, las alturas máximas que aquellos adquieren sobre las bases de las carriladas son 1'55 m. y 1'25 m. en los puntos 913 m. y 905'20 m. para el derecho e izquierdo, respectivamente. Las alturas mínimas son de 0'12 m. en el punto 917'90 m para el lateral derecho y de 0'34 m. en el



Lám. XVI.—Detalle. Cantera.

punto 917'40 m. para el izquierdo. En la parte baja de ambos laterales siguen apareciendo las tranqueras que veíamos en el Camino Hondo (Lám. XI).

La profundidad máxima que adquiere la base de la rodada derecha sobre el realce central del camino es de 0'34 m. en el punto 908'10 m., y la de la izquierda de 0'30 m. en el punto 909'20 m. Las mínimas son nulas en el punto 917 m. para ambas carriladas.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -2'48 m., lo que supone una pendiente del -12'40%.

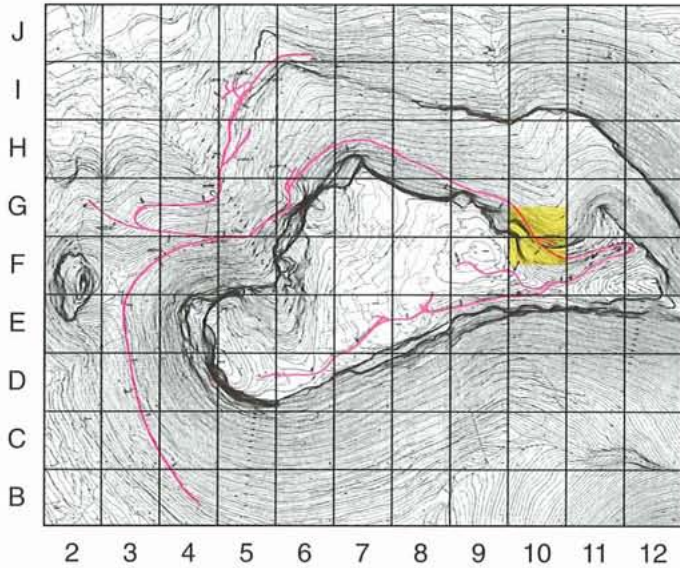


Lám. XVII.—Detalle. Desagüe? a la izquierda del cierre.



Lám. XVIII.—Detalle. Vista desde abajo e inicio del Camino A.

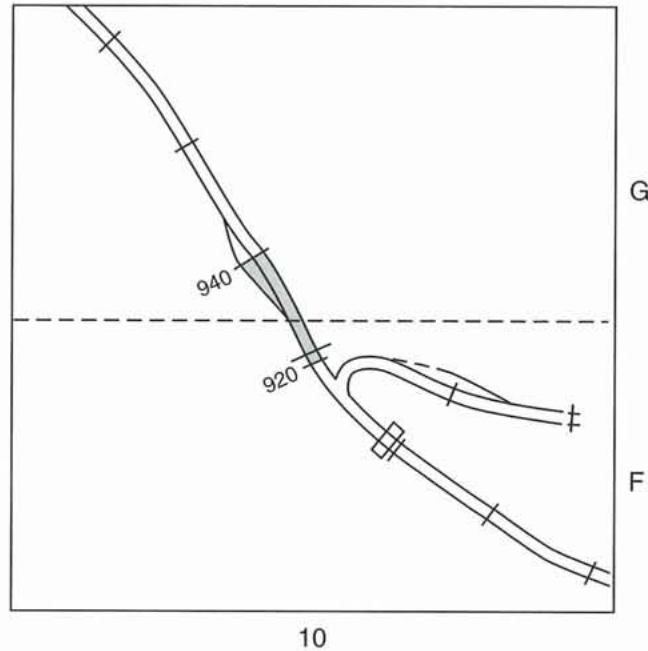
TRAMO 920-940 m.



En su primera mitad la conservación de este tramo es sólo regular como consecuencia de la formación de escalones no muy altos en la base rocosa del camino, originados por la puntual descomposición de la roca basal (Lám. XX).



Lám. XIX.—Detalle. Muros medievales.



En la segunda mitad la textura de la roca cambia, haciéndose más resistente. Por este motivo las rodadas se conservan perfectamente, aunque son poco profundas (Lám. XXI).

La escasa señal dejada por las carriladas fue debido a tres factores: la citada dureza de la roca en esta zona, la horizontalidad que el tramo tiene en la segunda mitad de su recorrido y especialmente el hecho de coincidir esta parte con un amplio apartadero, motivo por el cual la circulación no se ajustaba siempre a una única trayectoria.

Los sedimentos que cubrían el camino en esta zona llegaban a una potencia de 2'50 m. en el lateral izquierdo y aproximadamente a unos dos metros en la vertical de la rodada derecha.

Aunque dicha potencia no era muy elevada en comparación con la de otros tramos del camino, sin embargo, el ancho de la zona a limpiar de sedimentos era mucho mayor que el habitual, por lo que el descubrimiento de este tramo fue uno de los más costosos en trabajo.

En algunos puntos del lateral rocoso izquierdo que le delimita, a una altura de alrededor de los 0'80 m., se observan huellas de su primitiva base (Fig. 4).

En el punto 935'30 m. empieza un apartadero en el lateral izquierdo, para lo que se tuvo que cortar el lateral rocoso dejando un espacio de una anchura de unos 2'50 m. a partir de la rodada izquierda. La roca lateral que delimita el apartadero levanta unos dos metros sobre su base, estando cortada verticalmente.

Las huellas de las carriladas de este apartadero son poco visibles en este tramo. En el siguiente, según veremos, se aprecian con toda claridad.

A la altura del punto 920 m. se inicia el muro medieval paralelo al que veíamos en el tramo anterior. Al igual que aquel es de 0'60 m. de ancho y corta al camino casi perpendicularmente. Su base se sitúa a una altura de 1'50 m. sobre la base del camino.

Casi al lado de este muro, separado de él apenas un cuarto de metro, corre otro muro paralelo perteneciente a una segunda habitación medieval. Concretamente se inicia en el punto 921'30 m., situándose su base a una altura de 1'15 m.



Lám. XX.—Vista general del Tramo 920-940 m.

sobre la base del camino. Aquella va en descenso desde su inicio en la zona izquierda del camino hasta su terminación en la zona derecha (Fig. 4). Su opuesto se ubica en el punto 924'90 m. y a una altura de un metro sobre la base del camino. Tanto uno como otro son de las mismas características que los que veíamos en el tramo anterior, habiéndose incluido en su construcción algunos sillares ibéricos de regular tamaño, especialmente en las esquinas (Lám. XXIII).

El único muro conservado que une a estos dos perpendicularmente se sitúa a 3'60 m. de la carrilada izquierda, junto al cortado rocoso. Conserva hasta cinco hiladas de piedras (Lám. XIX). Las dimensiones de este departamento son prácticamente iguales a las del que veíamos en el anterior tramo. En la habitación que ahora nos ocupa se aprovechó en parte como pavimento o piso la terraza realizada en época ibérica sobre la zona rocosa del lateral izquierdo del camino (Lám. XIX).

Aproximadamente entre los puntos 931 m. y 936 m. y sobre el cortado rocoso izquierdo que domina el camino ya en la cima del cerro, se construyó una torre con el fin de proteger desde este punto tanto la zona de la entrada a la

ciudad como la puerta propiamente dicha. Su base se levanta unos ocho metros sobre la base del apartadero que prácticamente se sitúa verticalmente a sus pies. Por estos motivos la efectividad defensiva que debió tener esta torre fue sin duda extraordinaria, completando la defensa frontal que se realizaba desde las torres situadas una a cada lado de la puerta de la ciudad. Su planta es cuadrada, estando construida con grandes sillares perfectamente escuadrados de los que en un lateral se conservan tres hiladas superpuestas (Lám. XXII). Más detalles sobre esta torre fueron publicados en nuestro anterior libro al hablar sobre las fortificaciones realizadas por los iberos para proteger la puerta de entrada a la ciudad.

La totalidad del lateral derecho de este tramo estuvo ya allanado en época ibérica, con una anchura que sobrepasaba los cinco metros. Esta plataforma fue construida a base de rebajar la roca que primitivamente configuraba la ladera con objeto de disponer de un amplio espacio que fuera suficiente tanto para servir de aparcamiento para los carros como para que éstos tuvieran el necesario espacio para realizar maniobras. Según se observa en la lámina XXI, en esta plataforma



Lám. XXI.—Detalle. Apartadero.

hemos dejado instalados varios sillares de dimensiones ciclópeas que estaban desperdigados ladera abajo. Posiblemente pertenecían a la torre defensiva antes citada o en todo caso a las torres que flanqueaban la puerta de entrada. Incluso pudieron pertenecer a quitamiedos del borde de la terraza.

En aquella época, al espectador que estuviera situado en esta explanada o al que llegara subiendo por el camino se le tenía que ofrecer una panorámica impresionante, con las fortificaciones de la entrada destacando a gran altura.

Los anchos máximos de las carriladas son en este tramo de 0'42 m. y de 0'32 m. en los puntos 925'50 m. y 921'70 m. para la derecha e izquierda respectivamente. El ancho mínimo del carril derecho es de 0'12 m. en el punto 921'70 m. y de 0'10 m. en el punto 924'50 m. del izquierdo.

La profundidad máxima de la rodada derecha con respecto al lateral derecho que delimita el camino es de 0'40 m. en el punto 925'70 m. y la de la izquierda de 2'05 m. en el punto 930'20 m. Las profundidades mínimas son de 0'04 m. en el punto 930'50 m. para la rodada derecha y nula en el punto 936'20 m. para la izquierda.

Con relación al realce central del camino, la carrilada derecha tiene una profundidad máxima de 0'27 m. en el punto 925'50 m. y una mínima de 0'02 m. en el punto 931'50 m. La carrilada izquierda tiene una profundidad máxima de 0'09 m. en el punto 921'70 m. y una profundidad mínima de 0'05 m. en el punto 936'10 m.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es de -1'37 m., lo que supone una pendiente del -6'85%. Al ser horizontal la segunda parte del tramo, es obvio que la pendiente total del tramo es la mitad que la de la primera parte de su recorrido.



Lám. XXII.—Detalle. Torre sobre el camino.



Lám. XXIII.—Detalle. Muros medievales.

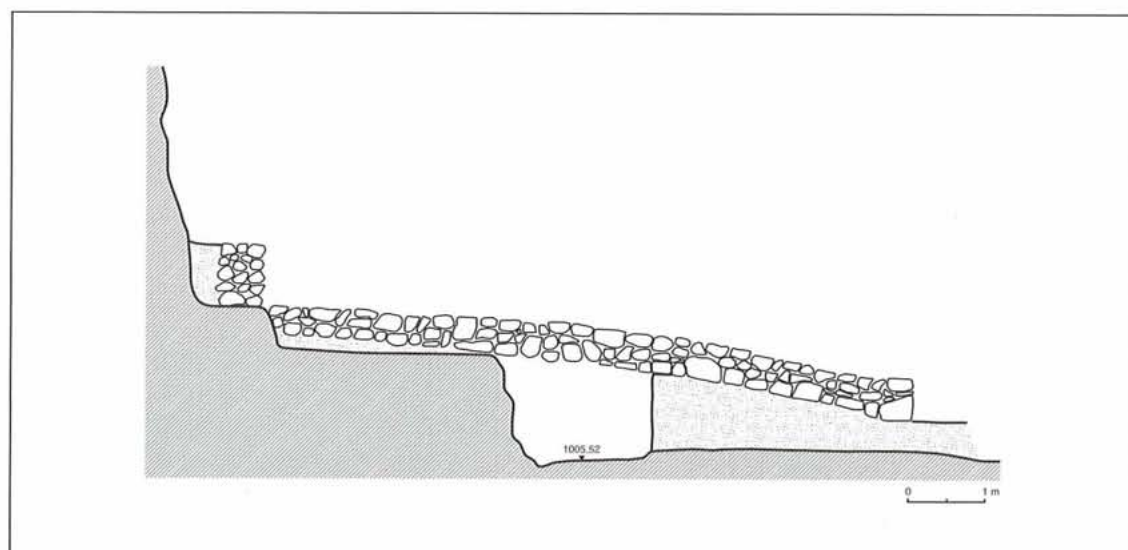
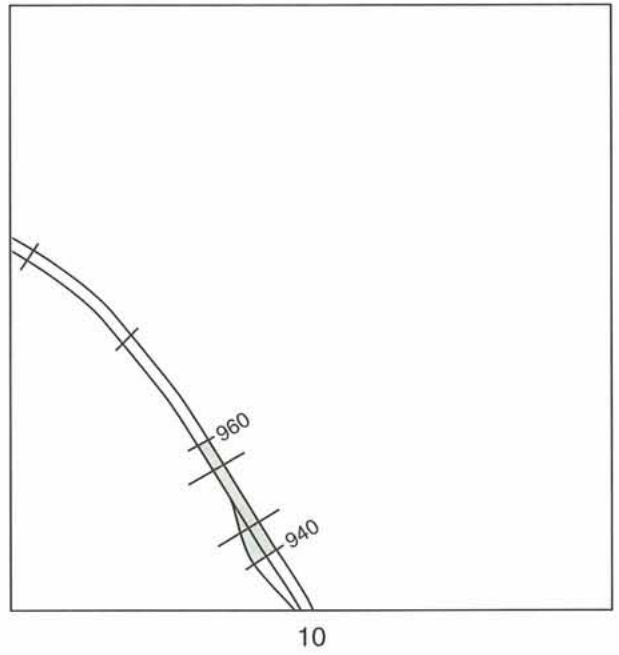
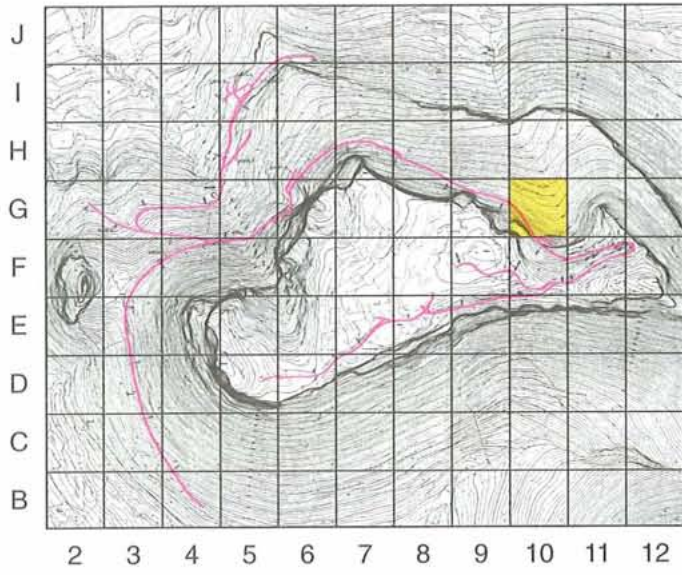


Fig. 4.—Sección en el Punto 921'80 m.

TRAMO 940-960 m.



Lám. XXIV.—Vista general del Tramo 940-960 m.

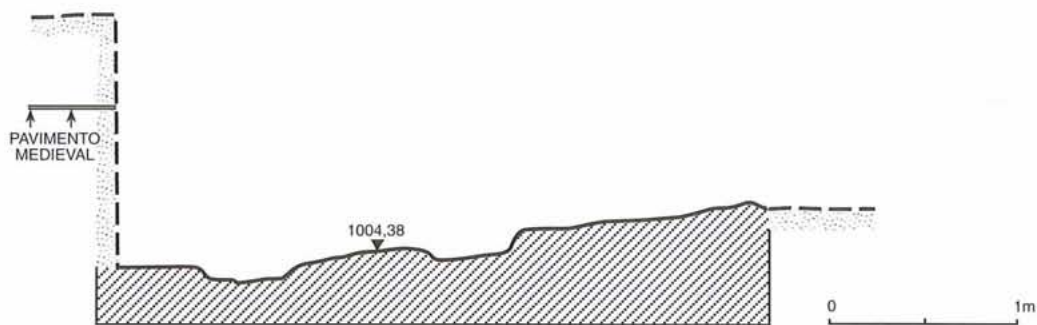


Fig. 5.—Sección en el Punto 945'10 m.

La conservación de este tramo es bastante buena en términos generales (Lám. XXIV). Su excavación supuso la retirada de abundantes sedimentos cuya mayor potencia se situaba en los ocho primeros metros del lateral izquierdo, coincidiendo con la terminación del apartadero que ya comentamos en la descripción del tramo anterior. En esta zona los sedimentos alcanzaban una altura de unos 1'30 m.

El citado apartadero (Lám. XXV) termina en el punto 947'50 m. en donde se pueden apreciar perfectamente las carriladas de éste (Fig. 5) y las del Camino Principal, confluyendo. Coincidiendo con este apartadero, el lateral izquierdo en el que queda ubicado, fue allanado hasta llegar al punto 946'30 m. A partir de aquí el lateral rocoso de este lado empieza a ajustarse al trazado del camino, alzándose paulatinamente hasta llegar al final del tramo en donde llega a alcanzar una altura de 1'63 m.

En este mismo lateral, a partir del punto 955'60 m. y hasta el final del tramo, se observan las señales marcadas de las primitivas y sucesivas cotas por las que discurrió la base del camino. Estas se sitúan a más de 0'60 m. por encima de la base de la carrilada izquierda. Aparte del característico desgaste de la roca por el roce de las llantas metálicas, se observa también en ocasiones restos de los rellanos horizontales realizados a pico por donde fue trazada su base en un primer momento (Fig. 6). Tanto en este tramo como en los siguientes, y hasta llegar a las inmediaciones de la Fuente de Meca, desaparecen las señales de restos de estructuras medievales como las que observábamos en los tramos anteriores.

El lateral derecho es llano hasta el punto 947'50 m., es decir, donde termina el apartadero. A partir de aquí y hasta el final del tramo todo él está muy desmantelado por la erosión, habiendo sufrido pérdida de bloques. Por este motivo, a veces su parte superior está situada a una cota más baja que la que tiene el realce central del camino (Fig. 6).

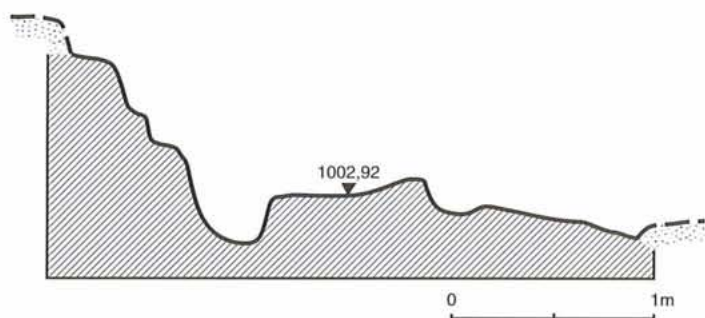


Fig. 6.—Sección en el Punto 955'80 m.

El ancho máximo de los carriles se sitúa en los puntos 950'60 m. y 959'60 m., con 0'32 m. y 0'42 m. para el derecho e izquierdo, respectivamente. El ancho mínimo del carril derecho es de 0'17 m. en el punto 947'20 m. y de 0'16 m. el del izquierdo en el punto 947'40 m.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'30 m. para la derecha en el punto 947'20 m. y de 1'63 m. para la izquierda en el punto 959'90 m. La profundidad mínima es de 0'00 m. en el punto 957'60 m. para la rodada derecha y de 0'10 m. en el punto 945 m. para la izquierda.

Con relación al realce central del camino, éste adquiere una altura máxima sobre la base de la carrilada derecha de 0'24 m. en el punto 954'30 m. y de 0'40 m. sobre la izquierda en el punto 954'70 m. Las mínimas sonde 0'00 m. y 0'08 m. en los puntos 956'90 m. y 944'40 m. para las rodadas derecha e izquierda, respectivamente.

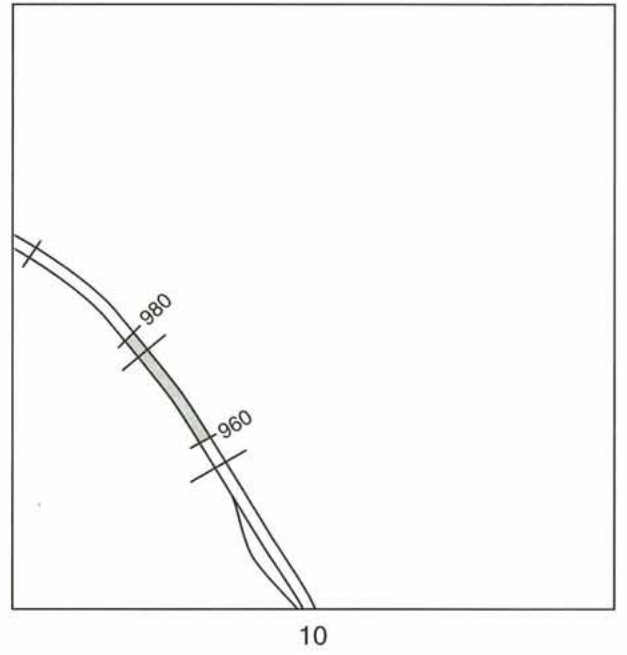
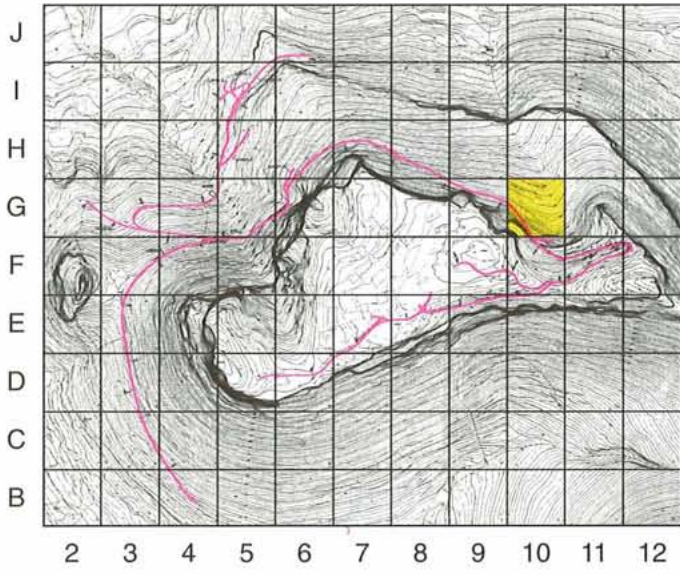
Si bien durante los siete primeros metros de este tramo el recorrido es llano, al igual que ocurría con los últimos del tramo anterior, por coincidir con la plataforma del apartadero, a partir de este punto la pendiente del camino empieza a ser acusada, siguiendo la tónica general de su trazado en esta ladera. Por ello la diferencia de cotas que tienen los puntos extremos del tramo casi coincide con la que existe entre el punto 946'30 m. y el punto 960 m.

En concreto dicha diferencia es de -2'13 m., lo que supone una pendiente del -10'65%.



Lám. XXV.—Detalle. Apartadero.

TRAMO 960-980 m.



Lám. XXVI.—Vista general del Tramo 960-980 m.

En la totalidad del recorrido de este tramo las carriladas están normalmente muy marcadas (Fig. 7).

Su conservación en general es buena, aunque la base del camino a lo largo de los últimos diez metros del recorrido se asienta sobre roca algo deleznable.

Para la construcción de este tramo se tuvo que realizar una considerable obra de extracción de roca, según se puede apreciar en la lámina XXVI, aunque hay que tener en cuenta que el perfil que ahora tiene el camino no es el que tuvo en el primer momento de su construcción.

Esta afirmación la podemos hacer después de constatar la existencia de una zona corrida limada, característica del roce de las yantas metálicas, en el lateral rocoso izquierdo. Concretamente esta señal va desde el punto 970 m. al 975'50 m., y a una altura de 1'70 m. sobre la base de la carrilada.

Mientras el lateral rocoso izquierdo alcanza alturas considerables según se puede observar en la figura 7, llegando a los 3'60 m., el lateral derecho apenas levanta medio metro en algún punto de la parte final del tramo, estando en términos generales algo erosionado, especialmente en los primeros metros. En esta zona, al igual que ocurría en la terminación del tramo anteriormente descrito, hay pérdida de bloques de roca. Hay que tener en cuenta que esta parte coincide con un pequeño espolón rocoso de la ladera (Lám. XXVI) que tuvo que ser cortado para realizar de la forma más recta posible el trazado del camino. Por dicho motivo el lateral derecho fue tan estrecho y ajustado como se pudo hacer y por tanto ha estado más expuesto a los agentes erosivos. Esta misma circunstancia ha motivado que fuera difícil la posibilidad de que a lo largo del tiempo se fueran realizando grandes acumulaciones de sedimentos en esta zona. Por ello el trabajo de descubrimiento de este tramo no fue excesivo. Como ejemplo de

ello, en la lámina XXVI se puede apreciar perfectamente la zona blanquecina del lateral rocoso izquierdo, que corresponde a lo que estaba oculto por los sedimentos.

En el punto 965'55 m. y arrimado al lateral izquierdo, se sitúa un agujero de poste de 0'14 m. de diámetro. Al estar parte de él realizado en la rodada, creemos que fue hecho por la población medieval. De todas formas, y de acuerdo con el comentario que hicimos durante la descripción del tramo anterior sobre este tema, no se han detectado estructuras de dicha época.

Las anchuras de las carriladas de este tramo son las siguientes: La máxima de la derecha es de 0'34 m. en el punto 979'60 m. y de 0'40 m. la de la izquierda en el punto 970 m. Las mínimas son de 0'08 m. y de 0'09 m. en los puntos 967'40 m. y 969'70 m. para la derecha e izquierda, respectivamente.

Las profundidades máximas de las rodadas con respecto a los laterales rocosos son las siguientes: para la derecha, 0'50 m. en el punto 978'70 m. y para la izquierda 3'66 m. en el punto 977'30 m. La mínima de la carrilada derecha es 0'00 m. en el punto 960 m. y de 1'60 m. en el mismo punto para la izquierda.

Las alturas máximas que tiene el realce central del camino sobre las bases de las rodadas son de 0'25 m. y 0'36 m. en los puntos 963'30 m. y 969'90 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. Las alturas mínimas son nulas en los puntos 964 m. y 978'70 m., para la derecha e izquierda, respectivamente.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es algo más alta que las vistas hasta ahora. Llega a situarse en -2'68 m., lo que supone una pendiente del -13'40%.

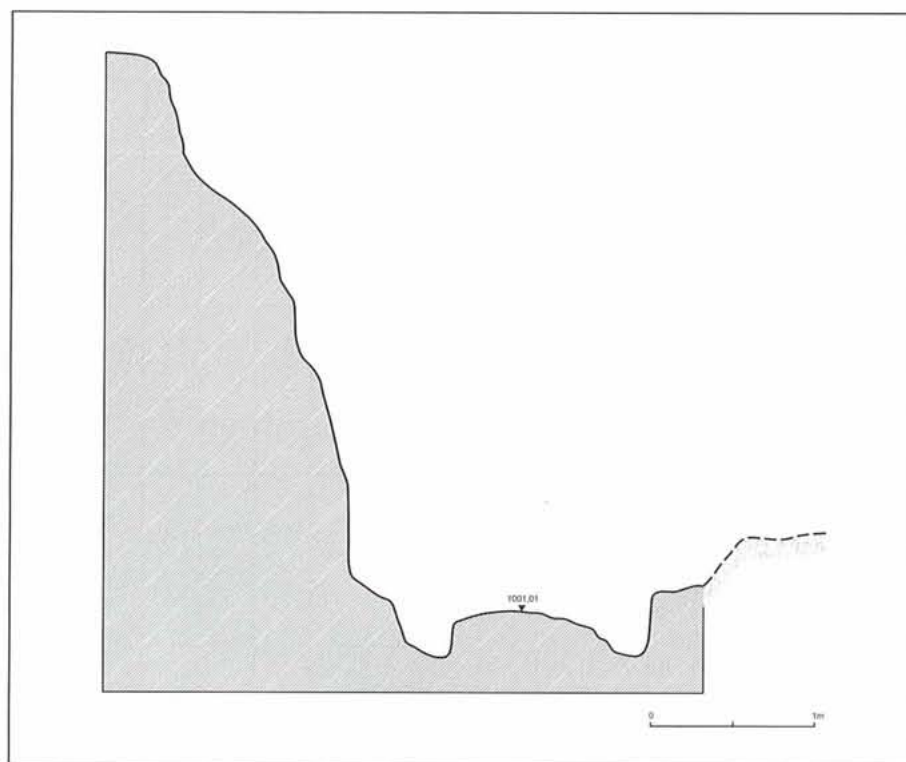
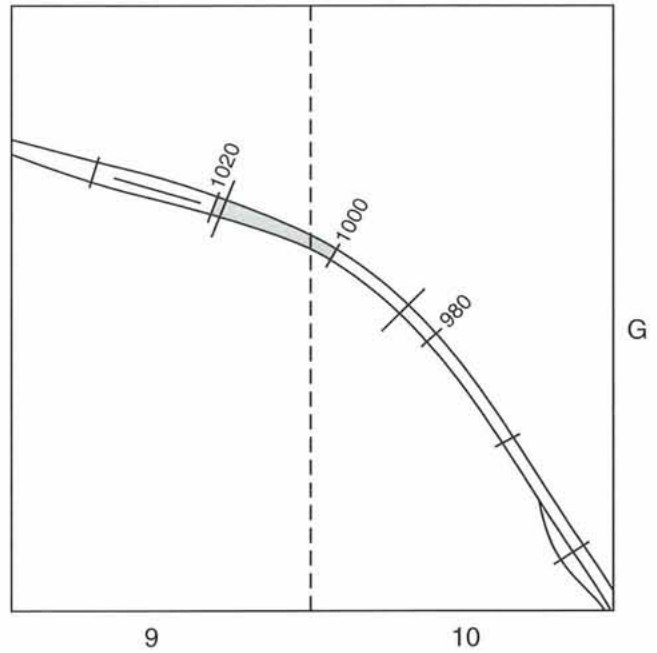
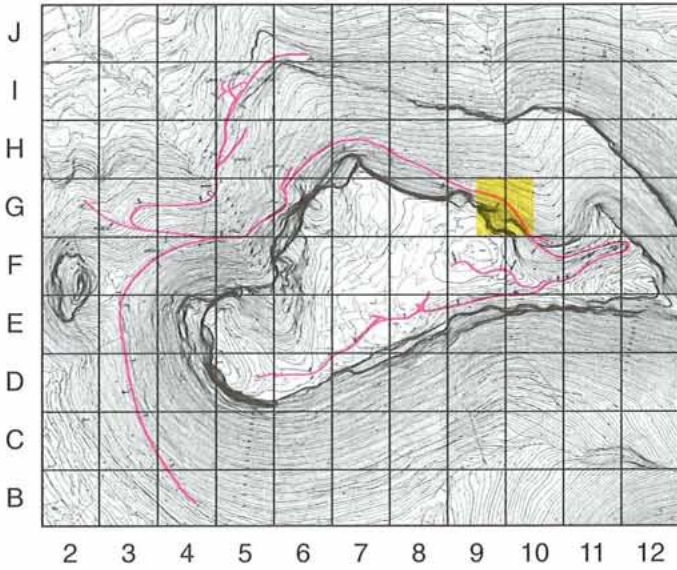


Fig. 7.—Sección en el Punto 977'10m.

TRAMO 980-1.000 m.



Al igual que en el tramo anterior se ha efectuado un considerable desmantelamiento del lateral izquierdo (Lám. XXVIII).

La conservación del camino es buena hasta el punto 986'50 m. En dicho punto el realce central del camino ha sufrido una fuerte erosión formando un escalón que baja unos 0'50 m. en vertical. A partir de aquí y hasta el final del tramo la conservación es francamente mala debido a la falta de consistencia de la roca basal.

El lateral rocoso derecho se conserva en los ocho metros primeros, levantándose a unos 0'50 m. de altura. En el resto ha desaparecido. La altura del izquierdo, por el contrario, oscila entre los 1'20 m. y los 3'50 m., observándose en distintas zonas y cotas repisas que pertenecen a señales dejadas cuando el camino discurría a alturas superiores (Fig. 8 y Lám. XXVII).

Una de estas señales se sitúa a 1'40 m. de altura sobre la rodada. Otras, situadas a una cota superior pueden corresponder también a señales dejadas por el roce de las llantas, pero son inciertas.

Los anchos de las carriladas son los siguientes: El máximo del carril derecho es de 0'34 m. en el punto 981'60 m.; el del izquierdo es de 0'42 m. en el punto 981 m. Los anchos mínimos son de 0'10 m. y 0'09 m. en los puntos 981'40 m. y 982'50 m., para el derecho e izquierdo, respectivamente.

Las profundidades de las rodadas con relación a los laterales rocosos son: La máxima del lateral derecho de 0'60 m. en el punto 986'70 m. y la del izquierdo 3'50 m. en el punto 987'20 m. La profundidad mínima de la carrilada derecha es nula en el punto 989'80 m. del lateral derecho y llega a 1'20 m. en el punto 992'80 m. del izquierdo.

La altura máxima que alcanza el realce central del camino con respecto a la base de la carrilada derecha es de 0'30 m. en el punto 981'60 m. y sobre la de la izquierda de 0'55 m. en el punto 981'70 m. Las alturas mínimas llegan a ser nulas en el punto 983'20 m. para ambas carriladas.

La diferencia de cotas que tienen los puntos extremos es de -2'65 m. La pendiente que adquiere llega a ser, pues, del 13'25%.

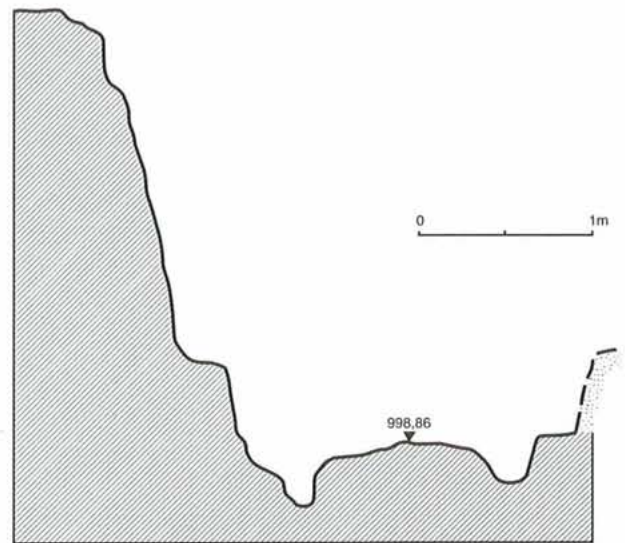


Fig. 8.—Sección en el Punto 985'70 m.



Lám. XXVII.—Primitivos niveles del camino.

TRAMO 1.000-1.020 m.

Este tramo está muy deteriorado en general (Lám. XXIX). Sólo se aprecian las rodadas desde el punto 1.007 m. al 1.009'50 m. y en los dos últimos metros del recorrido de la izquierda (Fig. 9).

Los laterales rocosos también están muy degradados. El derecho, concretamente, no existe. El izquierdo tiene señales de haberse intentado rebajar para ampliar la plataforma del camino y prolongar el apartadero que veremos en el siguiente tramo. Este ensanche no se llegó a efectuar por completo, aunque se aprecia perfectamente desde el inicio del tramo hasta el punto 1.009 m. una rodada situada en el centro del realce central que corre casi paralela a las carriladas del camino. Su anchura oscila en torno a los 0'37 m. y su profundidad alrededor de los 0'12 m. La carrilada opuesta se situaba a la izquierda del camino.

Debido al desmantelamiento de la parte derecha no ha habido posibilidad de tomar medidas en la carrilada de este lado. En la izquierda el ancho máximo llega a 0'38 m. en el punto 1.009'80 m.; el mínimo es de 0'18 m. en el punto 1.019'20 m.

La profundidad máxima que alcanza la base del carril con relación a la roca lateral, es de 1'90 m. en el punto 1.007'70 m. La mínima es de 1'68 m. en el punto 1.019'80 m.

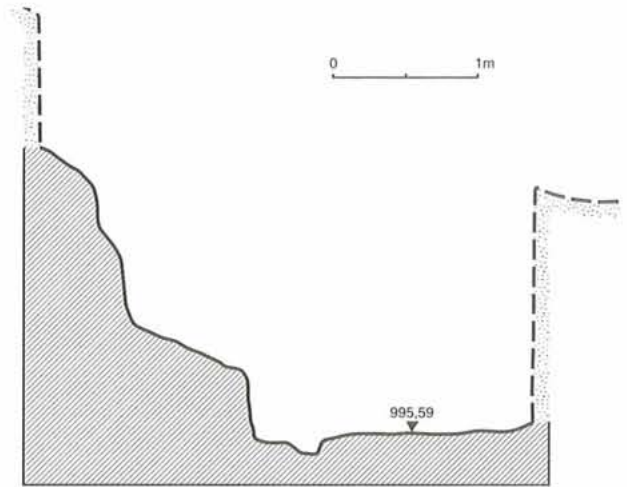
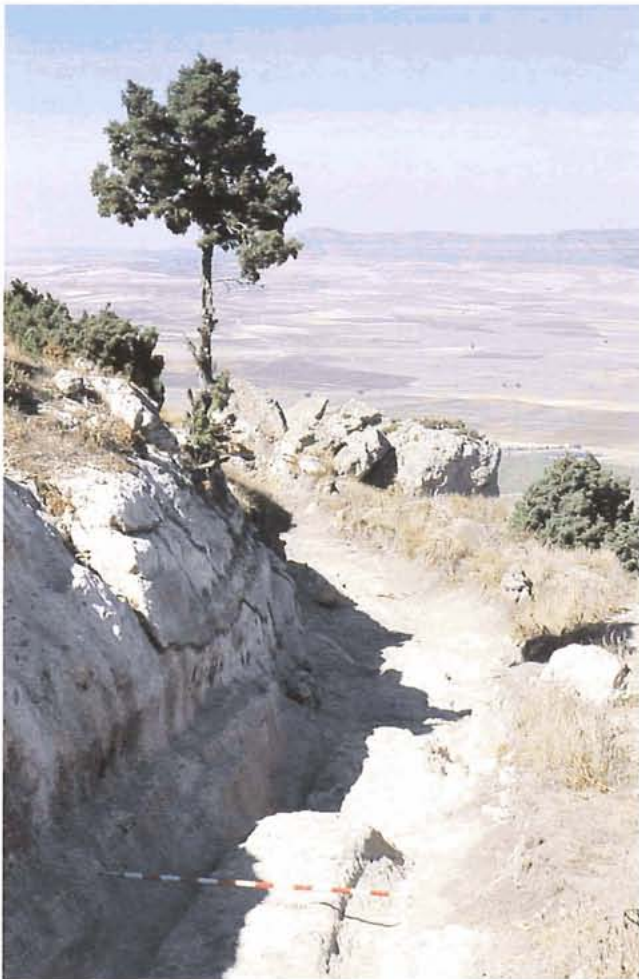


Fig. 9.—Sección en el Punto 1.019'08 m.

La profundidad máxima de la rodada con respecto al realce central es de 0'12 m. en 1.019'10 m. La mínima es 0'04 m. en el punto 1.009'80 m.

El desnivel existente entre los puntos extremos es de 1'55 m., alcanzando una pendiente del -7'75%.

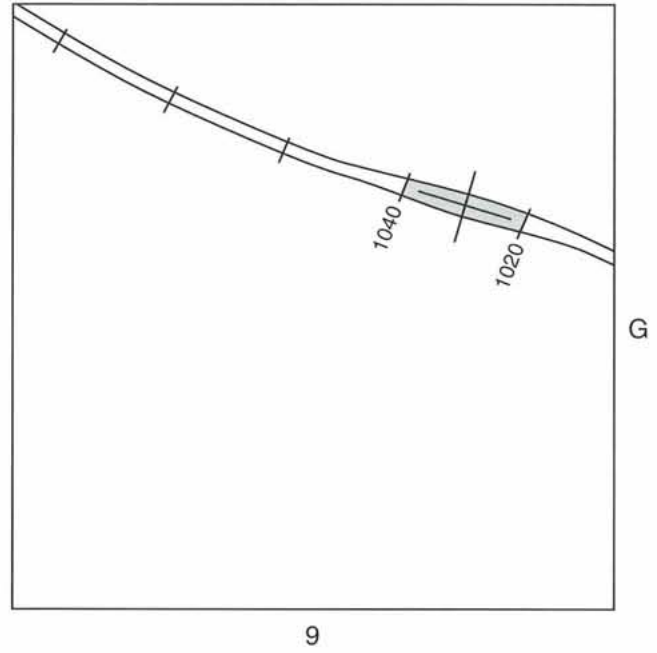
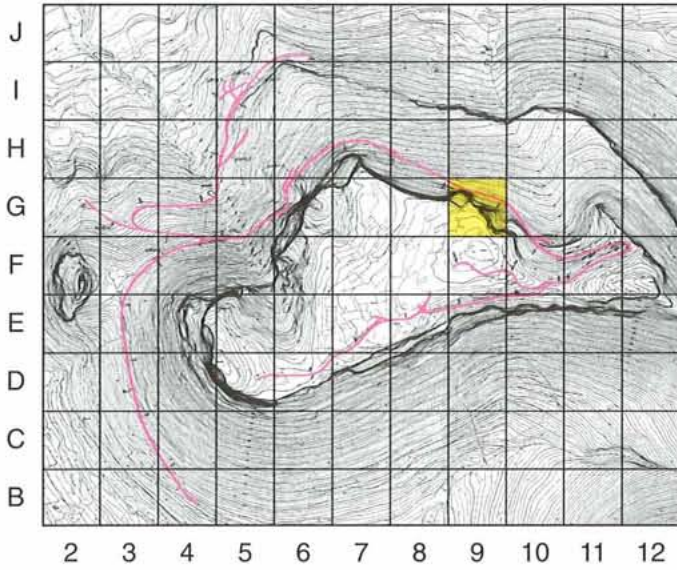


Lám. XXVIII.—Vista general del Tramo 980-1.000 m.



Lám. XXIX.—Vista general del Tramo 1.000-1.020 m.

TRAMO 1.020-1.040 m.



La excavación de este tramo tuvo grandes dificultades debido no sólo a la potencia de los sedimentos, que alcanzaba más de tres metros, sino a la presencia de grandes bloques pétreos que, procedentes de los cortados rocosos adyacentes que delimitan la meseta superior del cerro, se habían instalado en la vertical de su trazado.

Uno de estos bloques, de enormes dimensiones (Lám.

XXXI), ha quedado como testigo de estos derrumbes, situándose entre los puntos 1.030 m. y 1.033'80 m.

Antes de la excavación del tramo, sólo sobresalía del terreno su parte superior, estando el resto enterrado entre los sedimentos térreos. Por la posición y situación en que ha quedado podemos saber que el camino estaba ya abandonado desde hacía largo tiempo.

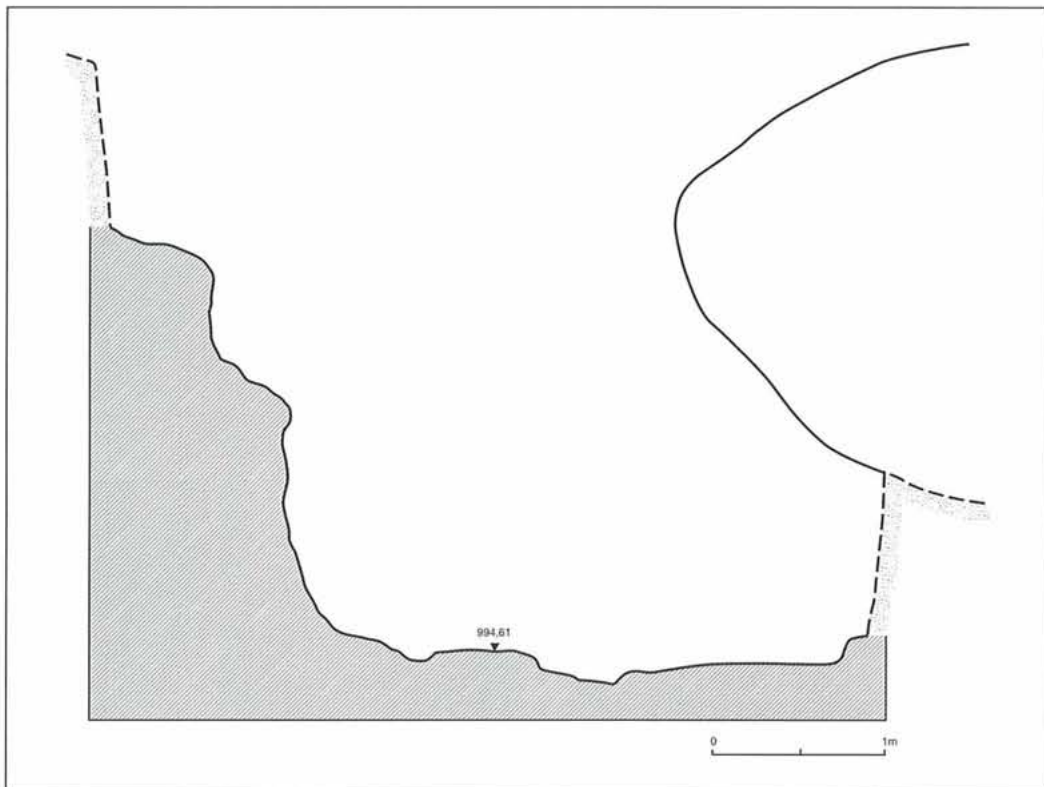


Fig. 10.—Sección en el Punto 1.030'30 m.



Lám. XXX.—Vista general del Tramo 1.020-1.040 m.

En efecto, en el momento en que cayó, la vía estaba cubierta con una capa de sedimentos que llegaba a casi dos metros de altura en el centro, con el dato adicional de que, al no existir en esta parte roca en el lateral derecho, dichos sedimentos no se pudieron acumular en un breve espacio de tiempo.

Juntamente con la existencia de estos grandes bloques de piedra, se daba también la presencia de un apartadero, cuyo principio y final prácticamente coinciden con los puntos extremos del tramo. Por esta razón la excavación supuso un doble esfuerzo en este sentido que el habitual en un tramo normal.

En concreto, el ancho máximo del espacio dedicado al tráfico es casi el mínimo indispensable -2'65 m.- para permitir el paso de dos carros en paralelo, situándose dicho punto justamente en la mitad del tramo (Fig. 10).

Como decíamos, y a diferencia de otros apartaderos de la misma forma, éste es tan ajustado que la rodada izquierda del camino coincide con la rodada derecha del apartadero, aunque es de doble anchura que una carrilada normal (Fig. 10).

El realizar un apartadero tan ajustado tiene una explicación sencilla. En primer lugar se sitúa prácticamente en el punto medio del recorrido que separa el apartadero que vemos en el tramo 920-940 m. del que veremos en el tramo 1.200-1.220 m., por lo que la zona elegida para su construcción es la idónea. En segundo lugar, el espacio físico para

realizarlo era muy estrecho salvo que tuvieran que hacerse cortes en la roca de la ladera de varios metros de altura. Por este motivo el trazado de ambos caminos tuvo que ajustarse al máximo. De todas formas, y tal como muestra la figura 10, parece que se tuvo la intención de dar una mayor anchura a esta parte del camino, obviamente por el único lado que se podía, el izquierdo, mediante la extracción de piedra de este lateral. La pendiente de la ladera por su lado derecho hacía imposible su ampliación por esta parte.

La conservación del camino en este tramo (Lám. XXX) y la del apartadero son buenas en general, aunque la carrilada derecha del camino apenas si se nota en todo el trayecto. Tampoco tiene mucha definición la rodada izquierda del apartadero en los diez primeros metros de su recorrido por haberse disgregado la roca.

Como hemos dicho, el carril derecho apenas está marcado, por lo que no se han podido medir sus anchos máximo y mínimo. El izquierdo adquiere un máximo de 0'55 m. en el punto 1.025'90 m., coincidiendo con la carrilada del apartadero. El mínimo se sitúa en el punto 1.020'50 m., con 0'17 m. de ancho.

Con relación a los laterales rocosos, la base de la rodada derecha tiene una profundidad que oscila entre los 0'20 m. y los 0'00 m. en los puntos 1.027'30 m. y 1.021 m., respectivamente. La izquierda se halla a una profundidad máxima de 2'40 m. en el punto 1.024 m. y a una profundidad mínima de 1'90 m. en el punto 1.028'20 m.



Lám. XXXI.—Detalle. Apartadero.

Con respecto a sus profundidades en relación al realce central del camino, para la rodada derecha no hay datos y para la izquierda adquiere una profundidad máxima de 0'20 m. en el punto 1.027'80 m. y una mínima de 0'06 m. en el punto 1.030'20 m.

En cuanto al apartadero, la carrilada izquierda oscila entre los 0'25 m. y 0'30 m. de ancho. Su profundidad varía ligeramente en torno a los 0'12 m.

La diferencia de cotas que hay entre los puntos extremos del tramo está dentro de una magnitud aceptable: -1'32 m., lo que supone una pendiente del -6'60%.

#### Descripción de materiales

1. Fragmento de la base de un plato. Su pasta es fina y de color anaranjado. Las superficies son de este mismo color. Mantiene restos de decoración en el exterior de una banda y línea pintadas en color rojo vinoso. Diámetro de la base: 9 cm. Altura conservada: 4 cm.
2. Fragmento de base de un plato de pasta color ocre rosado, que porta desgrasantes de tamaño medio, posiblemente jacintos de Compostela. Las superficies son del mismo color. Diámetro de la base: 11 cm. Altura conservada: 5 cm.
3. Fragmento de la base de un plato. Su pasta es de color gris claro, con desgrasantes finos. Las superficies son de color rosado. Conserva como decoración una banda en el interior pintada en color rojo vinoso. Diámetro de la base: 12 cm. Altura conservada: 3'5 cm.
4. Fragmento de base de un plato de pasta color rosado en el centro y gris claro en los laterales. Los desgrasantes son muy finos. Ambas superficies son de color rosa anaranjado. Como decoración conserva en el interior cuatro líneas paralelas sobre las que apoyarían motivos de arcos de circunferencias concéntricas. En el exterior también hay restos de este mismo motivo sobre tres líneas paralelas. Todo ello está pintado en color rojo vinoso. Diámetro de la base: 6 cm. Altura conservada: 2'8 cm.
5. Fragmento de la base de un plato de pasta color gris claro, que porta desgrasantes muy finos. Las superficies son de color rosado. Apenas conserva restos de decoración pintada en rojo vinoso en el interior, consistente en una línea y arcos de circunferencias concéntricas. Diámetro de la base: 9 cm. Altura conservada: 2'9 cm.
6. Fragmento de base de plato. Tanto sus superficies como la pasta son de color rosado. Esta porta desgrasantes finos. Diámetro de la base: 5'8 cm. Altura conservada: 2'2 cm.
7. Fragmento de base de un plato. Sus superficies y pasta son de color ocre rosado, portando desgrasantes finos. Sólo contiene restos muy perdidos de decoración en el interior: cuatro líneas paralelas pintadas en rojo vinoso. Diámetro de la base: 8'5 cm. Altura conservada: 2'8 cm.
8. Fragmento de base de un plato de pasta color ocre grisáceo, al igual que las superficies. Los desgrasantes son de tamaño mediano y fino. Diámetro de la base: 6 cm. Altura conservada: 3'2 cm.
9. Fragmento de base de un plato de superficies y pasta de color rosado. Los desgrasantes son finos. Presenta dos pequeños orificios en el pie, separados 1 cm., para ser colgado. Diámetro de la base: 4'6 cm. Altura conservada: 2'7 cm.
10. Fragmento de base de un plato. Su pasta es de color rosado, portando desgrasantes finos. Las superficies son de este mismo color. Sólo conserva restos de dos líneas paralelas pintadas en rojo vinoso en el interior. Diámetro de la base: 4'3 cm. Altura conservada: 2'8 cm.
11. Fragmento de base de un plato de superficies rosadas. La pasta es de color gris claro en el centro y rosado en los laterales, portando desgrasantes medianos. En el exterior conserva restos de cinco líneas paralelas pintadas en color rojo vinoso. Diámetro de la base: 7'8 cm. Altura conservada: 2'6 cm.

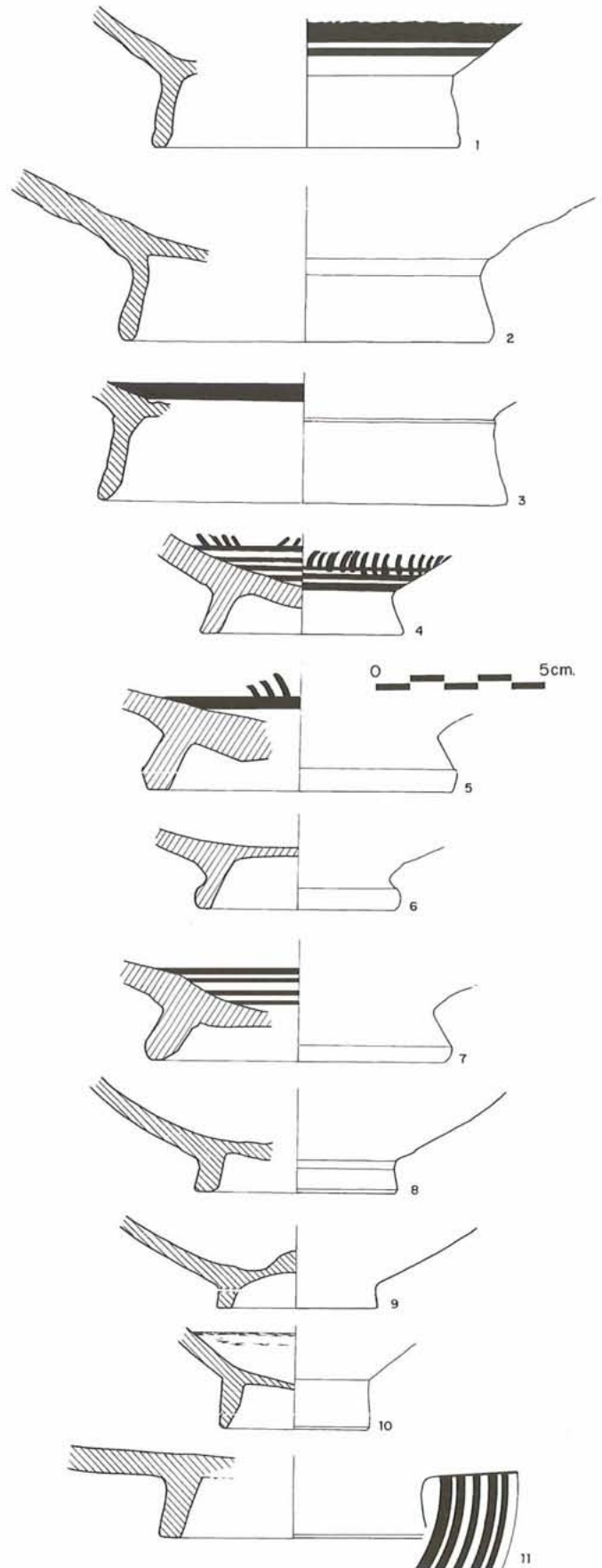
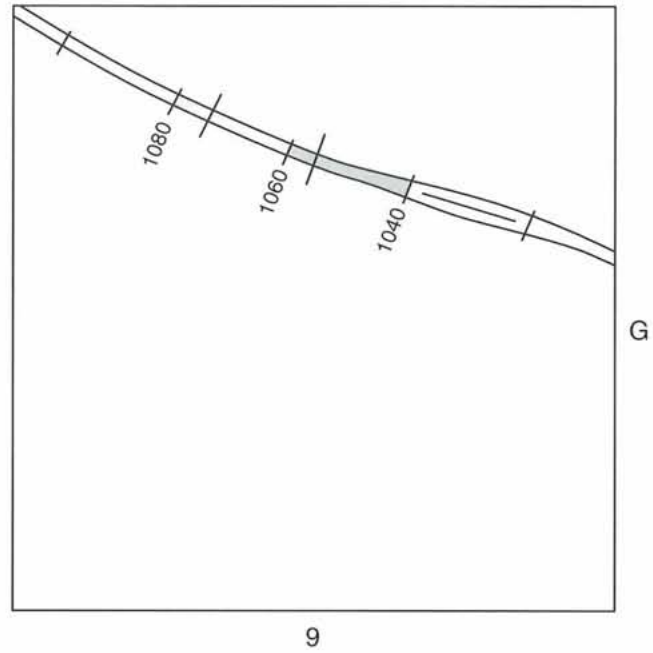
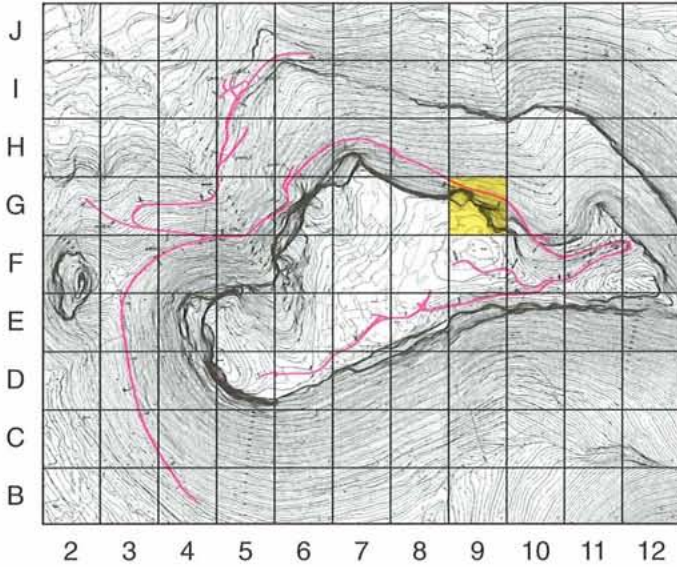


Fig. 11.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.

TRAMO 1.040-1.060 m.



Las carriladas de este tramo están muy bien marcadas en general. Sólomente seis metros de la carrilada izquierda, desde el punto 1.042 m. al 1.048 m., no se aprecian apenas.

El camino está bien delimitado por los laterales rocosos (Fig. 12), aunque éstos están constituidos por roca deleznable. La parte más próxima al camino del lateral izquierdo alcanza una altura máxima visible de 0'80 m.

A la altura del punto 1.058 m., la base del espolón del cerro que en esta parte sale hacia el Norte (Fig. 1), se sitúa sólomente a dos metros del lateral izquierdo del camino. La altura, prácticamente en vertical, que hay desde este punto del camino hasta la meseta superior del cerro, sobre la que se sitúa la ciudad, es nada menos que de unos cuarenta y cinco metros.

El motivo de que el camino se trazara tan ajustado al espolón, con el consiguiente trabajo de rebajar su base rocosa, no es otro que el de conseguir que tuviera un trazado lo más rectilíneo posible en esta parte de su recorrido (Lám. XXXII).

En el primer metro del tramo se aprecian señales de una carrilada en el centro del camino casi paralela a las otras dos.

Corresponde al final del apartadero que veíamos en el tramo anterior.

En el lateral rocoso izquierdo, desde el punto 1.043 m. hasta el 1.047 m. existe una señal de carrilada de época anterior, que se sitúa a una altura de 0'36 m. sobre la base del camino. Esta carrilada forma una pequeña plataforma de unos 0'15 m. en su parte más ancha, para ir desapareciendo lentamente hasta llegar a los citados puntos.

La mayor potencia de sedimentos que ocultaban el camino se situaba en el inicio del tramo, en donde aquellos alcanzaron los dos metros y cuarto. Luego la potencia iba descendiendo hasta el final del tramo, donde alcanzó una altura de un metro.

Aun cuando en este tramo no existían las enormes rocas desprendidas que vimos en el anterior, tampoco en los primeros metros del recorrido faltaban piedras de regular tamaño intercaladas entre los sedimentos.

Los anchos máximos de las carriladas son de 0'33 m. y 0'42 m. en los puntos 1.052'40 m. y 1.059'90 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. El ancho mínimo del carril derecho es de 0'13 m. en el punto 1041 m. y el del carril izquierdo de 0'15 m. en el punto 1.041'70 m.

La profundidad máxima que tiene la carrilada derecha con relación a su lateral rocoso es de un metro en el punto 1055'50 m. La de la izquierda es de 0'80 m. Las profundidades mínimas son de 0'18 m. en el punto 1.040'50 m. y de 0'15 m. en el punto 1.041'80 m. para las rodadas derecha e izquierda, respectivamente.

Las alturas máximas que alcanza el realce central del camino con respecto a las bases de las carriladas son de 0'27 m. en el punto 1.057'40 m. y de 0'22 m. en el punto 1.059'50 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. Las alturas mínimas llegan a cero en el punto 1.045 m. para ambos carriles.

La diferencia de cotas existente entre los puntos extremos del tramo es similar a las que veíamos en los dos anteriores, concretamente, -1'80 m. Esto supone una pendiente algo mayor: -9%.

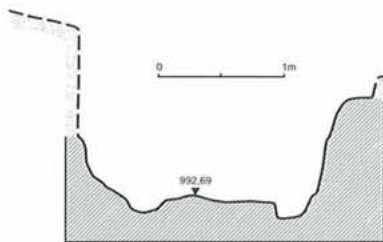


Fig. 12.—Sección en el Punto 1.055'50 m.

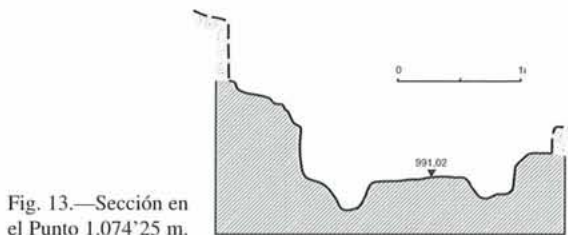


Fig. 13.—Sección en el Punto 1.074'25 m.

## TRAMO 1.060-1.080 m.

Este tramo tiene buena conservación en general (Fig. 13). Sólo la rodada izquierda y su correspondiente lateral están erosionados desde el punto 1.065'30 m. al 1.070 m. También el realce central está algo deteriorado en los diez metros primeros por ser la roca deleznable (Lám. XXXIV). En el punto 1.077'30 m. de éste hay un escalón de 0'25 m. de altura ocasionado también por la erosión (Lám. XXXIII).

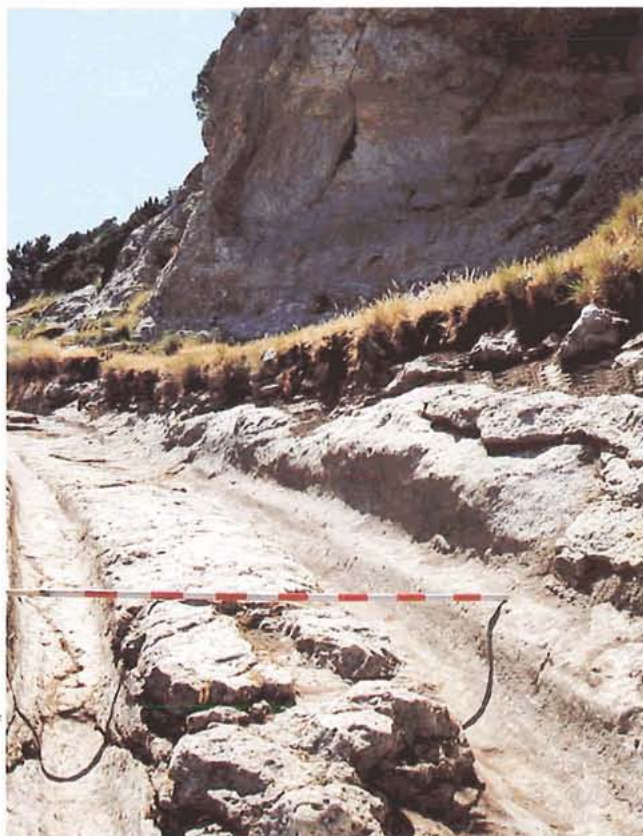
La carrilada derecha, a partir del punto 1.078'70 m., se hace doble, continuándose por el tramo siguiente. Los sedimentos depositados van aumentando ligeramente según se va llegando al final hasta alcanzar una altura de 1'65 m.

El ancho máximo del carril derecho es de 0'37 m. en el punto 1.076'80 m. Los mínimos son de 0'13 m. en el punto 1.080 m. y de 0'16 m. en el punto 1.070'60 m., para el derecho e izquierdo, respectivamente.

Con relación a los laterales rocosos, las profundidades de las rodadas tienen un máximo de 0'33 m. en el punto 1.061'30 m. para la derecha y de 1'20 m. en 1.079'40 m. para la izquierda. Las mínimas son de 0'11 m. en el punto 1.069'80 m. para la derecha y de 0'45 m. en 1.063'30 m. para la izquierda.

La altura máxima a que llega el realce central del camino con respecto a la base de las carriladas es de 0'39 m. para la derecha en el punto 1.076'70 m. y de 0'26 m. en el punto 1.076'50 m. para la izquierda. Las mínimas son nulas para ambas rodadas en el punto 1.065 m.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es de -2'24 m., lo que supone una pendiente del -11'20%



Lám. XXXIII.—Detalle. Vista del camino desde abajo.

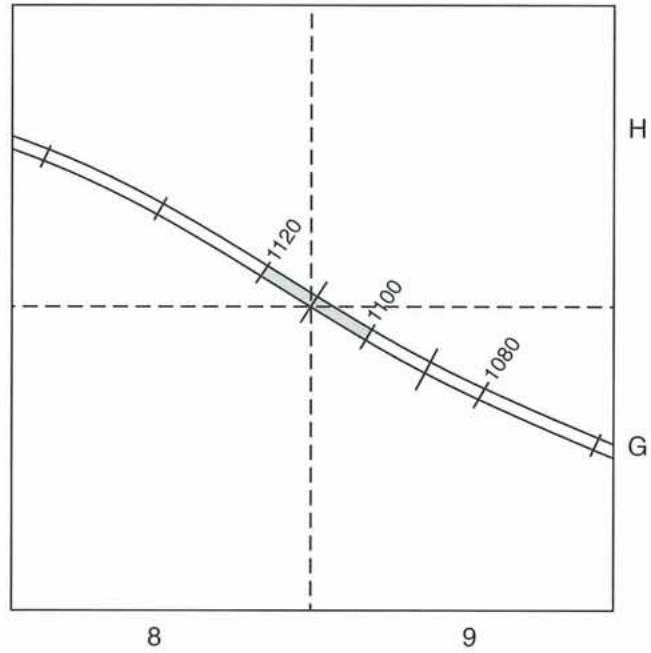
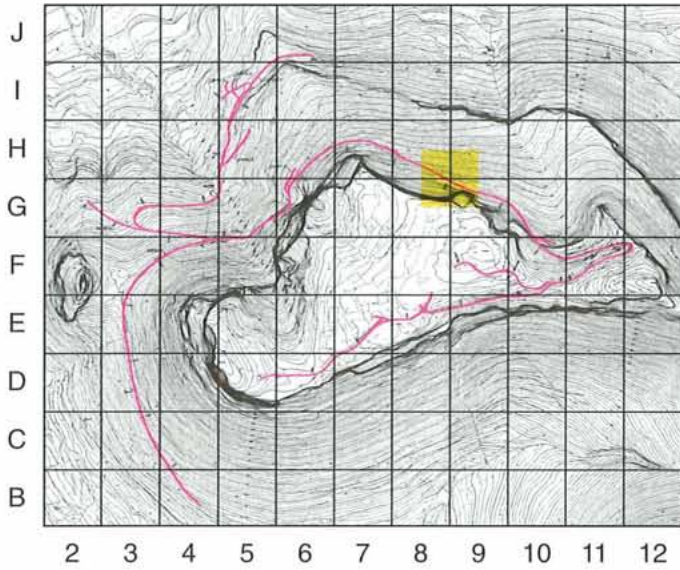


Lám. XXXII.—Vista general del Tramo 1.040-1.060 m.



Lám. XXXIV.—Vista general del Tramo 1.060-1.080 m.

TRAMO 1.080-1.100 m.



El tramo está bien conservado, con rodadas muy marcadas (Lám. XXXVI), salvo desde el punto 1.095'30 m. al 1098 m., en donde tanto las carriladas como el lateral derecho casi han desaparecido. En el punto 1.095 m. el realce central hace un fuerte escalón de 0'54 m. de altura. Durante los ocho metros primeros hay dobles carriladas (Lám. XXXV), especialmente señaladas en la derecha; después se van estrechando y profundizando (Fig. 14), hasta llegar al escalón citado.

El lateral izquierdo levanta una media de 1'50 m. sobre el camino. En él se aprecia desde el punto 1.090'50 m. al 1.098'60 m. una estrecha repisa con señales de picadas a 0'96 m. sobre la base de la rodada izquierda. Es el testimonio de la cota por la que discurrió la primitiva vía.

Los anchos máximos de los carriles se sitúan en los puntos 1.084 m. y 1.083'60 m., con 0'40 m. y 0'42 m. para el derecho e izquierdo, respectivamente. Los mínimos son de 0'16 m. y 0'14 m. en los puntos 1.090'90 m. y 1.091'20 m.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales es de 0'60 m. para la derecha en 1.089'70 m. y de 1'90 m. para la izquierda en 1.099'30 m. Las mínimas son de 0'10 m. y 1'10 m., en 1.096'70 m. y 1.085'20, para la derecha e izquierda, respectivamente.

Las alturas máximas que tiene el realce central con relación a la base de las rodadas son de 0'36 m. y 0'41 m. en los puntos 1.089'70 m. y 1.095 m., para la derecha e izquierda, respectivamente. Las mínimas son de 0'02 m. para la derecha en 1.095'50 m. y de 0'05 m. para la izquierda en 1.098'80 m.

La diferencia de cotas entre los extremos del tramo es de -3'11 m., lo que supone una pendiente del -15'55%.



Lám. XXXV.—  
Detalle. Carriladas  
dobles.

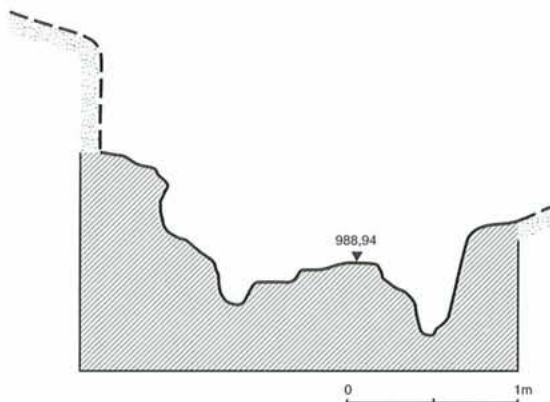


Fig. 14.—Sección en el Punto 1.089'85 m.



Lám. XXXVI.—  
Vista general del Tramo  
1.080-1.100 m.

## TRAMO 1.100-1.120 m.

Sólamente la mitad del recorrido de este tramo tiene las carriladas perfectamente marcadas y conservadas (Fig. 15). Tanto los cinco primeros metros del tramo (Lám. XXXVII), como los cinco últimos, tienen una conservación regular o mala debido a la acción de los agentes erosivos sobre una roca que, en esta zona, no es muy dura.

Esta debilidad de la roca ha hecho que en algunos puntos se observen escalones en el realce central del camino, como el que muestra la lámina XXXVIII. También en los puntos 1.113'70 m. y 1.115 m. se puede ver el mismo tipo de escalones, los cuales vienen a coincidir con zonas blandas de la roca basal.

Prácticamente, en todo el recorrido del tramo, éste está perfectamente delimitado por los laterales rocosos aunque el derecho, como venimos observando desde el primer tramo descrito de este camino, no es muy elevado. Aquí, en concreto, alcanza una altura media de 0'40 m. sobre el fondo de su respectiva rodada.

Igualmente, el lateral izquierdo, que es el que se ha tenido que rebajar exprofeso para dar anchura al camino y hacer su base horizontal, alcanza, como es habitual, mayor elevación. En este tramo llega a tener una media de 1'60 m. de altura.

La fotografía de la lámina XXXVIII nos muestra una vista del camino desde abajo. En ella se aprecia la trayectoria rectilínea que intenta seguir esta vía, para lo que no se ha tenido otra opción que ceñirse al máximo a la base del espolón que sobresale en esta zona, a costa de realizar grandes extracciones de la roca basal del esquinazo del citado espolón.

Tanto en este tramo como en los anteriores sigue sin aparecer ningún tipo de dato que indique la presencia medieval que veíamos en los dos primeros tramos. Este hecho es lógico si tenemos en cuenta que en toda esta zona la inclinación natural de la ladera es bastante fuerte, y en época medieval no se acostumbraba normalmente a hacer grandes rebajes o cortes regulares importantes en la roca para hacer explanadas donde construir edificios como era habitual entre los iberos. Por ello las construcciones medievales sólo se observan en lugares con menos pendiente o en zonas que ya fueron aplanadas en época ibérica.

Los sedimentos acumulados sobre el camino son tierras y rocas de arrastre que llegan a alcanzar la potencia media que se señala en la figura 15, es decir, alrededor de 1'40 m. sobre la zona central del camino.

Obviamente la potencia aumenta considerablemente según nos vamos aproximando al lateral izquierdo, en el cual llega hasta los dos metros.

Las carriladas tienen unos anchos máximos de 0'30 m. y 0'29 m. en los puntos 1.106'30 m. y 1.109'60 m., para la derecha e izquierda, respectivamente. La anchura mínima del carril derecho es de 0'13 m. en el punto 1.110'80 m. La del carril izquierdo es de 0'15 m. en el punto 1.109'90 m.

La profundidad máxima que alcanzan las rodadas con relación a sus respectivos laterales rocosos son de 0'52 m., para la derecha en el punto 1.110 m., y de dos metros en el punto 1.102'20 m. para la izquierda. La profundidad mínima de la base de la carrilada derecha es de sólo 0'08 m. en el punto 1.117'90 m. La de la izquierda, por el contrario, tiene un mínimo de 1'35 m. en el punto 1.119 m.

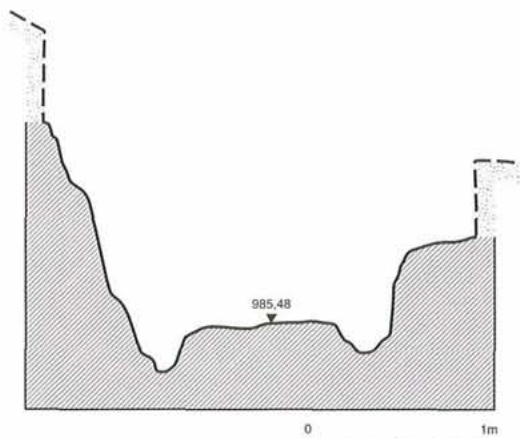


Fig. 15.—Sección en el Punto 1.111'20 m.

El realce central del camino alcanza unas alturas máximas sobre las bases de las rodadas de 0'38 m. y de 0'45 m. para la derecha e izquierda, respectivamente, en los puntos 1.113'40 m. y 1.113'20 m. Las alturas mínimas son nulas para ambas carriladas en torno al punto 1.117 m.

En este tramo, al igual que ocurría en el anterior, la diferencia de cotas existente entre los puntos extremos es exagerada. Aquí en concreto es incluso mayor, alcanzando un desnivel de -3'19 m.

La inclinación, pues, de estos tramos es extraordinaria, llegando en este caso casi al -16% de pendiente, concretamente el -15'95%.

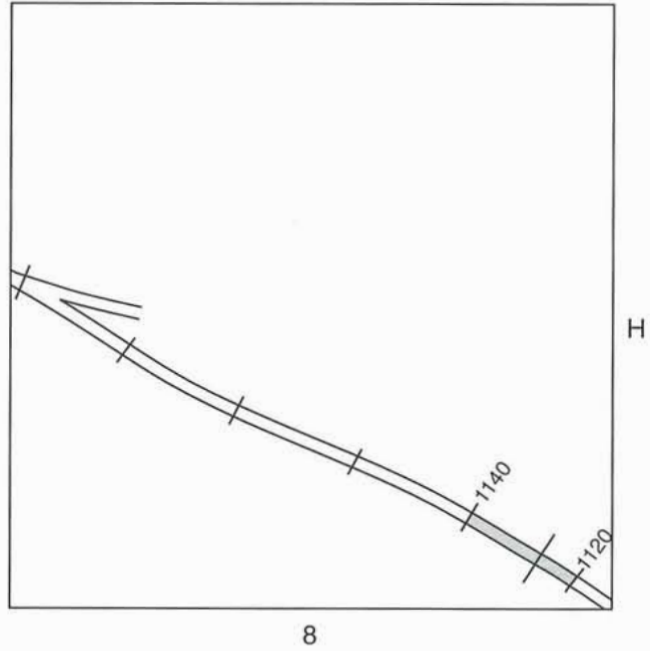
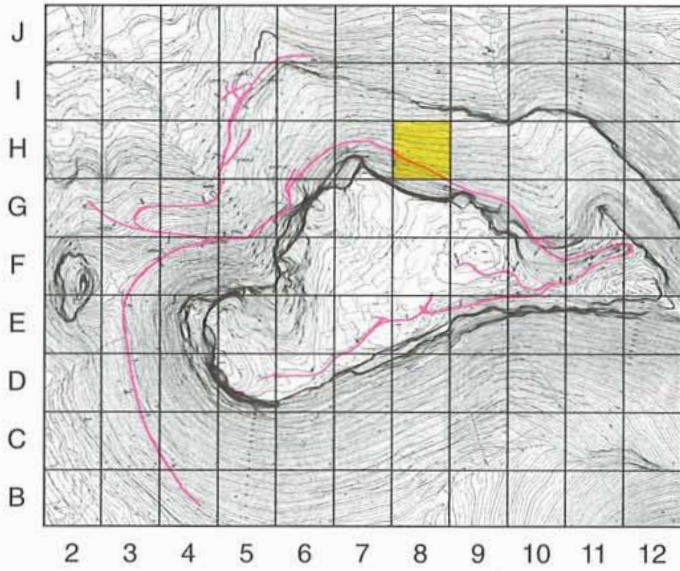


Lám. XXXVII.—  
Vista general  
del Tramo  
1.100-1.120 m.



Lám. XXXVIII.—  
Detalle. Vista del  
camino desde abajo.

TRAMO 1.120-1.140 m.



El presente tramo ha conseguido mantener una conservación muy buena (Lám. XXXIX). Según se observa en dicha lámina la trayectoria que se ha conseguido trazar en él es bastante rectilínea, a costa del dismantelamiento del lateral rocoso izquierdo y a pesar de que existía algo de espacio en el lado derecho.

Las carriladas de ambos lados están muy marcadas en general. Sólomente en los dos primeros metros del recorrido del tramo aparecen con menor profundidad que las que muestra la figura 16, que es lo habitual.

En el punto 1.135'50 m. existe uno de los escalones que venimos observando en otros tramos, realizados en el realce central del camino, motivados por la descomposición de la roca basal. En el punto citado la altura de su desnivel es de unos 0'30 m.

A pesar de que el lateral rocoso derecho levanta apenas unos centímetros desde el punto 1.120 m. al 1.121'90 m. y desde el punto 1.136 m. al 1.138'60 m., tanto el resto de este lateral como la totalidad del izquierdo, se elevan lo suficiente como para marcar con precisión la trayectoria del camino en este tramo. El izquierdo en concreto llega a elevarse a una altura que alcanza los 1'80 m. de media.

Los sedimentos que cubrían esta parte del camino no eran excesivos si los comparamos con la potencia a que llegaban en otros tramos. En el presente varían en torno a 1'25 m. sobre el centro del camino, es decir, alrededor de lo que nos muestra la figura 16, cuya sección corresponde al punto 1.126'73 m.

El ancho máximo de la carrilada derecha se sitúa en el punto 1.137'90 m., con 0'32 m. El de la izquierda es de 0'36 m. en el punto 1.135'10 m. Los anchos mínimos son de 0'17 m. y de 0'12 m. en los puntos 1.126'90 m. y 1.131'40 m. para la derecha e izquierda, respectivamente.

Con relación a la profundidad que tienen las rodadas con respecto a los laterales rocosos que delimitan el camino, adquieren unos máximos de 0'90 m. para la derecha en el punto 1.129'70 m. y de 2'40 m. para la izquierda en el punto

1.130'40 m. La mínima del carril derecho es de sólo 0'10 m. en el punto 1.120'90 m., mientras que la del izquierdo alcanza 1'20 m. en el punto 1.135'90 m.

Las alturas a las que llega el realce central del camino con respecto a las bases de las carriladas son las siguientes: La máxima del carril derecho es de 0'37 m. en el punto 1.135'50 m., muy parecida a la del izquierdo, que es de 0'35m, en el punto 1.134'80 m. La altura mínima sobre la base de la rodada derecha es de 0'06 m. en el punto 1.121'10 m., mientras que la de la izquierda es de 0'07 m. en el punto 1.120'60 m. Es decir, ambos mínimos se sitúan dentro de los dos primeros metros del recorrido (Lám. XXXIX), como ya anotamos al principio de la descripción del tramo.

Sin llegar al excesivo desnivel que observábamos entre los puntos extremos de los dos tramos anteriores, en el presente también se hace alto. Concretamente aquél alcanza una diferencia de cotas de -2'62 m., lo que supone una pendiente menor que se sitúa en el -13'10%.

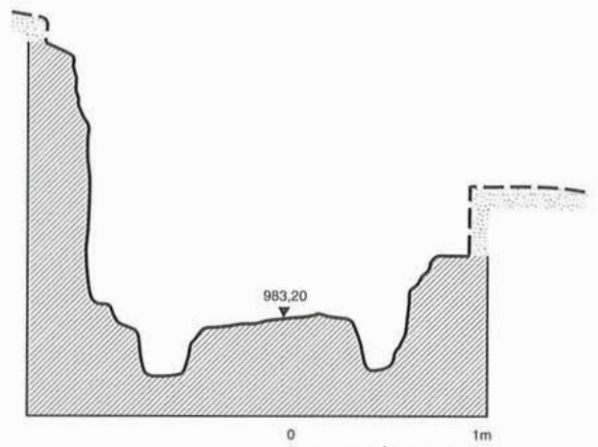
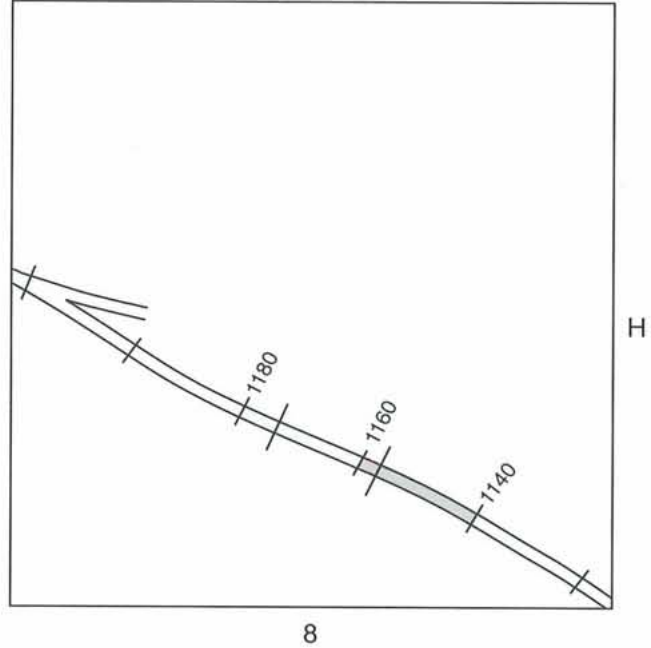
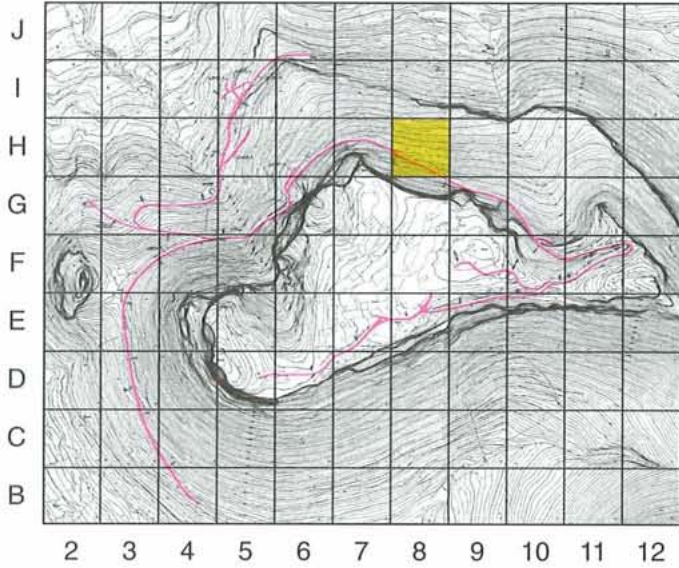


Fig. 16.—Sección en el Punto 1.126'73m.



Lám. XXXIX.—Vista general del Tramo 1.120-1.140 m.

TRAMO 1.140-1.160 m.



El camino y las rodadas se conservan bien sólo en los 8 m. finales y en los 1'40 m. del inicio. En este último punto (1.141'40 m.) se realiza un fuerte escalón, debido a la erosión, de unos 0'75 m. de altura. A partir de aquí y hasta el punto 1.150 m. desaparecen el realce central y las rodadas.

El lateral derecho está desmantelado, mientras que el izquierdo sigue siendo de gran altura (Lám. XLI). En éste, durante los primeros metros, se aprecian señales de rodadas a 0'70 m. de altura sobre la base del carril (Lám. XL). Desde el punto 1.152'50 m. hasta el final del tramo la rodada derecha se hace doble (Fig. 17).

Los anchos máximos de las rodadas son de 0'37 m. en el punto 1.141'40 m. para la derecha y 0'46 m. en el 1.140'30 m. para la izquierda. Los mínimos son de 0'16 m. y 0'19 m. en los puntos 1.154'30 m. y 1.140'30 m. para la derecha e izquierda.

Las profundidades de las rodadas con relación a los laterales son las siguientes: Las máximas son de 0'38 m. y 2'70 m. en los puntos 1.141'40 m. y 1.159'30 m., para la derecha e izquierda, respectivamente. La mínima del carril derecho es nula en el punto 1.158'50 m., alcanzando la izquierda 1'72 m. en el punto 1.155'90 m.

Con relación al realce central, la altura máxima que tiene sobre el carril derecho es de 0'28 m. en el punto 1.140'90 m. y 0'42 m. en el punto 1.159'40 m. sobre el izquierdo. Los mínimos son nulos para ambos en el punto 1.145'50 m.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos es de -2'37 m., lo que supone una pendiente del -11'85%.

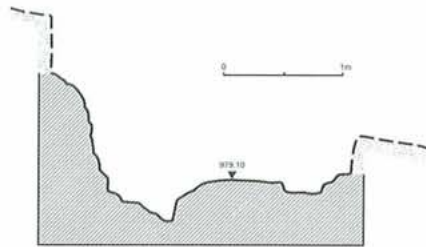


Fig. 17.—Sección en el Punto 1.157'25 m.

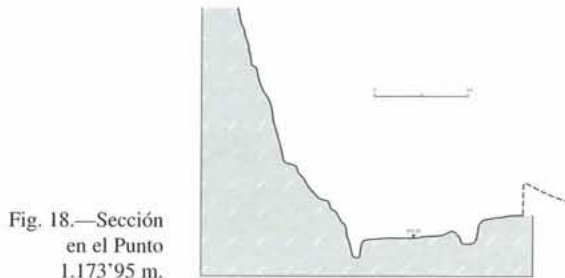


Fig. 18.—Sección en el Punto 1.173'95 m.



Lám. XL.—Detalle. Primitivos niveles del camino.



Lám. XLI.—Vista general del Tramo 1.140-1.160 m.

## TRAMO 1.160-1.180 m.

En relación con el tramo anterior, el lateral rocoso izquierdo de éste va ganando altura hasta llegar a tener una media de tres metros con respecto a la base de su carrilada correspondiente (Lám. XLII).

El lateral derecho aparece muy degradado, aunque normalmente levanta varias decenas de centímetros en todo el recorrido, salvo desde el punto 1.174'80 m. hasta el 1.178 m., en donde llega a desaparecer por completo debido a la erosión. El último espacio citado es el único en el que no se marca apenas la carrilada derecha. En el resto ambas rodadas aparecen bien definidas.

En el punto 1.162'80 m. la erosión ha formado en el realce central del camino un fuerte escalón de 0'45 m. de altura. Esto mismo ocurre también en el punto 1.177 m., en donde el escalón tiene unos 0'20 m. de desnivel.

Tanto en la lámina XLII, como en el detalle que figura en la lámina XLIII, se observa claramente uno de los niveles por el que discurría el camino. Su cota se sitúa a más de un metro de altura sobre la base. También en los últimos siete metros del lateral izquierdo se aprecian sucesivos rozamientos característicos de rodadas, situados a distintas alturas. En la figura 18, por ejemplo, que representa la sección del camino en el punto 1.173'95 m., se observan estas señales concretamente a 0'60 m., a 0'95 m. y a 2 m. de altura.

Los anchos máximos de las rodadas son de 0'30 m. para la derecha en el punto 1.168'90 m. y de 0'40 m. en el punto 1.162'10 m. para la izquierda. Los anchos mínimos son de 0'16 m. y de 0'13 m. en los puntos 1.178'40 m. y 1.177 m. para las carriladas derecha e izquierda, respectivamente.

Las profundidades que tienen las rodadas con relación a los laterales rocosos son las siguientes: La máxima de la



Lám. XLIII.—Detalle. Primitivos niveles del camino.

derecha es de 0'56 m. en el punto 1.169'50 m. y la de la izquierda de 4'25 m. en el punto 1.168'20 m. Las mínimas se sitúan en los puntos 1.177'20 m. y 1.177'40 m., con 0'05 m. y 1'60 m. para la carrilada derecha e izquierda.

Las alturas que alcanza el realce central del camino con respecto a las bases de las rodadas, llegan a un máximo de 0'44 m. en el punto 1.161'90 m. para la derecha y a 0'36 m. en el punto 1.167'50 m. para la izquierda. La altura mínima es nula en el punto 1.177'40 m. para la carrilada derecha y de 0'06 m. en el punto 1.178'20 m. para la izquierda.

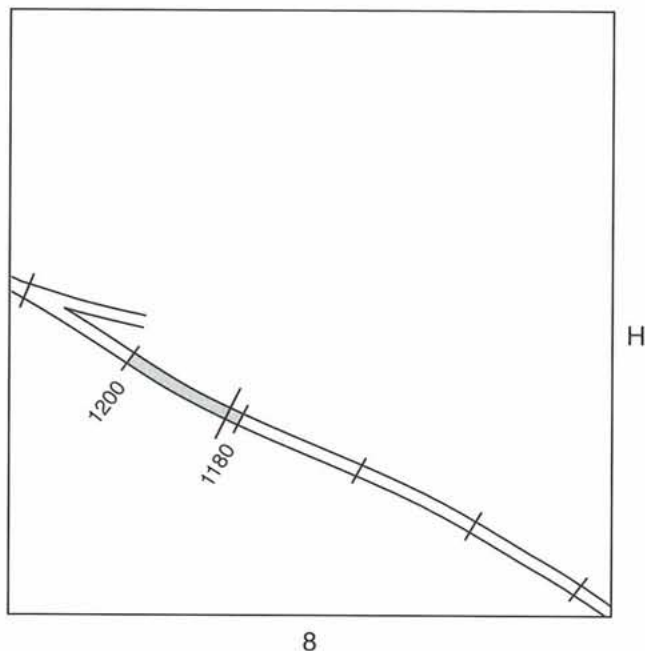
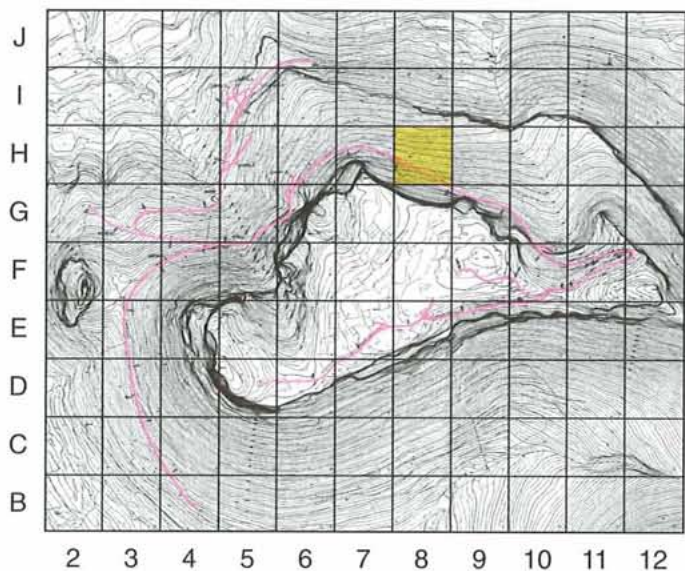
En el presente tramo la diferencia de cotas que existe entre sus extremos es nada menos que de -3'59 m. Esta diferencia de nivel en sólo veinte metros de recorrido es completamente inusual e indica la extraordinaria dificultad que tuvo el tráfico en esta zona.

No es de extrañar, pues, el desgaste en profundidad del camino, como evidencian las señales citadas. En concreto, la pendiente del -17'95%.



Lám. XLII.—Vista general del Tramo 1.160-1.180 m.

TRAMO 1.180-1.200 m.



La trayectoria del camino en este tramo está bien conservada (Lám. XLIV), salvo en los últimos siete metros, en los que la base está muy degradada por la erosión, debido a la poca consistencia que la roca tiene en esta zona.

Desde el punto 1.182'20 m. hasta el 1.186'50 m. la carrilada derecha desaparece como consecuencia de desmantelamientos realizados en época medieval a partir del realce central del camino hacia la zona derecha de la ladera.

En el primero de los puntos citados, el lateral rocoso derecho aparece cortado perpendicularmente al camino para la extracción de bloques de roca.

A lo largo de los primeros dos metros y medio del lateral rocoso izquierdo, se aprecia un amplio escalón, a modo de banco, con señales de rodadas en su base (Lám. XLIV y fig. 19). Tiene un ancho que oscila alrededor de los 0'45 m. y levanta 0'42 m. sobre la base de la carrilada izquierda. Otros "escalones", de menor anchura y situados a diferentes niveles, se suceden en el perfil del lateral izquierdo, desde el último punto citado hasta el 1.188'40 m.

En el punto 1.193 m. se inicia la zona deteriorada hasta la terminación del tramo. En dicho punto se ha formado un escalón en el realce central del camino de unos 0'40 m. de altura.

Los anchos máximos de las carriladas son de 0'24 m. y 0'25 m. en los puntos 1.192'10 m. y 1.182'30 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. Los mínimos son: 0'15 m. en el punto 1.181'70 m. del carril derecho y 0'12 m. en el punto 1.198'30 m. del izquierdo.

Las profundidades que alcanzan las rodadas con relación a los laterales rocosos son las siguientes: La máxima del lateral derecho es de 0'34 m. en el punto 1.181'80 m., y la máxima del izquierdo es de 2'10 m. en el punto 1.181'50 m. Las mínimas se sitúan en los puntos 1.187 m. y 1.199'80 m., con 0'00 m. y 0'50 m. para las carriladas derecha e izquierda, respectivamente.

La altura máxima del realce central del camino con respecto a las bases de las rodadas es de 0'33 m. en el punto 1.184 m. para la derecha y de 0'36 m. en el punto 1.185'50 m. para la izquierda. Las mínimas son nulas en el punto 1.196'70 m. de ambas carriladas.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -2'81 m., con lo que la pendiente, aunque no se hace tan fuerte como la que veíamos en el tramo anterior, sigue siendo importante, alcanzando concretamente el -14'05%.

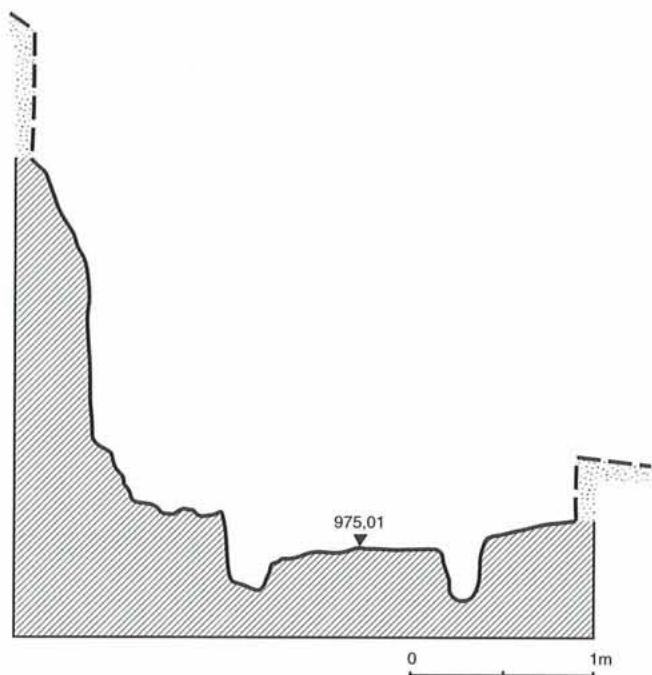
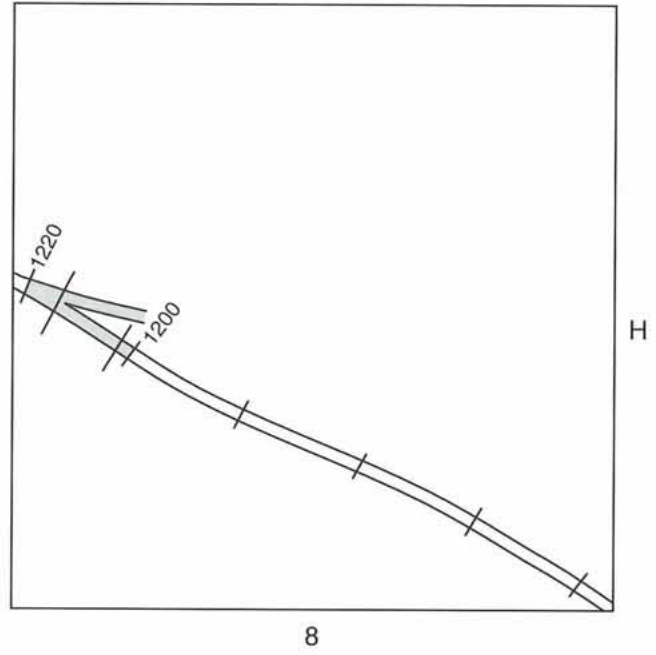
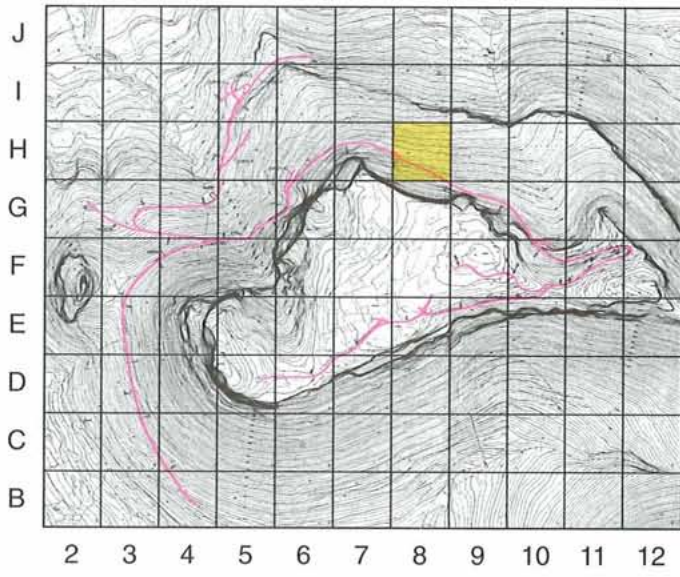


Fig. 19.—Sección en el Punto 1.181'85 m.



Lám. XLIV.—Vista general del Tramo 1.180-1.200 m.

TRAMO 1.200-1.220 m.



Lám. XLV.—Vista general del Tramo 1.200-1.220 m.

El presente tramo está, en general, en bastante mal estado de conservación, debido a haber disminuído notablemente la consistencia de la roca basal en esta zona de la ladera del cerro. Por este motivo, tanto las carriladas como el realce central del camino, apenas quedan marcados exclusivamente en los nueve primeros metros de su recorrido (Lám. XLV y fig. 20).

Concretamente, a partir del punto 1.208'80 m. y hasta el final del tramo, los testimonios de la existencia del camino desaparecen. En el citado punto el realce central realiza un fuerte escalón, debido a la erosión, de 0'40 m. de altura.

Los laterales rocosos, que normalmente vienen delimitando el camino, también desaparecen, levantando apenas unos centímetros en los primeros seis metros del tramo. La fig. 20 nos muestra los laterales cubiertos de sedimentos de arrastre en lugar de perfiles pétreos.

La parte final de este tramo se ensancha al doble justo de la anchura habitual del camino por llegar aquí la terminación de un apartadero que se inicia en el tramo siguiente, según veremos. Casi la totalidad del recorrido de este apartadero está comprendido en este tramo, concretamente 17'60 m. (Lám. XLVI). La dirección que toma su entrada es hacia el E., es decir, casi la contraria de la que lleva el Camino Principal, aunque en los últimos metros hace una ligera curva que le desvía levemente hacia el NE.

La extracción en esta zona de una gran cantidad de roca en época ibérica, hizo posible que, tanto la parte final de este tramo del Camino Principal como todo el apartadero, fueran prácticamente horizontales, facilitando así las maniobras de los carruajes (Lám. XLVI y fig. 21). Según tendremos ocasión de estudiar en el próximo capítulo, este apartadero tiene un sistema de funcionamiento distinto del habitual en Meca, dándose la particularidad de que el tráfico de bajada tenía

preferencia sobre el de subida, es decir, en el caso de que hubiera dos carros circulando en direcciones contrarias en esta zona, el vehículo que subía tenía que meterse obligatoriamente en el apartadero, dejando pasar al que bajaba, para después recular hasta enfilar el Camino Principal y continuar seguidamente la ascensión.

El estado de conservación de este apartadero es regular: La carrilada izquierda se nota bien en los doce metros primeros, mientras que la derecha apenas está marcada (Fig. 21). En general, a partir del punto 7'50 m., la base del apartadero está muy erosionada, con pérdida de trozos de roca, debido principalmente a la acción de las raíces de las sabinas. Los anchos máximos que alcanzan las rodadas son de 0'12 m. y 0'19 m. en los puntos 1.202'60 m. y 1204'70 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. Los mínimos se sitúan en el punto 1.204'90 m., con 0'09 m. para la derecha y en el punto 1.201'60 m., con 0'11 m. para la izquierda.

La profundidad máxima de las carriladas con relación a los laterales rocosos es de 0'15 m. en el punto 1.204'60 m. para la derecha y de 0'50 m. en el punto 1.200'50 m. para la izquierda. Las mínimas son nulas en los puntos 1.207'60 m. y 1.212 m. para la derecha e izquierda, respectivamente.

La altura máxima que alcanza el realce central sobre las bases de las rodadas es de 0'07 m. y 0'20 m. en los puntos 1.202'60 m. y 1.209 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. Las mínimas se hacen nulas en torno al punto 1212 m. para ambas carriladas.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -2'25 m., que prácticamente es la misma que la que hay entre el punto 1200 m. y el inicio de la zona del apartadero, ya que, a partir de aquí y hasta el final, es llano, según vimos. La pendiente total del tramo es, pues, del -11'25%.

Fig. 20.—Sección en el Punto 1.202'60 m.

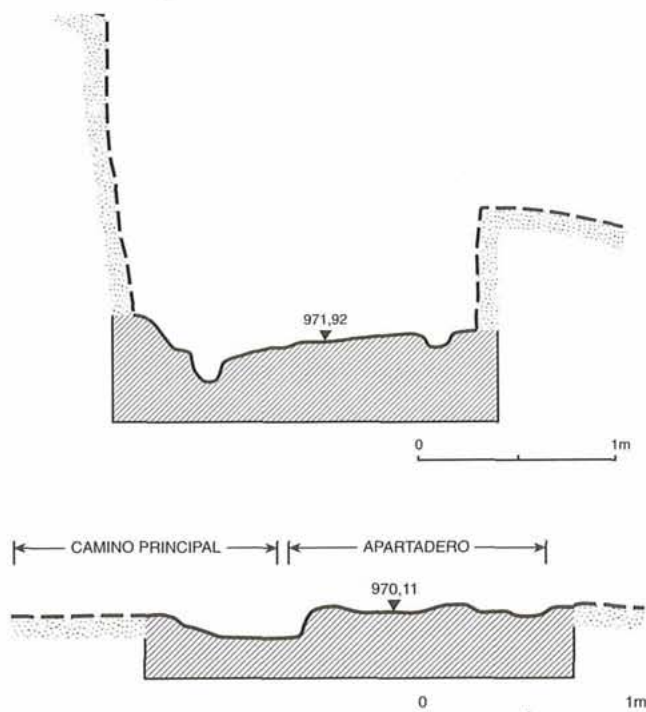
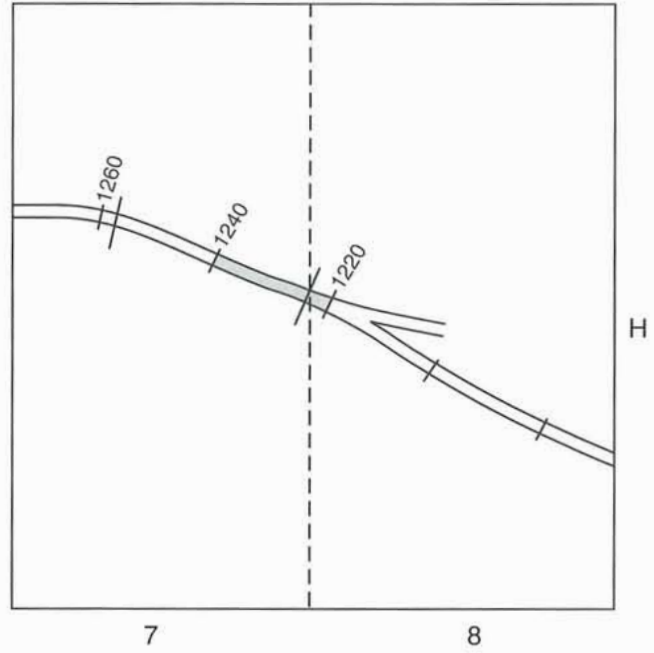
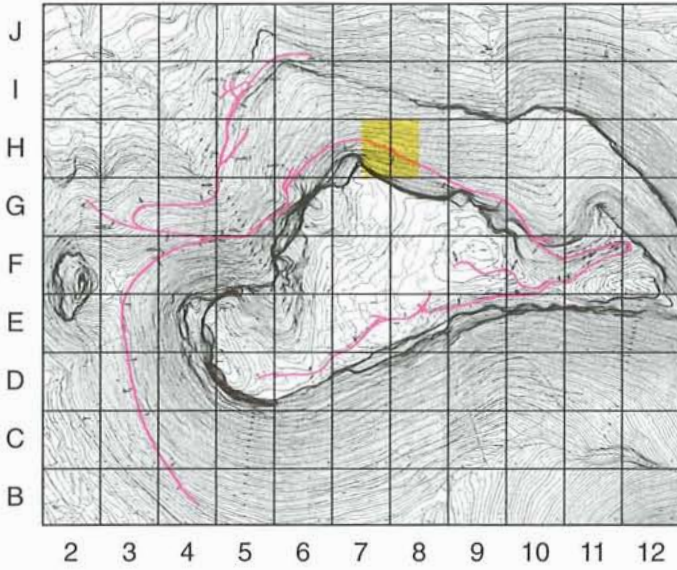


Fig. 21.—Sección en el Punto 1.216'85 m.



Lám. XLVI.—Detalle. Vista desde abajo. Apartadero.

TRAMO 1.220-1.240 m.



Tiene una conservación buena en todo su recorrido (Lám. XLVII).

El apartadero citado en el tramo anterior se inicia en el punto 1.230 m. Sus carriladas se marcan perfectamente (Fig. 22), coincidiendo la izquierda con la derecha del camino (Lám. XLVIII).

El lateral rocoso derecho no existe en los trece metros primeros del tramo (Fig. 22), alcanzando sólo de 0'15 m. a 0'20 m. de altura en el resto.

El lateral izquierdo ha desaparecido en todo su recorrido, conservando en ocasiones sólo el talud erosionado de la ladera.

El descubrimiento de este tramo y del anterior, supuso un mayor movimiento de tierras de lo habitual debido tanto a la potencia que tenían los sedimentos como a la anchura de la obra conjunta del camino y apartadero.

En este tramo en concreto la potencia de los sedimentos llegó a alcanzar los tres metros de altura sobre el carril izquierdo, en torno al punto 1.222'70 m. En el resto del recorrido dicha potencia oscilaba alrededor del metro y medio.

Las carriladas alcanzan unos anchos máximos de 0'50 m. y 0'58 m. en los puntos 1.232'90 m. y 1.227'50 m. de la derecha e izquierda, respectivamente. El ancho mínimo de la rodada derecha es de 0'36 m. en el punto 1.239'90 m. y de 0'30 m. en el punto 1.223'50 m. de la izquierda.

La profundidad de las carriladas con relación a los laterales rocosos llega a unos máximos de 0'22 m. y de 0'30 m. para la derecha e izquierda, respectivamente, en los puntos 1.238 m. y 1.231'80 m. Las mínimas llegan a ser nulas en el punto 1.225'20 m. de la derecha y en el 1.226'80 m. de la izquierda.

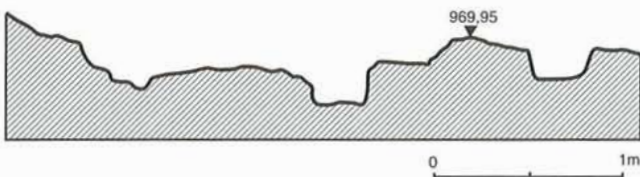


Fig. 22.—Sección en el Punto 1.223'50 m.

El realce central del camino alcanza una altura máxima sobre las bases de las carriladas de 0'16 m. en el punto 1.238'30 m. de la derecha y de 0'14 m. en el 1.237 m. de la izquierda. La mínima se hace nula en el punto 1.235'30 m. de la derecha y de sólo 0'03 m. en el punto 1.229 m. de la izquierda.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es de -1'00 m., lo que supone una pendiente del -5%, aunque casi toda ella corresponde a la segunda mitad del recorrido, por ser la primera prácticamente horizontal según hemos visto.



Lám. XLVII.—Vista general del Tramo 1.220-1.240 m.



Lám. XLVIII.—Detalle. Apartadero.

TRAMO 1.240-1.260 m.

En general su conservación es buena (Lám. L) a pesar de que la roca basal es algo deleznable en esta zona.

Los laterales están bastante degradados, especialmente el derecho, que, salvo en los cinco metros primeros, levanta apenas 0'15 m.

Desde el punto 1.255'80 m. hasta el final se observan en el izquierdo distintos y sucesivos niveles de antiguas carriladas (Lám. XLIX). La más alta de ellas se sitúa a 0'80 m.

Los anchos máximos de los carriles son de 0'46 m. y 0'36 m. en los puntos 1.256 m. y 1.254 m. para el derecho e izquierdo, respectivamente. El mínimo del derecho es de 0'22 m. en el punto 1.242'10 m. y de 0'20 m. en el 1.243'30 m. del izquierdo.

La profundidad máxima de las rodadas con respecto a los laterales es de 0'75 m. en el punto 1.243'50 m. para la derecha y de 1'05 m. en 1257 m. para la izquierda (Fig. 23). La mínima es de 0'05 m. en el punto 1250'60 m. para la derecha y de 0'25 m. en 1.242'50 m. para la izquierda.

Con relación al realce central, las profundidades máximas de las rodadas son 0'26 m. y 0'15 m. en los puntos 1.242'30 m. y 1.241'70 m. para la derecha e izquierda, res-

pectivamente. Las mínimas son nulas en los puntos 1249'80 m. y 1.246 m. de la derecha e izquierda.

La diferencia de cotas entre los extremos de este tramo es de -2'11 m., lo que supone una pendiente del -10'55%.

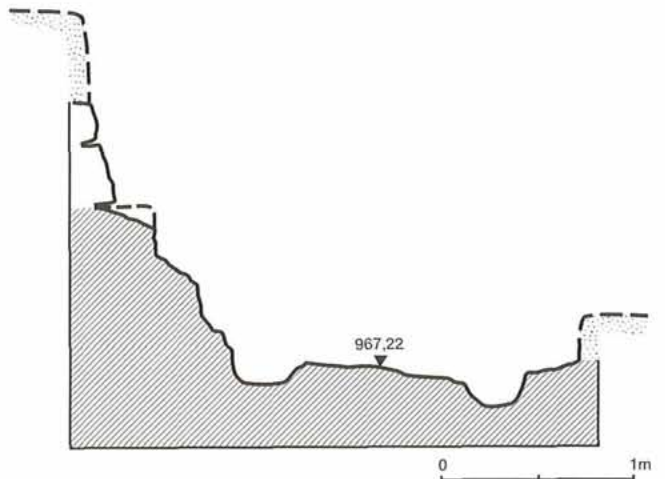


Fig. 23.—Sección en el Punto 1.257'10 m.

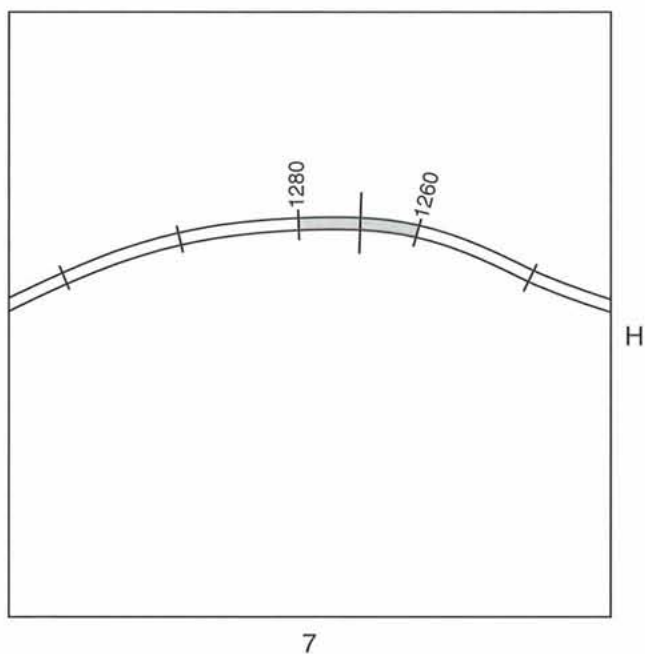
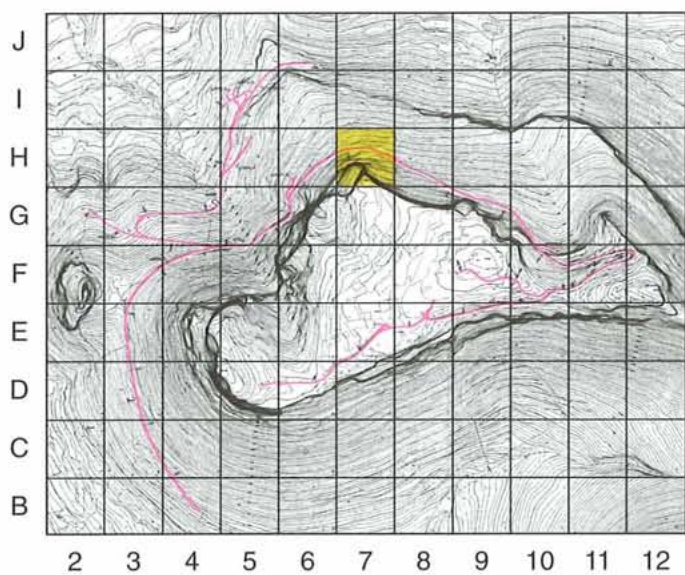


Lám. XLIX.—Detalle. Primitivos niveles del camino.



Lám. L.—Vista general del Tramo 1.240-1.260 m.

TRAMO 1.260-1.280 m.



Lám. LI.—Vista general del Tramo 1.260-1.280 m.

En la parte final del tramo anterior, el camino iniciaba una amplia curva, casi imperceptible, a la izquierda, que se continúa por éste (Lám. LI) y los siguientes tramos para enfilar la zona de la Fuente de Meca (Fig. 1).

La conservación es bastante buena en general a lo largo de todo el recorrido del tramo. Únicamente los tres metros centrales de la carrilada derecha están deteriorados.

El lateral rocoso derecho ha sido desmantelado por completo, quedando sólo restos de él en los cuatro últimos metros, en donde levanta entre 0'20 m. y 0'40 m.

A lo largo de todo el lateral izquierdo siguen existiendo señales de antiguos niveles del camino, con restos de rodadas a distintas alturas (Lám. LII). Concretamente en el punto 1263 m. aparece la señal más elevada, situándose a más de un metro sobre la base de la rodada.

Por encima de los cinco primeros metros de este lateral corre un muro que se iniciaba 4'5 m. antes, en el tramo anterior. Conserva de dos a tres hiladas de piedras de regular o gran tamaño, colocadas ligeramente en talud (Fig. 24). No tenemos datos suficientes para determinar con precisión si es de época ibérica o medieval. Por un lado su descuidada factura y la falta de piedras careadas en su construcción nos previenen para adscribirlo a época ibérica; pero, por otro lado, este muro, como hemos dicho, levemente ataludado, pudo realizarse en dicha época con el fin de proteger, a los transeúntes que circulaban por el camino, de caídas accidentales de piedras sobre ellos. Sugerimos esta hipótesis en esta zona en concreto por dos motivos: En primer lugar, a partir de los últimos metros del tramo próximo y, sobre todo, en el que le sigue, se aprecia un rebaje corrido horizontal de unos 0'60 m. de ancho en el borde de la zona alta del lateral izquierdo. Esto pudo corresponder a trabajos de allanamiento que sirvieran para asentar debidamente la base de un muro de contención como el que existe en el tramo que estamos describiendo. En segundo lugar, creemos que en esta zona se hizo necesario la construcción de este muro por estar todo el área de la empinada ladera comprendida entre el camino y la base de los farallones que se elevan en vertical hasta la cima, desprovisto de sedimentos y, por tanto, de vegetación, apareciendo la roca basal pelada en extensos lanchares corridos.

Es lógico suponer que si en época ibérica hubiera estado esta zona igual a como está hoy en día, cosa muy probable por

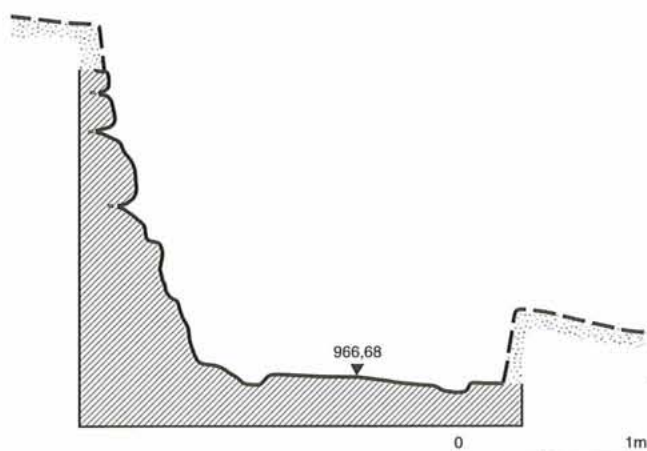


Fig. 24.—Sección en el Punto 1.264'20 m.

la imposibilidad de que se mantengan depósitos sedimentarios sobre dichos lanchares, la circulación por esta parte pudo resultar peligrosa, ya que una simple piedrecita caída desde arriba, podría ocasionar grandes daños, debido a la gran altura o desnivel existente (en torno a los cincuenta metros). Creemos, pues, que la hipótesis apuntada es razonable.

Los sedimentos retirados para descubrir este tramo normalmente oscilaban alrededor de los dos metros, aunque en ocasiones, como ocurrió en torno al punto 1.269'50 m., llegaban a alcanzar los tres metros de altura.

Los anchos de los carriles tienen un máximo de 0'38 m. en el punto 1.277'70 m. del carril derecho y de 0'40 m. en el 1.277'80 m. del izquierdo. El ancho mínimo de la rodada derecha es de 0'16 m. en el punto 1.265'30 m. y de 0'20 m. en el punto 1.264'30 m. de la izquierda.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'40 m. y de 1'30 m. en los puntos 1.279'20 m. y 1.262'60 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. La profundidad mínima es nula en el punto 1.268'30 m. del carril derecho y de 0'12 m. en el 1.276'60 m. del izquierdo.

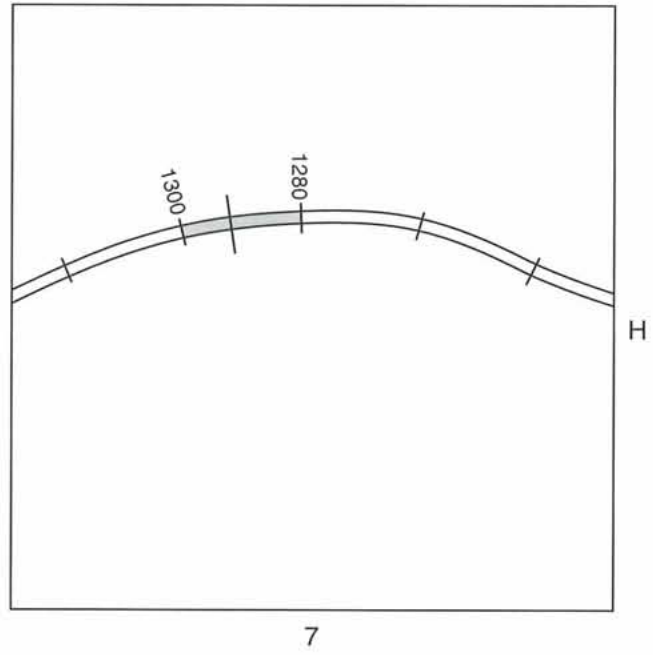
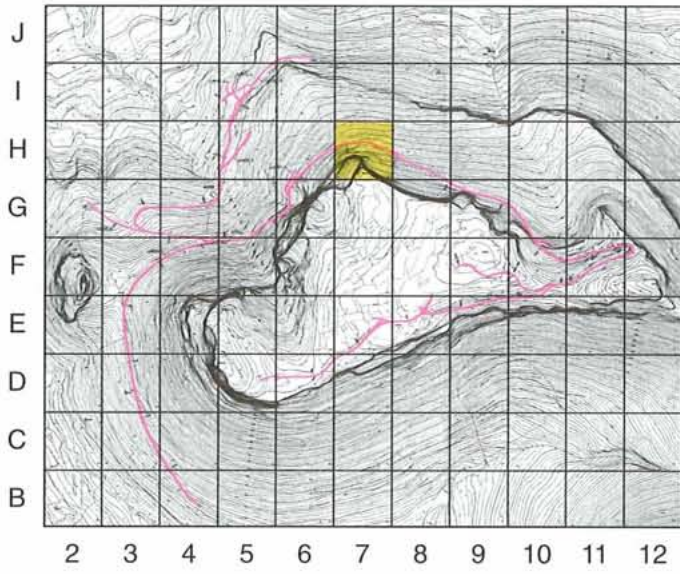
La altura máxima del realce central es de 0'20 m. y 0'18 m. para la rodada derecha e izquierda en los puntos 1.277'70 m. y 1.279'10 m. Las mínimas son nulas en los puntos 1271 m. y 1.263 m. de los carriles derecho e izquierdo, respectivamente.

La diferencia de cotas que existe entre sus extremos es de sólo -0'72 m., por lo que el tramo es prácticamente horizontal, consiguiendo un desnivel del -3'60%.



Lám. LII.—Detalle. Primitivos niveles del camino.

TRAMO 1280-1300



Lám. LIII.—Vista general del Tramo 1280-1300m.

El estado de conservación de este tramo es bueno en general, tanto en lo que se refiere a las carriladas, como al realce central y a los laterales rocosos (Lám. LIII). Son una excepción los últimos tres metros, en los que desaparecen las rodadas y el realce central del camino. En el punto 1.284'30 m. éste realiza un escalón de 0'20 m. de altura, como consecuencia de haber sufrido una fuerte erosión la roca basal.

Toda la trayectoria del tramo está perfectamente delimitada por los laterales rocosos, cuyas alturas vienen oscilando en torno a las que aparecen en la sección realizada en el punto 1.291'60 m. (Fig. 25), salvo en los últimos cuatro metros del lateral izquierdo, en donde el cortado se alza algo más, alrededor de 1'60 m.

También sobre este último lateral citado siguen apareciendo señales de antiguos niveles de la base del camino.

Los sedimentos acumulados en este tramo variaban alrededor de un metro sobre la parte superior del lateral izquierdo y de un máximo de medio metro sobre el lateral derecho.

El ancho máximo de la carrilada derecha se sitúa en el punto 1.294'40 m., en donde llega a 0'36 m. El de la izquierda alcanza los 0'42 m. en el punto 1.295'40 m. Los anchos mínimos de las rodadas son de 0'26 m. y 0'21 m. en los puntos 1.289'80 m. y 1.288'50 m. para la rodada derecha e izquierda, respectivamente.

La profundidad máxima a que llegan las carriladas con relación a la parte superior de los laterales rocosos son de 0'80 m. y 1'60 m. en los puntos 1.284'90 m. y 1.297'90 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. La profundidad mínima de la rodada derecha es de 0'30 m. en el punto 1.280'90 m., mientras que llega a 0'25 m. en ese mismo punto de la izquierda.

Las alturas máximas que alcanza el realce central sobre las bases de las rodadas son de 0'30 m. y 0'28 m. en los puntos 1.284 m. y 1.284'20 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. Las alturas mínimas se hacen nulas para ambas rodadas en torno al punto 1.299 m.

El desnivel existente entre los puntos extremos del tramo se acentúa ahora, alcanzando los -2'83 m., lo que supone una pendiente considerable: -14'15%

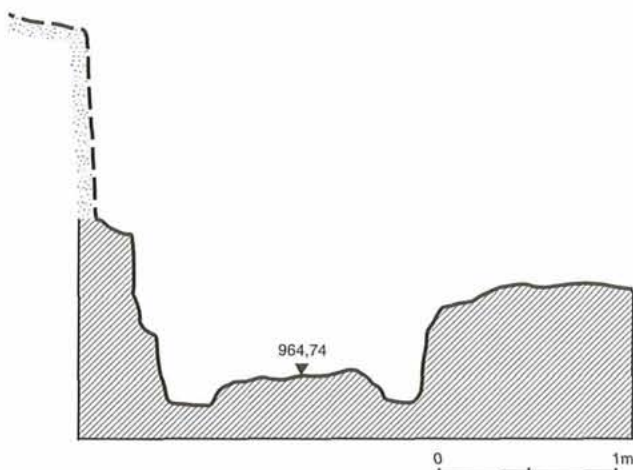


Fig. 25.—Sección en el Punto 1.291'60 m.

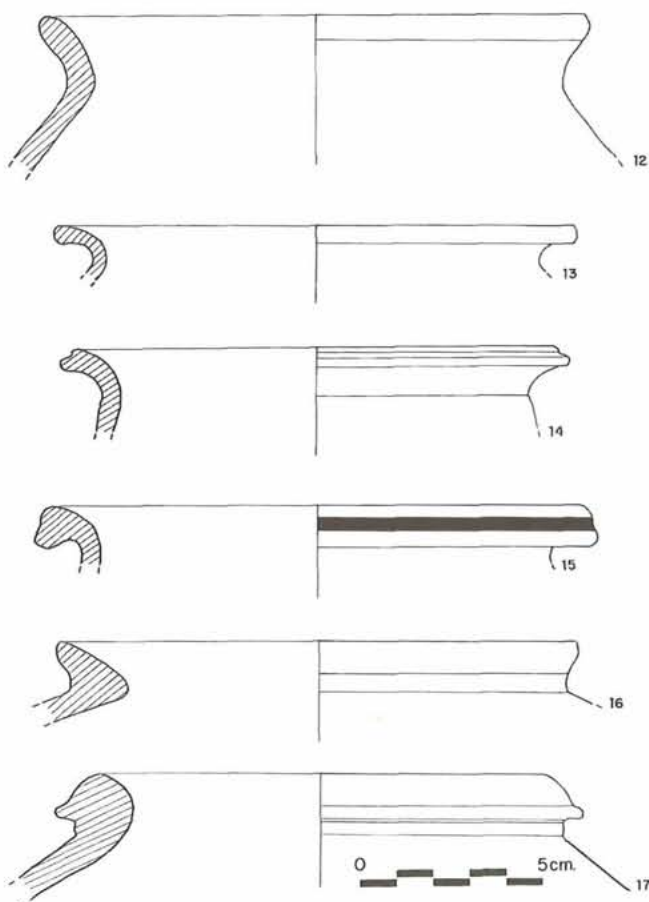
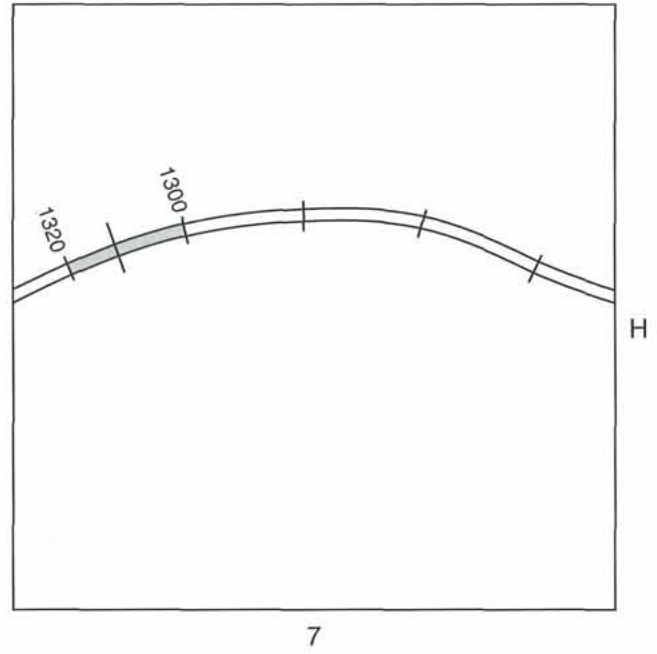
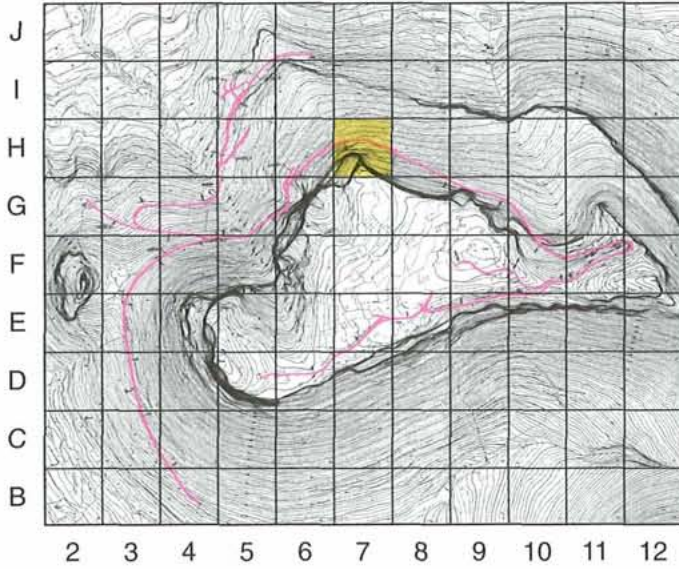


Fig. 26.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.

#### Descripción de materiales

12. Fragmento de borde de una vasija de cuerpo globular. Su pasta es compacta, con desgrasantes muy finos y de color gris en el núcleo y ocre en los laterales. Las superficies son de este último color. Diámetro del borde: 14'5 cm. Altura conservada: 4'2 cm.
13. Fragmento de borde de una vasija de cuerpo globular. Su pasta es de color ocre en los laterales y gris en el centro, con desgrasantes finísimos. Las superficies son también de color ocre. Diámetro del borde: 14 cm. Altura conservada: 1'5 cm.
14. Fragmento de borde en forma de pico de ánade. Su pasta es muy fina y de color gris en el núcleo y anaranjado en los laterales, al igual que las superficies. Diámetro del borde: 13 cm. Altura conservada: 2'3 cm.
15. Fragmento de borde de un recipiente de cuerpo globular. Su pasta es de color anaranjado, portando desgrasantes finísimos. Ambas superficies están recubiertas de engobe color ocre. Conserva como decoración una banda pintada en el borde de color granate. Diámetro del borde: 14'5 cm. Altura conservada: 1'7 cm.
16. Fragmento de borde de una ánfora de pasta compacta, con desgrasantes muy finos y de color ocre en el núcleo y gris en los laterales. Ambas superficies son también de color gris. Diámetro del borde: 14 cm. Altura conservada: 2'1 cm.
17. Fragmento de borde de un recipiente de gran tamaño. La pasta es compacta, con desgrasantes finos y de color naranja en el núcleo, sigue una capa gris a ambos lados de él y termina con otra anaranjada en los laterales. La superficie exterior es de color gris anaranjado. La interior es anaranjada. Diámetro del borde: 12 cm. Altura conservada: 3'5 cm.

TRAMO 1.300-1.320 m.



La conservación general de este tramo es sólo regular, aunque está perfectamente delimitado por los laterales rocosos (Lám. LIV). Esta, como decimos, regular conservación se debe a que el tramo se sitúa en una zona en la que la roca del cerro no es muy consistente y se degrada por exfoliación con bastante facilidad.

Como consecuencia de ello, la carrilada derecha ha llegado a desaparecer desde el inicio del tramo hasta el punto 1.308 m. y, más adelante, desde el punto 1.317 m. hasta el final. Tampoco se aprecia la rodada izquierda en los cuatro primeros metros del tramo ni en los tres últimos.

La base del camino realiza, en el punto 1.317 m., un escalón de 0'35 m. de altura, desapareciendo tanto las rodadas, según hemos dicho, como el realce central desde este punto hasta el final del tramo.

Su trayectoria sigue realizando, como en los tramos anteriores y los que veremos seguidamente, una imperceptible curva que lentamente le va haciendo tomar la dirección sur.

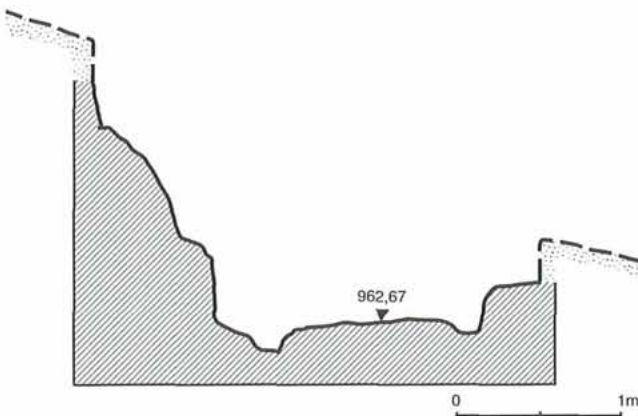


Fig. 27.—Sección en el Punto 1.311'22 m.

Aunque la roca de los perfiles laterales no es de la consistencia que podemos observar en la mayoría de los casos, conservan una buena altura (Fig. 27). En concreto, el derecho levanta en casi todo el tramo 0'60 m. El lateral izquierdo llega a elevarse en torno a los 1'60 m. de media.

En este último lateral citado siguen observándose señales de las sucesivas alturas en las que anteriormente se situó la base del camino.

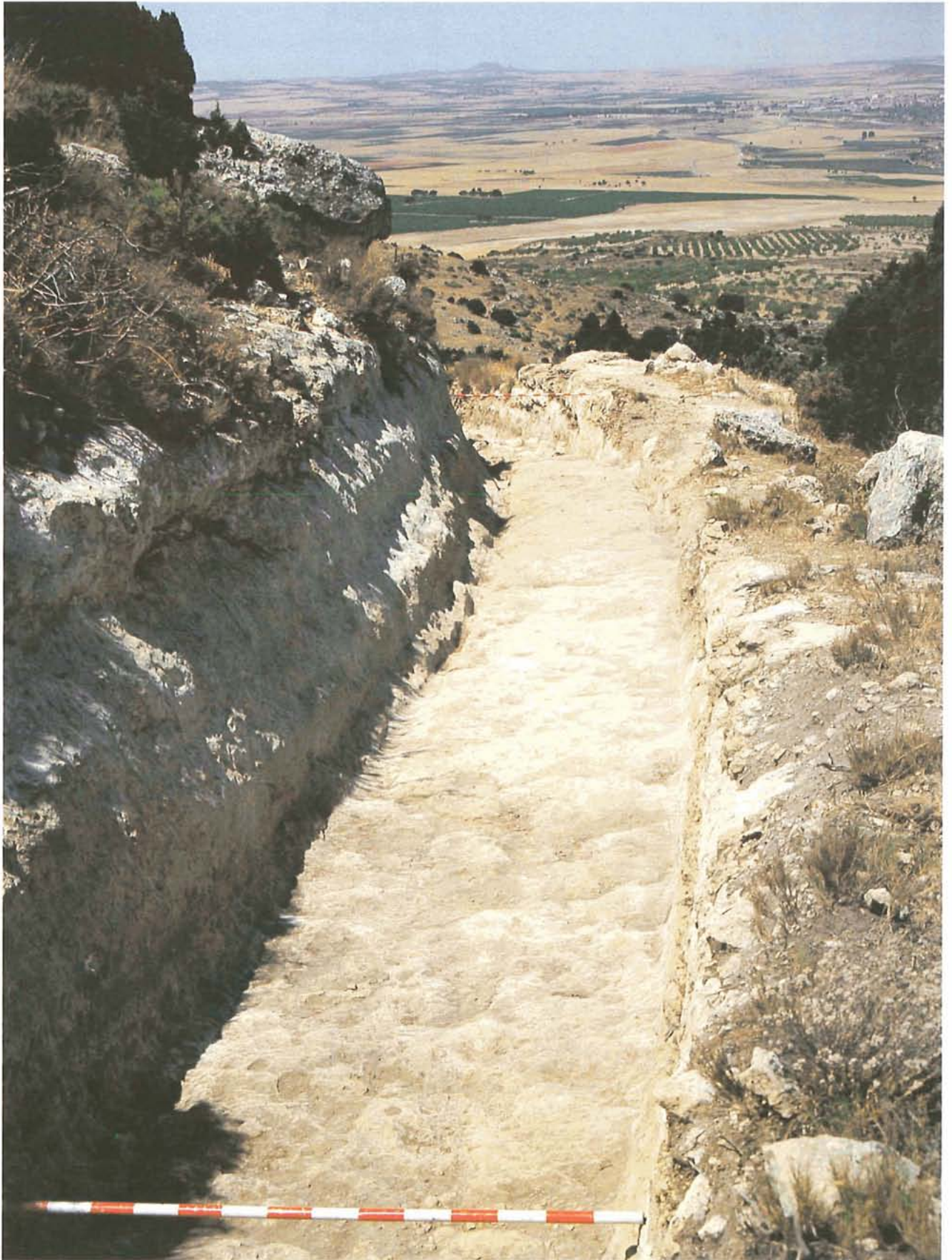
La altura que alcanzaban los sedimentos depositados sobre este tramo era similar a la del anterior, aunque en el que ahora describimos se hace mayor la altura del lateral rocoso izquierdo, según se puede observar en las fotografías generales de cada uno de ellos. Dicha altura va continuando haciéndose progresivamente mayor hasta llegar al máximo en los últimos metros del tramo siguiente.

Los anchos mayores de las rodadas llegan a 0'21 m. en ambas, en los puntos 1.311'30 m. y 1.314'50 m. de la derecha e izquierda, respectivamente. El ancho mínimo de la carrilada derecha es de 0'11 m. en el punto 1.306'50 m. El de la izquierda es de 0'10 m. en el punto 1.306'90 m.

Con relación a los laterales rocosos que delimitan el camino, las bases de las rodadas alcanzan una profundidad máxima de 2 m. y de 1'10 m. en los puntos 1.318'50 m. y 1319 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. La profundidad mínima sobre el lateral derecho es de sólo 0'05 m. en el punto 1.314'60 m. La mínima sobre el izquierdo se sitúa en el punto 1.300 m., con 1'30 m.

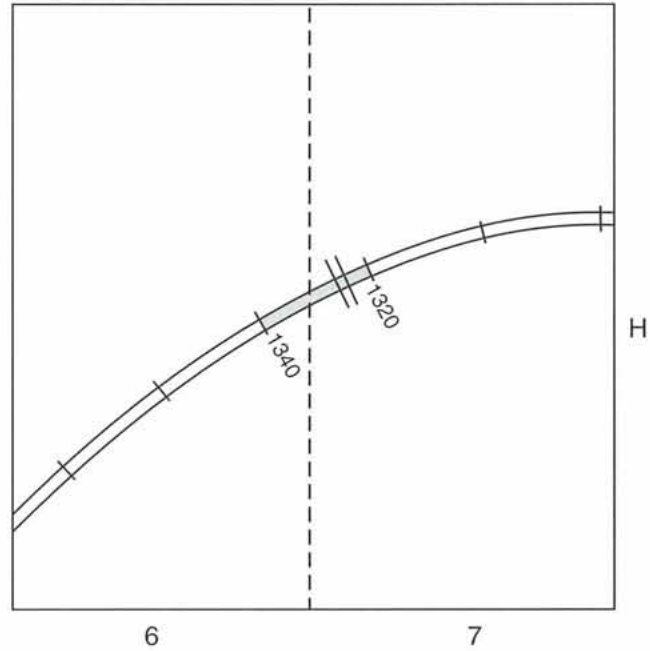
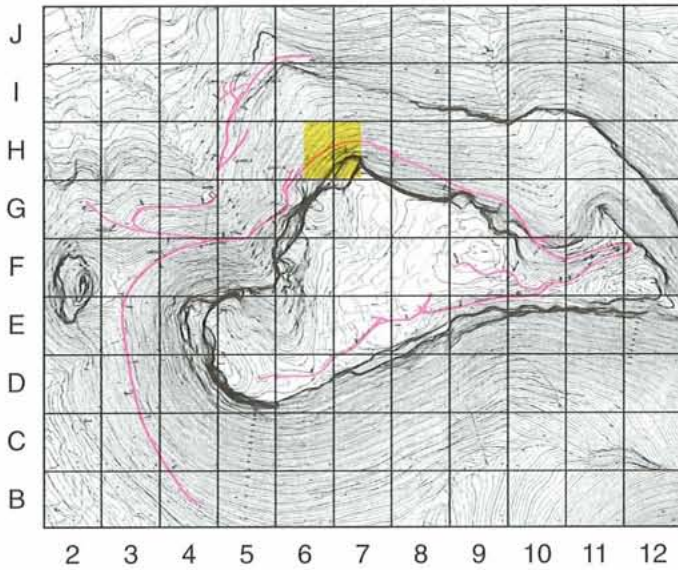
Con relación al realce central del camino, éste alcanza unas alturas máximas sobre las bases de las rodadas de 0'12 m. en la derecha y de 0'30 m. en la izquierda, en los puntos 1.312'20 m. y 1.314'70 m., respectivamente. Las alturas mínimas se hacen nulas en el punto 1.319 m. de la carrilada derecha y en el 1303 m. de la izquierda.

La diferencia de altura que existe entre los dos extremos de este tramo sigue siendo elevada, alcanzando -2'45 m., lo que hace que tenga una pendiente que llega al -12'25%



Lám. LIV.—Vista general del Tramo 1.300-1.320 m.

TRAMO 1.320-1.340 m.



La trayectoria de este tramo sigue realizando la ligerísima pero constante curva a la izquierda que venimos observando en los anteriores, consiguiéndose que ya a partir de este tramo se haga completamente visible el cerrillo que se levanta al Oeste de Meca (Lám. LVI).

Los laterales rocosos son altos. El derecho levanta alrededor de un metro hasta el punto 1.331'70 m. Desde aquí hasta el final, disminuye esta altura posiblemente por motivos de erosión.

El lateral rocoso izquierdo es de gran altura (Lám. LV). En concreto se eleva entre 2'20 m. y 3'40 m. sobre la base del camino. En la parte superior de todo este lateral se aprecia un rebaje corrido en el esquinazo de unos 0'30 m. de alto por 0'60 m. de ancho (Figs. 29 y 30). Como ya quedó apuntado al tratar del tramo 1.260-1.280 m., es muy probable que este rebaje fuera realizado para servir de asiento a la base de un fuerte muro de piedra en talud que preservara al camino de caídas accidentales de rocas o de posibles derrumbes de la parte superior de la ladera y de la cima.

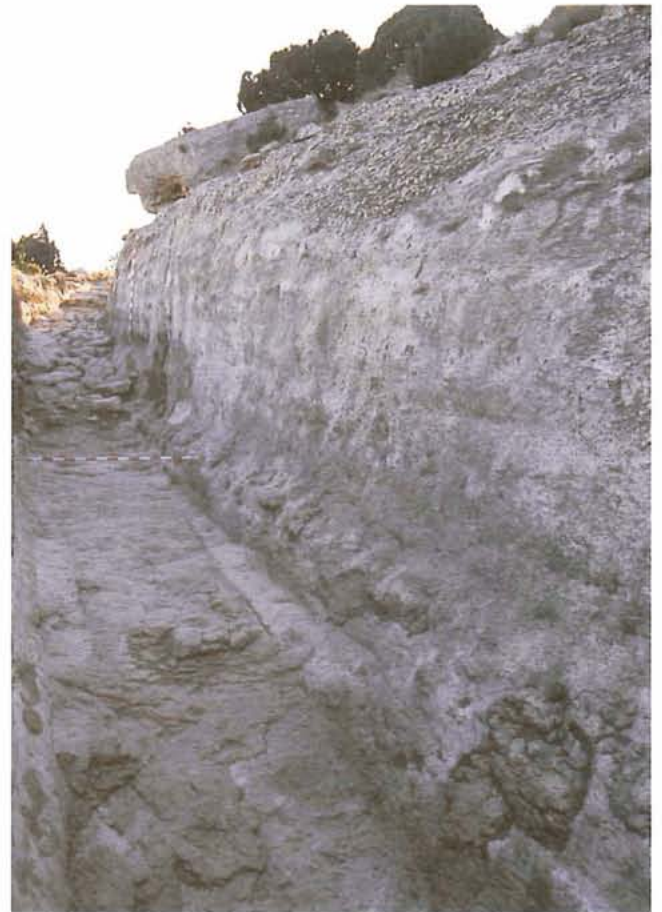
El presente tramo tiene la particularidad de que prácticamente la totalidad de su base se encuentra cubierta por un empedrado, realizado con piedras calizas muy duras, aplanadas en sus caras superiores.

Mirando la fotografía de la vista general del tramo (Lám. LVI), observamos que esta parte no corresponde a una zona deprimida o erosionada de la ladera del cerro. Por otra parte, los cortes de los laterales del camino nos indican que el trazado se hizo rebajando roca dura. Es evidente, pues, que el motivo de que se colocara un pavimento de piedras fue exclusivamente debido a un fallo puntual de la dureza de la roca que hacía de pavimento del camino.

Casi todas las piedras que lo forman son de regular o mediano tamaño, con las dimensiones que se pueden observar en la figura 28, es decir, entre los 0'40 m. y los 0'90 m.

La disposición que tiene su colocación confiere una gran resistencia a la posibilidad de ser removidas de sus sitios, condición ésta necesaria para que pudiera permanecer

el empedrado si pensamos en el tipo de tráfico que tenía que soportar y, en otro orden de cosas, en la pendiente de este tramo en concreto, que sobrepasa el 16%.



Lám. LV.—Detalle. Vista del camino y lateral izquierdo.



Lám. LVI.—Vista general del Tramo 1.320-1.340 m.

Unicamente en el inicio del empedrado, que coincide con el punto 1.320 m., y en el final, situado en el punto 1.335'60 m., son lógicamente más fáciles de remover. Por esta razón no podemos descartar que se haya producido la pérdida de algún elemento en dichos lugares.

Las piedras, pues, aunque irregulares, se ajustan perfectamente unas con otras, dejando los menores espacios posibles entre ellas y evitando la existencia de salientes o esquinas sobre las que se pudiera ejercer una presión puntual que posibilitara su extracción.

Por otra parte observamos que el tamaño de las piedras es el más idóneo: ni muy grandes, lo cual motivaría pérdida de agarre de las llantas de los carros y de las pezuñas de los animales al pavimento dada la dureza citada de aquellas y la escasez de ranuras; ni muy pequeñas, lo cual podría acarrear la disgregación del empedrado.

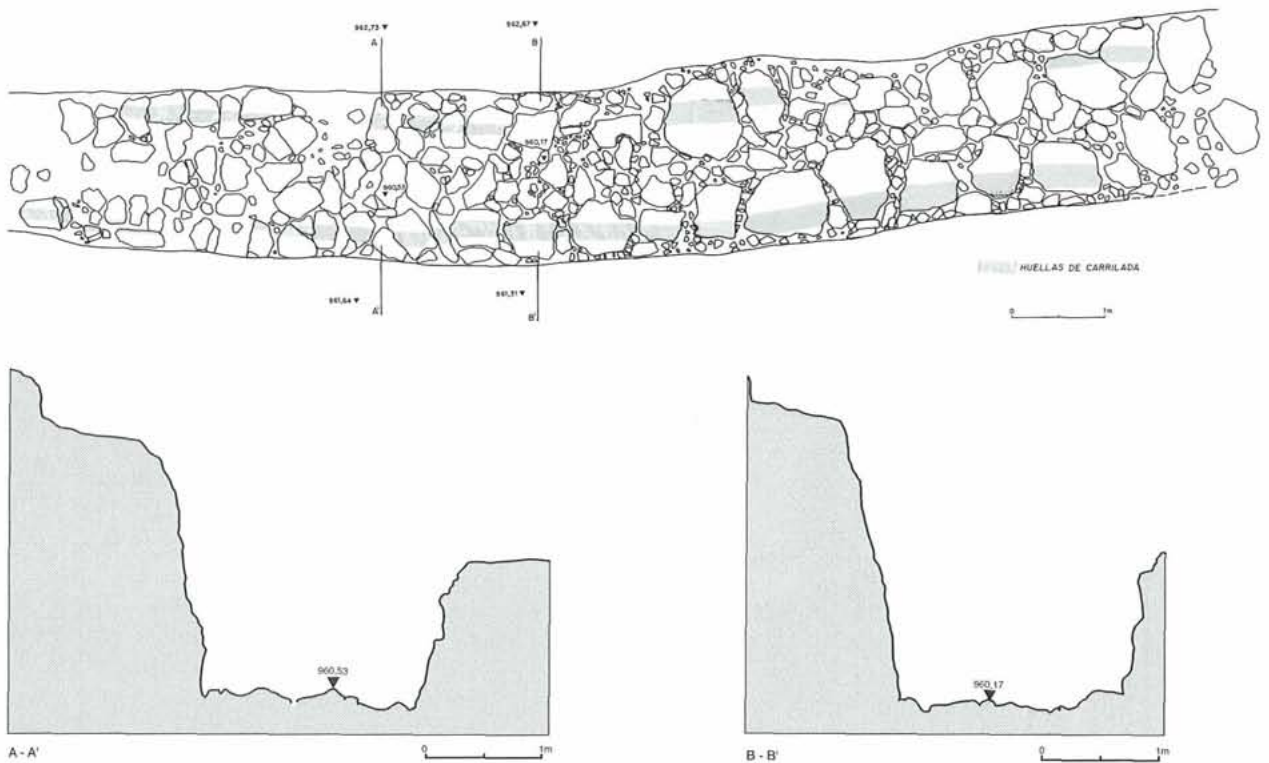
Observamos que existió la intencionalidad de colocar las lajas o piedras más grandes en las zonas por las que tenían que pasar las ruedas de los carros. Esto se aprecia bien en el recorrido del carril derecho (Láms. LVII, y LVIII a LXIII), que por otra parte es donde mejor se observan las carriladas. En el izquierdo se aprecia peor.

La profundidad máxima a la que se encuentran las rodadas con relación a las partes altas de los laterales rocosos es de 1'25 m. para la derecha en el punto 1.327'20 m. y de 3'40 m. para la izquierda en el punto 1.335 m. Las mínimas son de 0'30 m. y 2'20 m. para la derecha e izquierda en los puntos 1.335'40 m. y 1.320'40 m., respectivamente.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos de este tramo es exageradamente alta. En concreto se eleva a -3'25 m., lo que le proporciona una pendiente del -16'25%.



Lám. LVII.—Detalle. Vista del camino desde abajo.



Figs. 28, 29 y 30.—Planta del empedrado y secciones.



Lám. LVIII.—Detalle. Empedrado.



Lám. LXI.—Detalle. Empedrado.



Lám. LIX.—Detalle. Empedrado.



Lám. LXII.—Detalle. Empedrado.

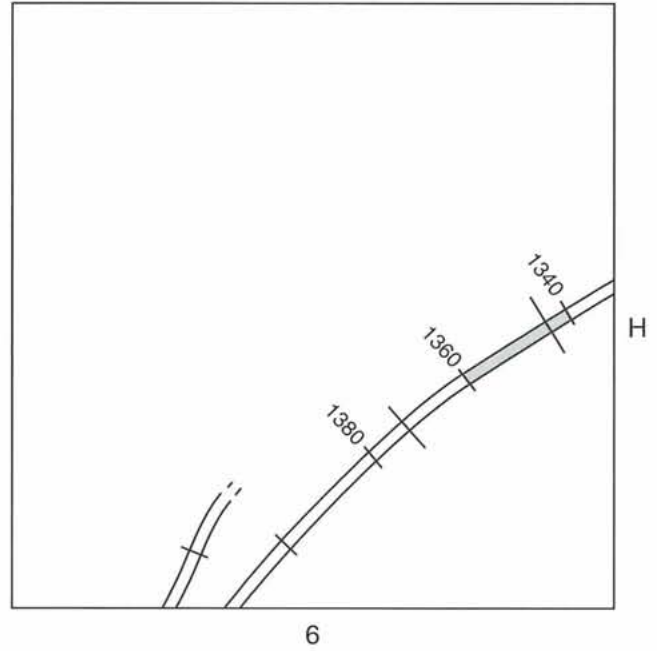
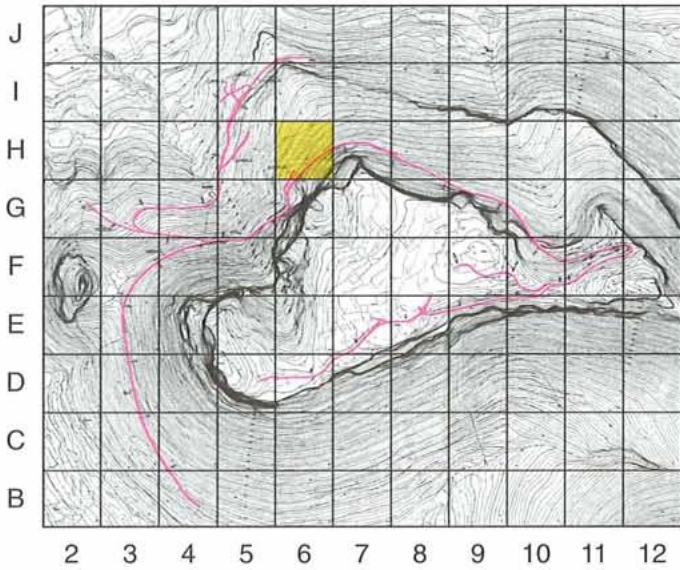


Lám. LX.—Detalle. Empedrado.



Lám. LXIII.—Detalle. Empedrado.

TRAMO 1.340-1.360 m.



Su conservación es regular, apreciándose las carriladas sólo en los 4'50 m. primeros y en los cinco últimos metros (Láms. LXV y LXIV).

Los anchos máximos de los carriles son de 0'35 m. y 0'32 m. en los puntos 1.359'80 m. y 1.358'90 m. Los mínimos son de 0'12 m. y 0'08 m. en los puntos 1354 m. y 1350'80 m., para el derecho e izquierdo, respectivamente.

Las profundidades de las rodadas con relación a los laterales, llegan a unos máximos de 1'20 m. y 4 m. en los puntos 1.351'20 m. y 1.348'20 m., y a unos mínimos de 0'70 m. y 1'50 m. en 1.359'90 m. y 1.359'70 m. para la derecha e izquierda.

Las alturas máximas del realce central sobre las carriladas son de 0'07 m. y 0'12 m. en 1.343'90 m. y 1.343'80 m. (Fig. 31). Las mínimas son nulas en torno al punto 1352 m.

El desnivel de los puntos extremos del tramo llega a 2'61 m., originando una pendiente del -13'05%.

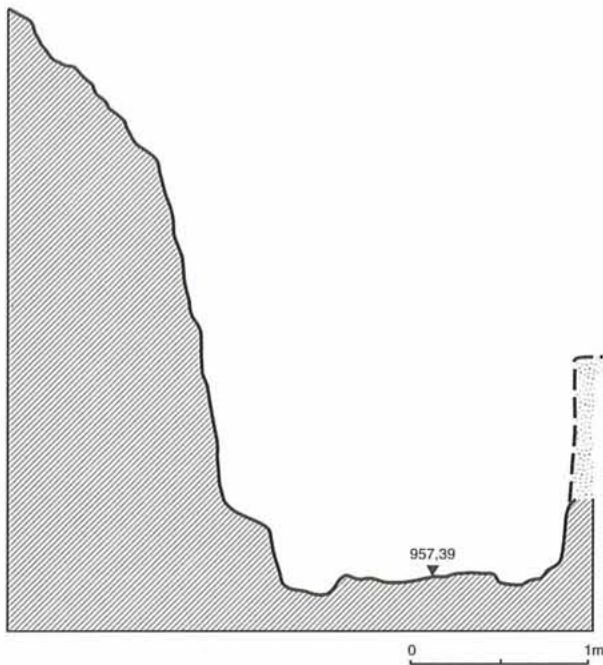


Fig. 31.—Sección en el Punto 1.343'80 m.



Lám. LXIV.—Detalle. Vista del camino desde abajo.

## TRAMO 1.360-1.380 m.

Siguiendo con la trayectoria del camino que venimos observando desde hace varios tramos, continúa éste describiendo la misma ligerísima curva a la izquierda. Como punto de referencia para poder apreciar perfectamente esta variación, el lector puede fijarse en cómo el cerrillo situado al Oeste de Meca va desplazándose lentamente a la derecha en las fotografías generales de los dos tramos anteriores, en el que estamos describiendo y en el que sigue.

Tanto las señales de las carriladas como el realce central del camino en este tramo están bien conservados (Lám. LXVI). Los laterales, sin embargo, conservan poca altura (Fig. 32), especialmente el derecho, que apenas se eleva unas decenas de centímetros en los primeros metros de su recorrido.

El lateral rocoso izquierdo, cuya altura empezaba a disminuir ya en el tramo anterior, lo hace ahora más rápidamente a partir del punto 1.367'50 m. Debido a la descomposición que iba sufriendo el frente de la roca que estaba en contacto con el camino, este lateral se ha ido retirando progresivamente cada vez más a la izquierda. En esta zona, la parte más alta alcanza cotas superiores a los cinco metros con respecto a la base del camino.

Debido al hecho que acabamos de comentar, la altura de los sedimentos en este tramo era considerable, superando normalmente los tres metros encima de la rodada izquierda, y oscilando entre un metro y 1'50 m. la que había sobre el carril derecho.

El ancho máximo que alcanzan las rodadas es de 0'34 m. en el punto 1360'40 m. de la derecha, y de 0'37 m. en el punto 1360'30 m. de la izquierda. Los mínimos son de 0'20 m.



Lám. LXV.—Vista general del Tramo 1.340-1.360 m.

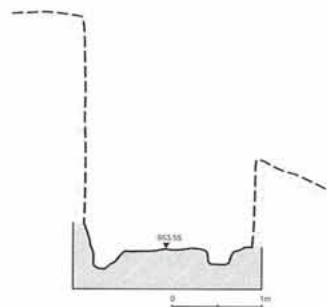


Fig. 32.—Sección en el Punto 1.373'60 m.

y 0'18 m. en los puntos 1.371'40 m. y 1.375'10 m. de las carriladas derecha e izquierda, respectivamente.

Las profundidades que tienen las rodadas con relación a las partes más altas de los laterales rocosos son: Máximas de 0'56 m. y 1'50 m. en los puntos 1.360'30 m. y 1.360'40 m. para la derecha e izquierda, respectivamente. Las mínimas son de 0'13 m. para la derecha en el punto 1.371'40 m. y de 0'45 m. para la izquierda en el punto 1.374'70 m.

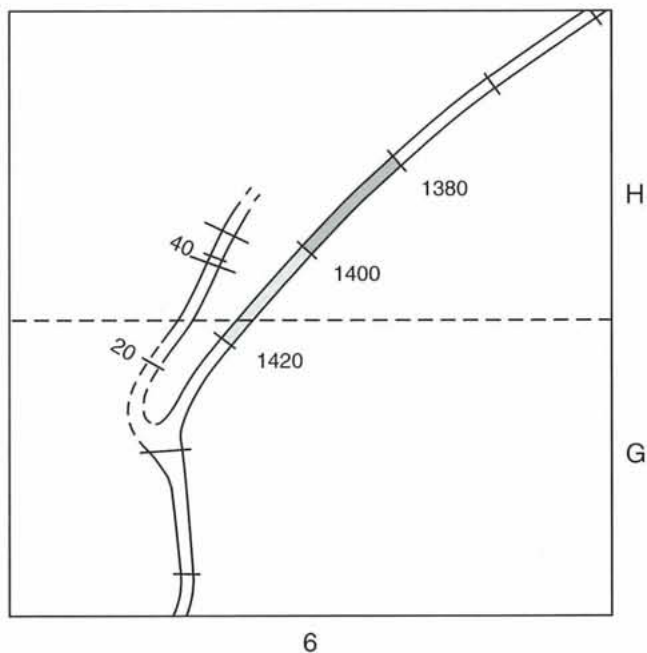
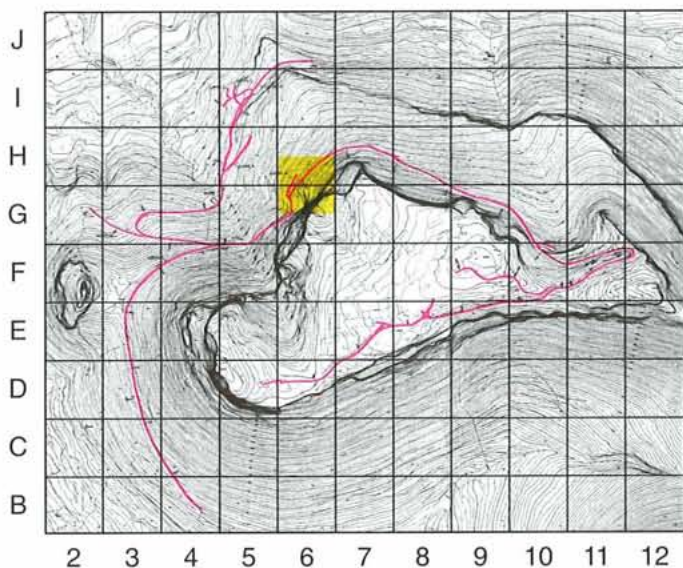
Con respecto al realce central, éste levanta sobre las bases de las carriladas un máximo de 0'20 m. en el punto 1.372'80 m. para la derecha y 0'12 m. en el punto 1.375'10 m. para la izquierda. Los mínimos llegan a hacerse nulos en los puntos 1.370'90 m. y 1.361 m. para la derecha e izquierda, respectivamente.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos de este tramo es de -2'25 m., es decir, bastante alta también. Esto supone una pendiente que alcanza el -11'25%.



Lám. LXVI.—Vista general del Tramo 1.360-1.380 m.

TRAMO 1.380-1.400 m.



La base rocosa del presente tramo está bien conservada (Lám. LXVII), manteniendo las rodadas bien marcadas y profundas (Fig. 33), debido a la dureza de la roca. Aquellas empiezan a desaparecer a partir del punto 1.395'50 m. (Fig. 34).

Los laterales rocosos apenas levantan los 0'40 m. en ambos lados, salvo excepciones por abajo o por encima de esta cifra en el derecho o izquierdo, respectivamente.

Los sedimentos acumulados en este tramo eran de una gran potencia de tierras y piedras, alcanzando en torno al metro en el lateral derecho y casi los cuatro en el izquierdo, en la primera parte de su recorrido.

El ancho máximo de las carriladas es de 0'50 m. en el punto 1.393'90 m. de la derecha y de 0'46 m. en el punto 1.393'60 m. de la izquierda. Los mínimos son de 0'21 m. y 0'28 m. en los puntos 1.391'90 m. y 1.392'30 m. de las rodadas derecha e izquierda, respectivamente.

La profundidad máxima que tienen las carriladas con respecto a los laterales rocosos es de 0'37 m. para la derecha en el punto 1.387'70 m. y de 1'40 m. para la izquierda en el punto 1.386'20 m. Las profundidades mínimas son nulas en los puntos 1.397'30 m. y 1.399'20 m. de las rodadas derecha e izquierda, respectivamente.

La altura máxima que alcanza el realce central del camino con relación a las bases de las rodadas es de 0'32 m. en el punto 1.392 m. para la derecha y de 0'20 m. en el punto 1.390'50 m. para la izquierda. Las alturas mínimas se hacen

nulas en los puntos 1.398'60 m. y 1.399'30 m. para las rodadas derecha e izquierda, respectivamente.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo disminuye considerablemente con respecto a la de los anteriores, llegando sólo a alcanzar -1'17 m. Esto supone una pendiente aceptable del -5'85%.

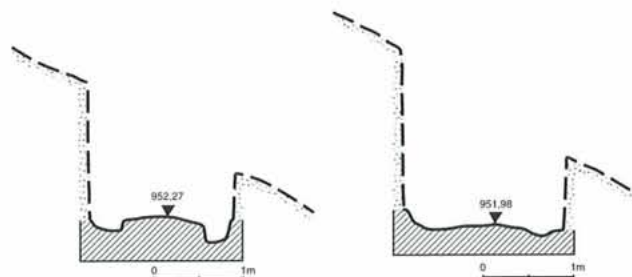


Fig. 33.-Sección en el Punto 1.391 m. Fig. 34.-Sección en el Punto 1.395'80 m.



Lám. LXVII.—Vista general del Tramo 1.380-1.400 m.

TRAMO 1.400-1.420 m.

Los veinte metros de este tramo han desaparecido por completo (Lám. LXVIII). Incluso la base rocosa no existe, posiblemente como consecuencia de allanamientos o extracciones de roca en época medieval. Sólo conserva una ligera señal de rodada en el punto 1416 m. Tampoco existen laterales rocosos.

Los sedimentos depositados encima contenían gran cantidad de piedras, algunas de gran tamaño. Su altura media oscilaba alrededor del metro en la derecha y de 1'50 m. en la izquierda.

La diferencia de cotas existente entre sus extremos es de sólo -0'40 m. La pendiente es, pues, del -2%.

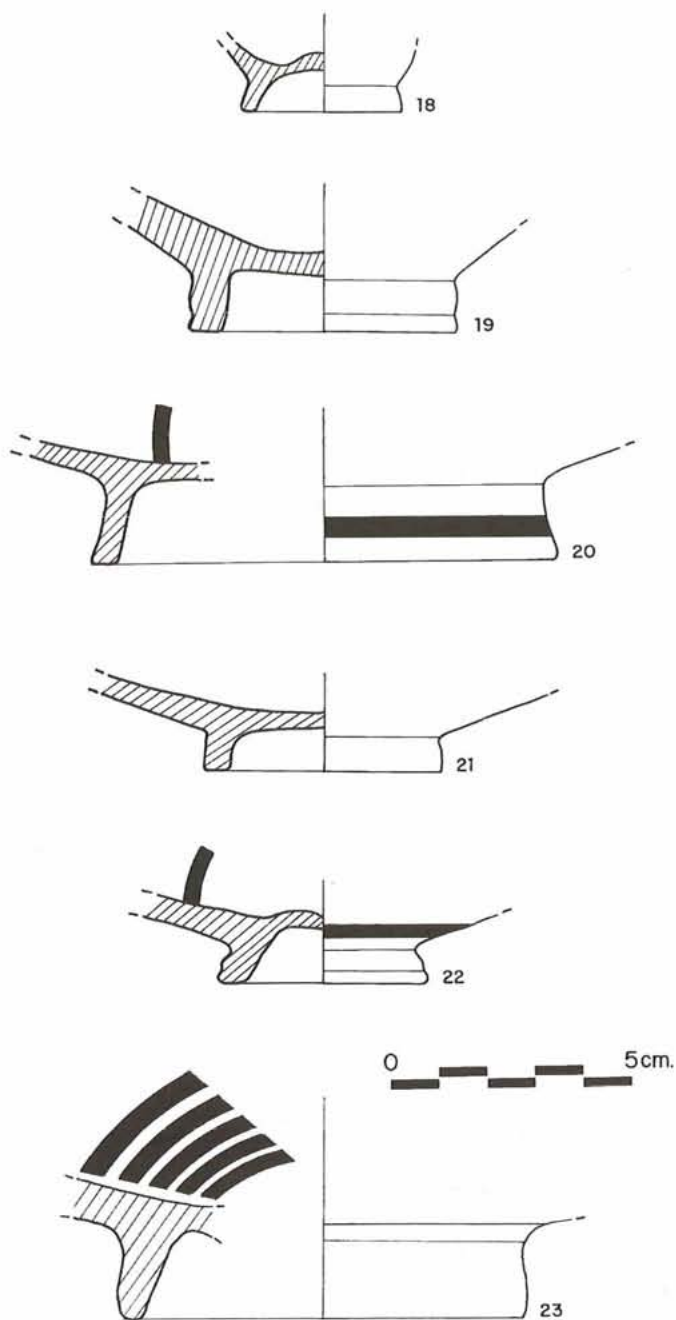


Fig. 35.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.

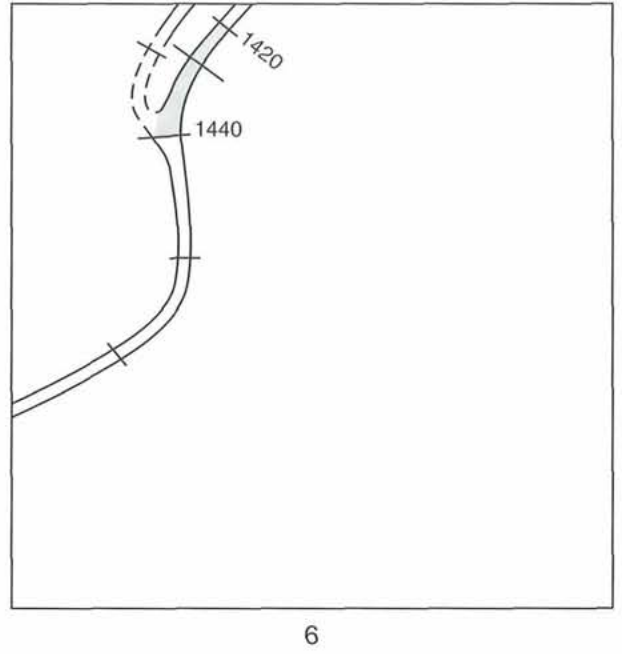
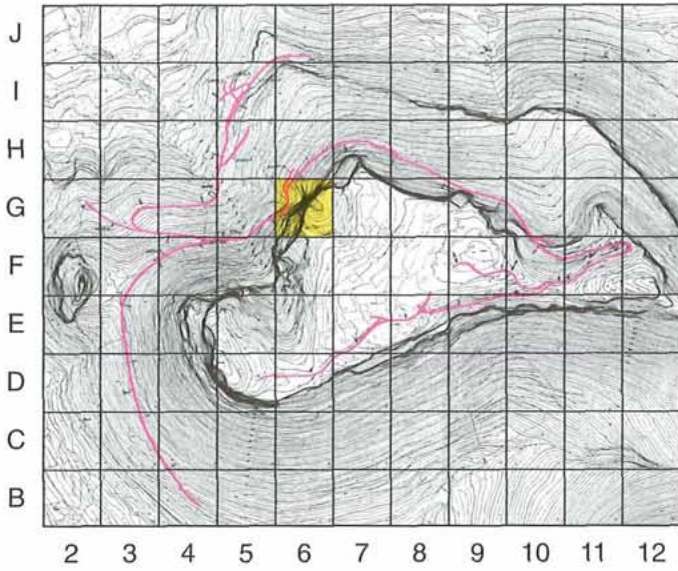


Lám. LXVIII.—Vista general del Tramo 1.400-1.420 m.

Descripción de materiales

18. Fragmento de base de plato o cuenco. Su pasta es de color ocre con finos desgrasantes calizos. Las superficies son del mismo color, más claro.  
Diámetro de la base: 3'2 cm. Altura conservada: 1'5 cm
19. Fragmento de base de plato. Su pasta es compacta y de color ocre claro, al igual que las superficies.  
Diámetro de la base: 5'5 cm. Altura conservada: 2'8 cm.
20. Fragmento de base de plato. Su pasta es compacta y de color amarillento. Las superficies son ocre claras.  
Mantiene como decoración una banda al exterior y otra al interior, pintadas en color rojo vinoso.  
Diámetro de la base: 9'6 cm. Altura conservada: 2'6 cm.
21. Fragmento de base de plato. Su pasta es compacta, con finísimos desgrasantes y color anaranjado, igual que las superficies.  
Diámetro de la base: 5 cm. Altura conservada: 2 cm.
22. Fragmento de base de plato. Tiene la pasta compacta, de color gris. Las superficies son amarillentas.  
Como decoración lleva una banda al exterior y otra al interior, pintadas en rojo vinoso.  
Diámetro de la base: 4'4 cm. Altura conservada: 1'8 cm.
23. Fragmento de base de un plato de pasta gris, con desgrasantes finísimos calizos y micáceos. Las superficies son también de color gris.  
Lleva como decoración circunferencias concéntricas en el interior pintadas en color rojo vinoso.  
Diámetro de la base: 8'2 cm. Altura conservada: 3 cm.

TRAMO 1420-1440M.



Este tramo tiene su recorrido en la punta de un espolón de la ladera. La pronunciada curva que aquí realiza y el desnivel que salva no ha permitido fotografiar el tramo completo con una sola toma (Láms. LXX y LXXI). Al fondo de esta última lámina se aprecian los cortados rocosos situados por debajo de la Cueva del Rey Moro.

Está muy desmantelado, conservando sólo restos de la rodada izquierda entre los puntos 1.423 m. y 1.428'30 m. (Lám. LXIX). En esta zona se conserva la roca basal, aunque está muy erosionada y cuarteada en grandes trozos, debido a la falta de sedimentos que la protejan. En el resto del tramo no existe la base rocosa y, por lo tanto, el camino ha desaparecido. En concreto, a partir del punto 1.431'50 m., la base ha sufrido una gran erosión, con pérdida de roca, por lo que se han formado altos escalones que en su conjunto, alcanzan un desnivel de -2'74 m.

De la rodada derecha sólo queda una ligera señal en torno al punto donde se ha hecho la sección (Fig. 36). Por ello únicamente existen datos de la izquierda: Su ancho máximo es de 0'37 m. en el punto 1.427'50 m. El mínimo es de 0'10 m. en el punto 1.423'50 m.

Su profundidad máxima con respecto al lateral rocoso es de 0'80 m. en el punto 1.423'50 m. La mínima es de 0'05 m. en el punto 1.427'20 m.

Con relación al realce central, éste llega a un máximo de 0'18 m. sobre la base de la carrilada en el punto 1.424'50 m., y a un mínimo de 0'03 m. en el punto 1.426'30 m.

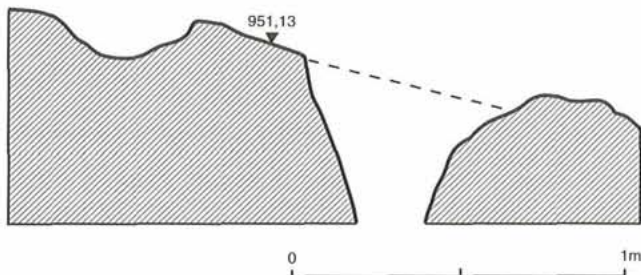
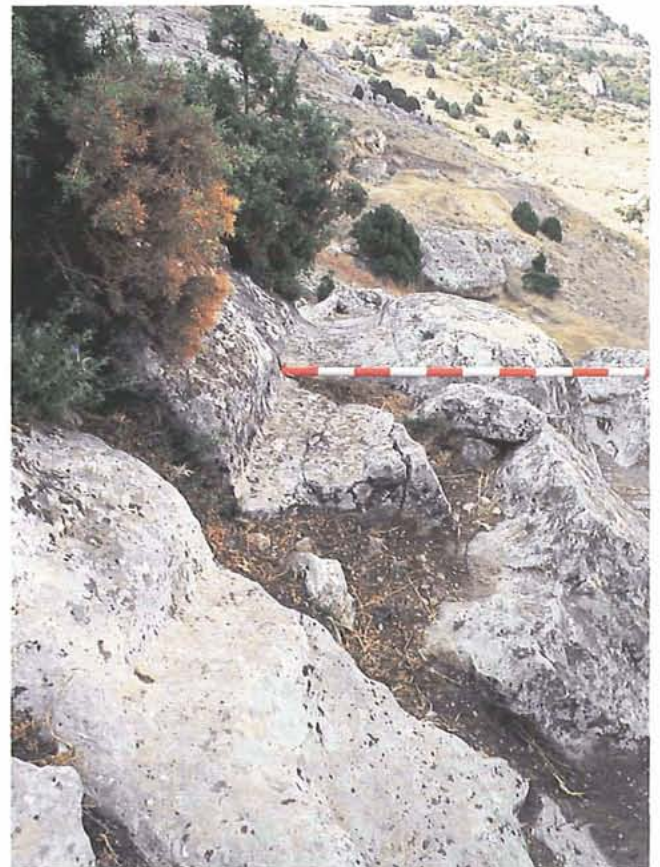


Fig. 36.—Sección en el Punto 1.427'60 m.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos es de -2'74 m., lo que da una pendiente del -13'7%. Pero, si tenemos en cuenta que la mitad primera del tramo es llana, la segunda hubiera alcanzado una pendiente del -27'4%. Es evidente, pues, la pérdida de base rocosa en la segunda mitad.



Lám. LXIX.—Detalle, en el centro del tramo.

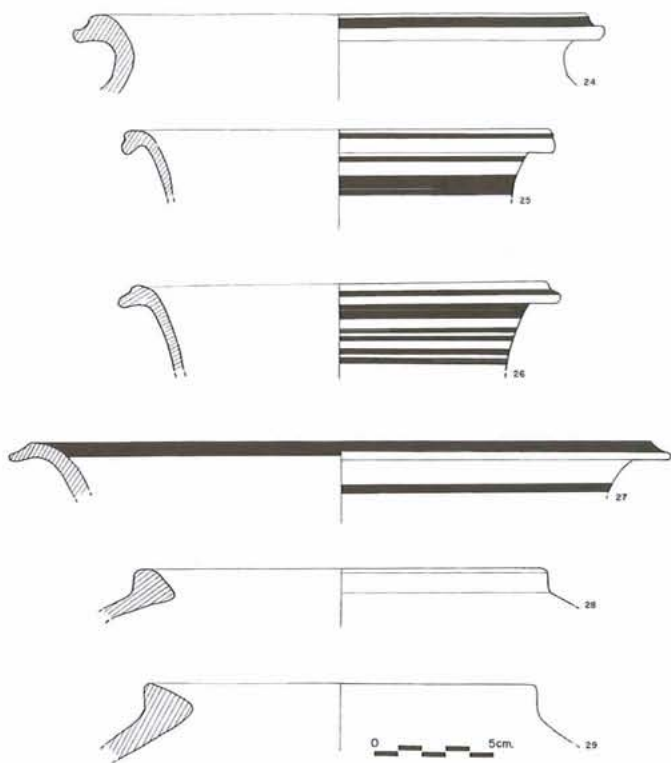


Fig. 37.—Fragments cerámicos procedentes del camino.

#### Descripción de materiales

24. Fragmento de borde de un recipiente de gran tamaño. La pasta es rosada, portando finos desgrasantes. Las superficies son de color rosa. Tiene como decoración una banda en el borde pintada en rojo vinoso. Diámetro del borde: 22 cm. Altura conservada: 3'3 cm.
25. Fragmento de borde. La pasta es de color gris, compacta, con desgrasante calizo y micáceo escaso y muy fino. Las superficies son anaranjadas. Conserva como decoración restos de una banda en el borde y de otras dos debajo, todas ellas pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 18 cm. Altura conservada: 2'8 cm.
26. Fragmento de borde de una vasija de pasta anaranjada, compacta, con desgrasantes calizos y micáceos muy finos y escasos. Las superficies son también del mismo color citado. Lleva decoración muy perdida de una línea en el borde y banda y líneas debajo, pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 18'5 cm. Altura conservada: 3'5 cm.
27. Fragmento de borde. La pasta es compacta, portando finos desgrasantes calizos y micáceos abundantes, y de color anaranjado. Las superficies son de este mismo color. Mantiene como decoración, muy perdida, una banda en la parte superior del borde y otra debajo, pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 27'5 cm. Altura conservada: 2'3 cm.
28. Fragmento de borde de ánfora. Su pasta es compacta, anaranjada y con finos desgrasantes. Sus superficies son rosadas. Diámetro del borde: 17 cm. Altura conservada: 2'1 cm.
29. Fragmento de un borde de ánfora de pasta compacta, con finos desgrasantes y color gris en el núcleo, naranja al exterior y ocre claro al interior. Estos últimos colores corresponden a sus superficies respectivas. Diámetro del borde: 16 cm. Altura conservada: 3'2 cm.

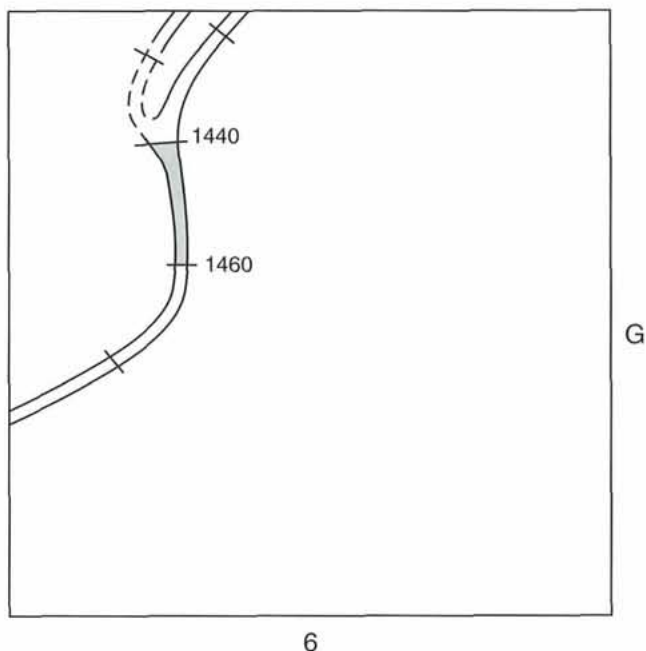
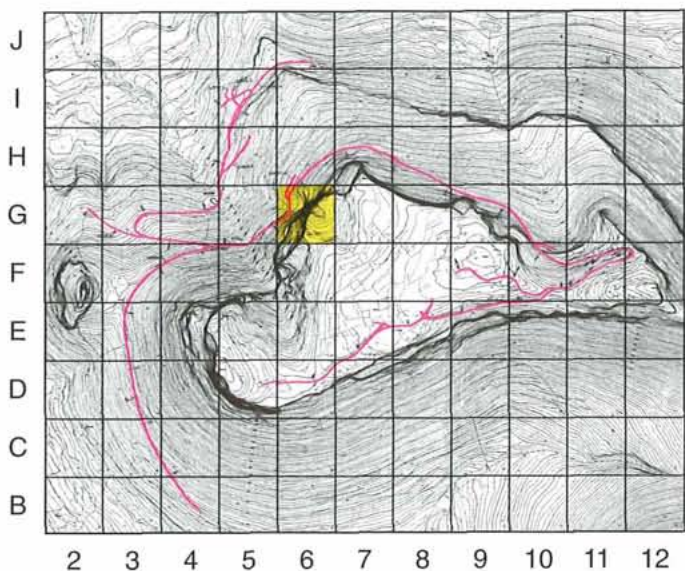


Lám. LXX.—Vista general de 1.420 m. a 1.430 m.



Lám. LXXI.—Vista general de 1.430 m. a 1.440 m.

TRAMO 1.440-1.460 m



De acuerdo con las trayectorias del tramo anterior y del siguiente, se sabe la de éste, aunque no se hayan conservado señales de rodadas ni laterales rocosos (Lám. LXXII). También es muy posible que de su inicio saliera el Camino B.

Su primera mitad es actualmente horizontal, aunque es indudable que ha perdido posiblemente hasta más de un metro de potencia de roca. Esta sólo aparece en algunos sitios, y, cuando lo hace, se puede apreciar su escasa consistencia.

Los sedimentos depositados eran escasos en los primeros metros, no llegando a 1 m. en el lateral izquierdo. En la parte final se elevaban hasta 2 m., con presencia de grandes rocas.

La diferencia de cotas que existe entre sus extremos es de -1'23 m. Su pendiente es, pues, del -6'15%.

**Descripción de materiales**

- 30. Fragmento de borde y cuello de un pequeño vaso. La pasta es gris en el núcleo y anaranjada en los laterales. De este último color son las superficies, aunque la exterior tiene zonas de tonalidades grises y ocre. Lleva una banda en la parte superior del borde y dos líneas paralelas debajo pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 8'5 cm. Altura conservada: 2'4 cm.
- 31. Fragmento de borde, cuello y cuerpo de un pequeño vaso de pasta gris y finos desgrasantes calizos. Ambas superficies son de color ocre claro. Diámetro del borde: 11 cm. Altura conservada: 4'4 cm.
- 32. Fragmento de borde de un recipiente de pasta ocre clara, igual que la superficie externa. La interna es de color crema. Diámetro del borde: 12 cm. Altura conservada: 4'1 cm.
- 33. Fragmento de borde. La pasta contiene finos desgrasantes. Su color es gris, al igual que las superficies. Diámetro del borde: 16'5 cm. Altura conservada: 1'5 cm.
- 34. Fragmento de borde de un vaso de pasta con desgrasantes finos y color anaranjado, al igual que las superficies. La exterior tiene zonas grisáceas. Conserva como decoración restos de una banda en el borde pintada en rojo vinoso. Diámetro del borde: 15 cm. Altura conservada: 1'5 cm.
- 35. Fragmento de base de pasta ocre clara en el núcleo y anaranjada en los laterales. Desgrasantes calizos, abundantes y muy finos. Ambas superficies son también anaranjadas. Diámetro de la base: 7'8 cm. Altura conservada: 3'2 cm.

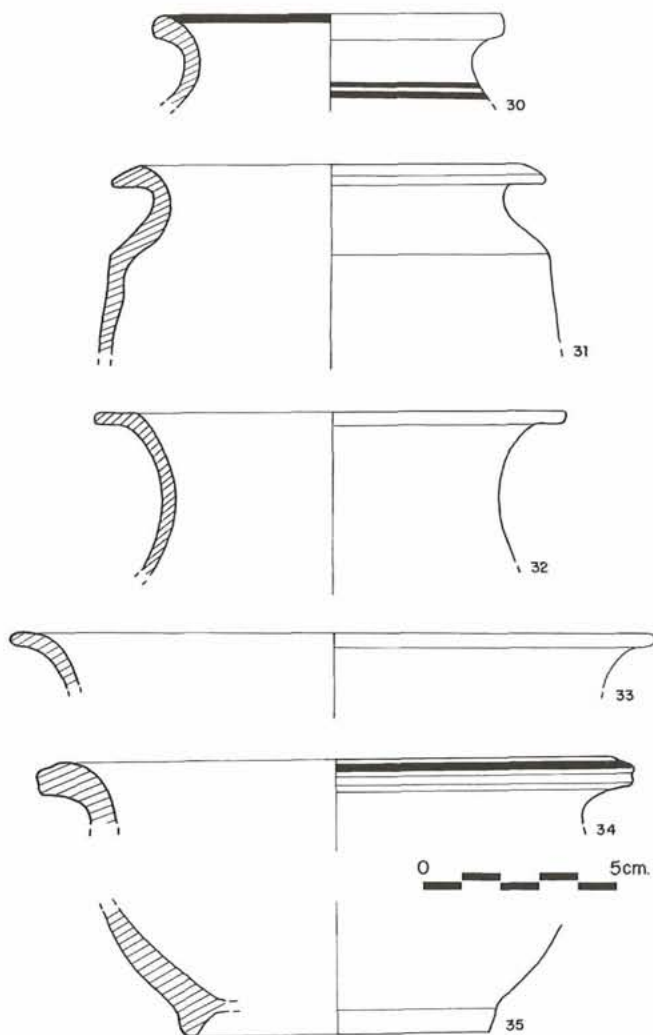
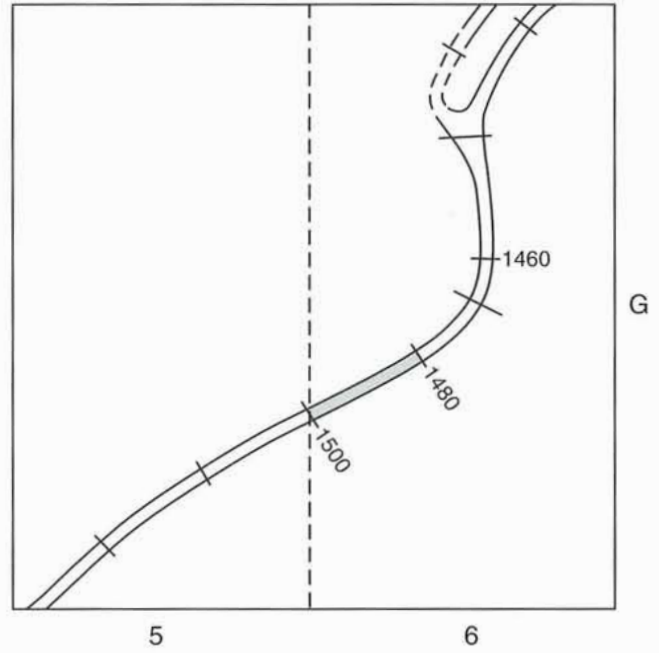
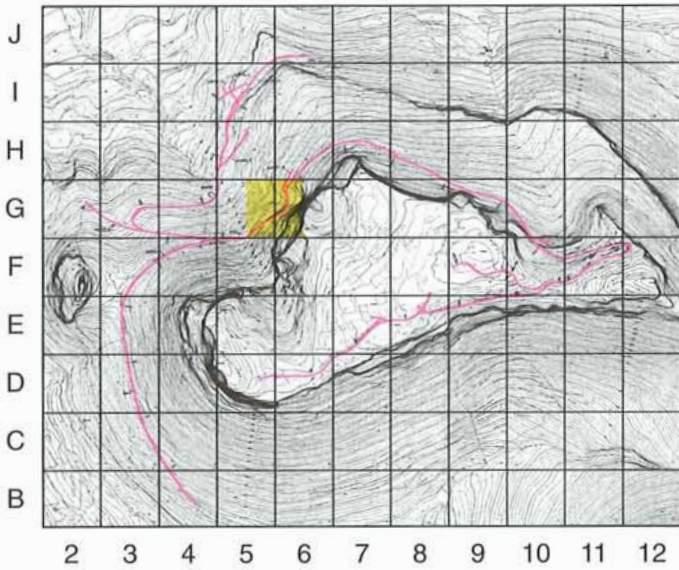


Fig. 38.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.



Lám. LXXII.—Vista general del Tramo 1.440-1.460m.

TRAMO 1.460-1.480 m.



Debido al desprendimiento de enormes bloques de piedra que han quedado instalados sobre el camino, sólo hemos documentado de este tramo sus once primeros metros (Lám. LXXIV).

La trayectoria del camino hace aquí una contracurva a la derecha, acomodándose a la orografía de la ladera del monte, para tomar definitivamente la dirección hacia la Fuente de Meca.

La base rocosa del camino está muy descompuesta e incluso ha desaparecido en los dos primeros metros del

tramo. Después, en los siguientes, aunque la roca basal se hace de gran dureza, no conserva señales de carriladas, apareciendo una superficie lisa.

De los laterales rocosos sólo se puede observar el derecho (Lám. LXXIII), que levanta sobre la base del camino desde 0'40 m. en el punto 1.462'70 m., hasta un máximo de 1'15 m. en el punto 1.466'70 m. (Fig. 39).

Sobre dicho lateral se aprecia una antigua señal de rodada que se sitúa a 0'98 m. de altura sobre la base del camino, concretamente en torno al último punto citado anteriormente (Fig. 39).

Los sedimentos que estaban depositados sobre este tramo oscilaban entre los dos metros en el inicio, hasta más de cinco en la parte final, incluyendo entre ellos gran cantidad de piedras de mediano y gran tamaño desgajadas de los cortados rocosos cercanos situados por encima del camino.

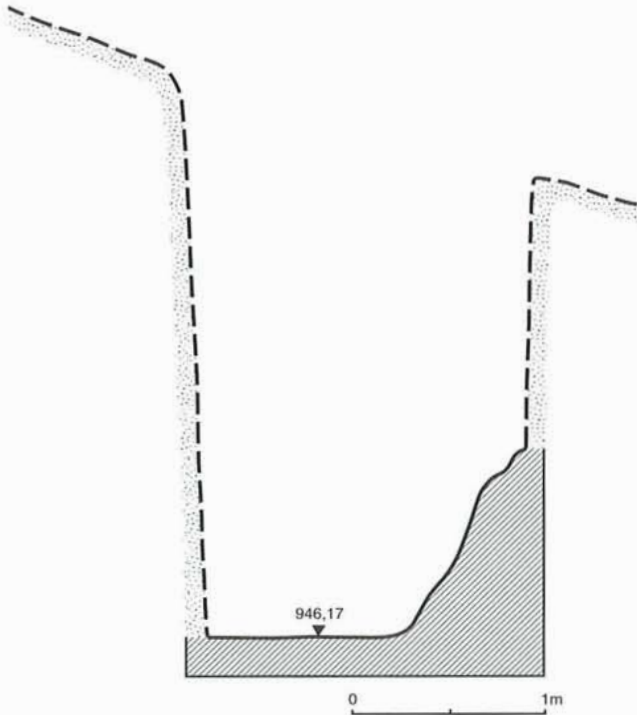


Fig. 39.—Sección en el Punto 1.467'20 m.



Lám. LXXIII.—Detalle.

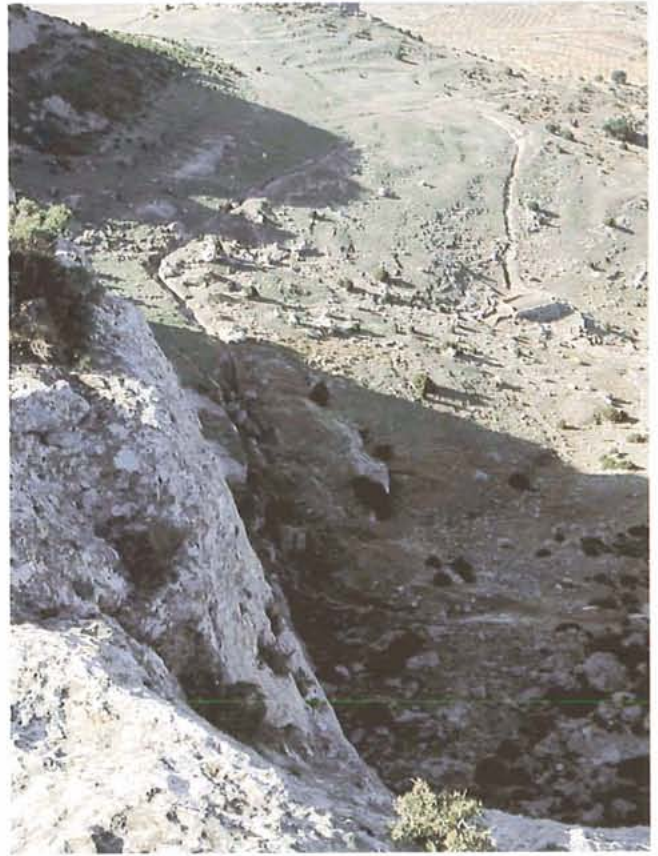
TRAMO 1.480-1.500 m.

Según se aprecia en la fotografía de la vista general del tramo (Lám. LXXVII), la totalidad de él ha quedado oculta por varios metros de derrumbes de tierras y de grandes rocas que pertenecían a la cornisa de una terraza que estaba situada por encima del camino.

Por este motivo no ofrecemos datos suyos, limitándonos a señalar en las figuras su situación, de acuerdo con las trayectorias que tienen el tramo anterior y el que le sigue.

La lámina LXXVI nos muestra la zona a la que va a desembocar este tramo. Está tomada desde la cima de El Castellar.

La “maza” de piedra fotografiada en la lámina LXXV procede de la limpieza del relleno que cubría la zona de la puerta de la ciudad. Pesa 4'730 Kg. y tiene unas dimensiones de 0'22 x 0'15 x 0'10 m. Más que la utilidad como maza que se le suele asignar, creemos que este tipo de útil fue empleado como contrapeso.



Lám. LXXVI.—Vista desde la ciudad.



Lám. LXXV.—Maza de piedra.

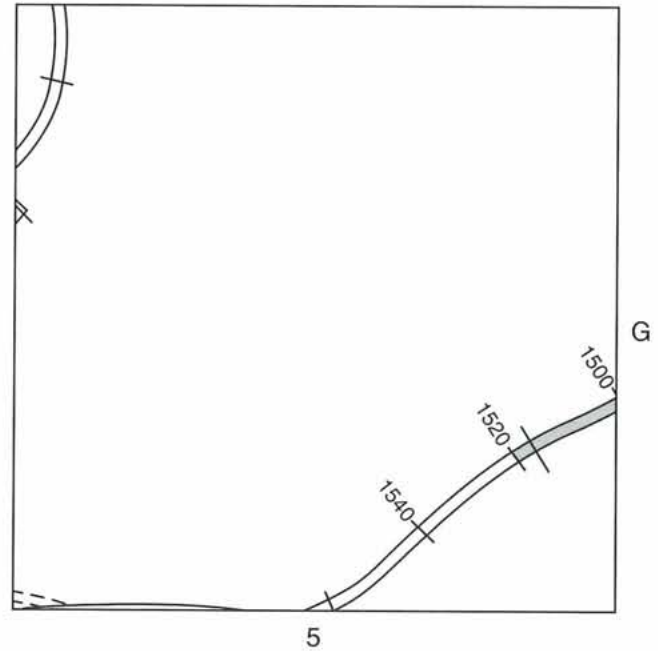
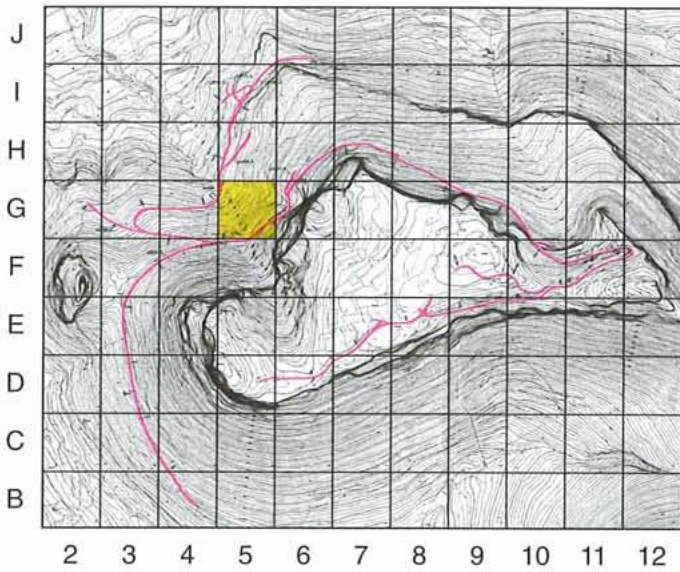


Lám. LXXIV.—Vista general del Tramo 1.460-1.480 m.



Lám. LXXVII.—Vista general del Tramo 1.480-1.500 m.

TRAMO 1500-1520M.



Del presente tramo (Lám. LXXIX) sólo documentamos sus once metros últimos (Lám. LXXVIII) por estar el resto cubierto por varios metros de sedimentos y grandes rocas desplomadas sobre la vía. En la citada parte las rodadas están bien marcadas, pero no existen laterales rocosos.

Los anchos de los carriles llegan a un máximo de 0'35 m. para el derecho en el punto 1.519'40 m. y de 0'30 m. para el izquierdo en el punto 1.516'30 m.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos llega 0'30 m. en el punto 1.516'40 m. En las restantes partes sólo se aprecian sedimentos cuya altura oscila entre dos metros en el derecho y cuatro metros en el izquierdo (Fig. 40).

La altura máxima que tiene el realce central sobre las bases de las rodadas es de 0'30 m. y 0'18 m. para la derecha e izquierda en torno al punto 1.516'40 m. La altura mínima es de 0'15 m. para ambas en torno al punto 1.519'30 m.

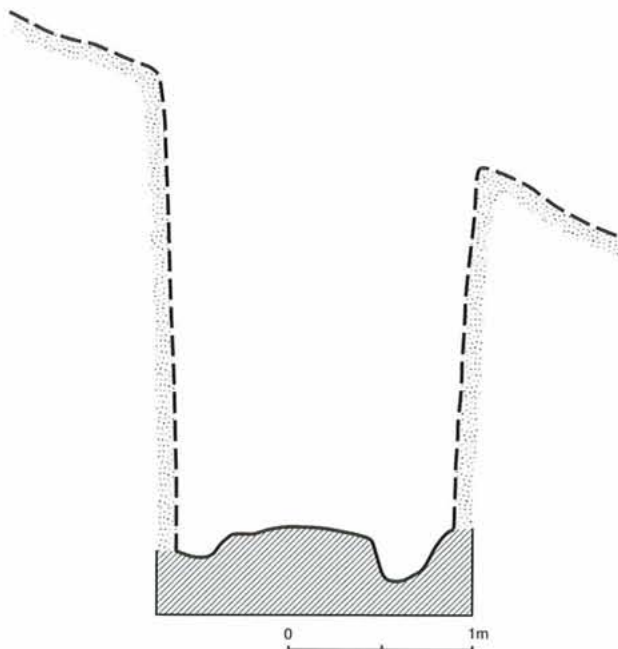
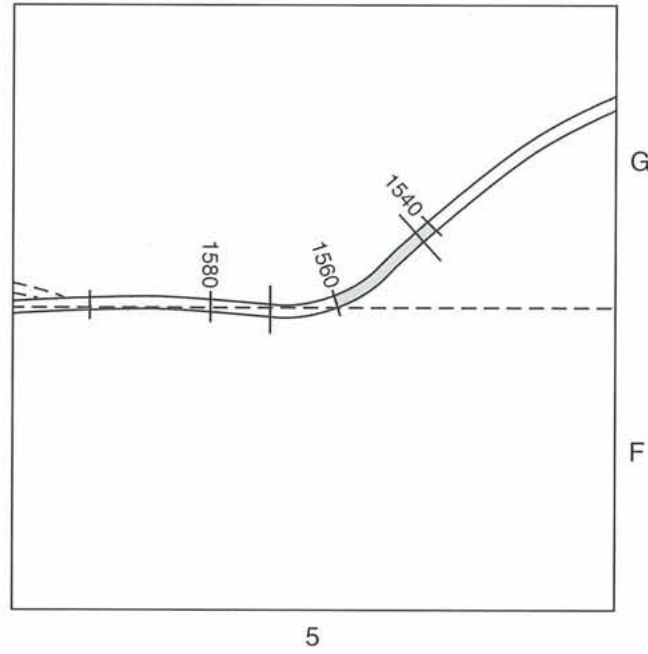
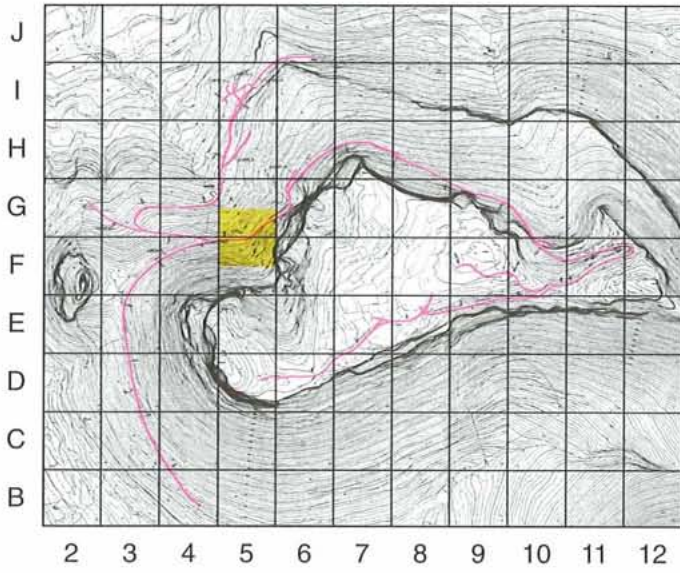


Fig. 40.—Sección en el Punto 1.516'30 m.

Lám. LXXVIII.—Detalle.



TRAMO 1.540-1.560 m.



Tiene buena conservación debido a la dureza de la roca y a que se sitúa en el inicio de la zona de bajada natural de aguas, lo que ocasionó el rápido depósito de sedimentos (Lám. LXXXIII). Estos alcanzan desde una potencia de 0'50 m. al principio del tramo en el lateral derecho hasta más de dos metros al final, y desde los 0'75 m. al principio del izquierdo hasta superar los tres metros al final.

Los laterales rocosos están bien marcados y elevados, especialmente el izquierdo (Fig. 42). El derecho tiene casi siempre una altura de alrededor de los 0'50 m., salvo desde el punto 1.549 m. al 1.552 m., en donde desaparece por haberse realizado allanamientos en época medieval. En torno al punto 1.554 m. de ambos laterales, aparecen agujeros sobre las carriladas (Lám. LXXXII), pero son naturales.

El ancho máximo de los carriles es de 0'30 m. y 0'22 m. en 1.540'25 m. y 1.541'50 m., para el derecho e

izquierdo, respectivamente. El mínimo del derecho es de 0'18 m. en el punto 1.552'70 m. y el del izquierdo de 0'17 m. en el punto 1.541'60 m.

Con relación a los laterales rocosos, la profundidad máxima de las rodadas es de 0'70 m. y 1'45 m. en los puntos 1.555'70 m. y 1.546'80 m. para la derecha e izquierda. Las mínimas son de 0'10 m. para la derecha en el punto 1552'60 m. y de 0'40 m. para la izquierda en el punto 1553 m.

Con respecto al realce central, éste tiene una altura máxima sobre la carrilada derecha de 0'28 m. en el punto 1.548'80 m., y de 0'14 m. en el punto 1.542'40 m. sobre la izquierda. Las mínimas son de 0'06 m. y 0'02 m. en los puntos 1.548'10 m. y 1.541'50 m. para la derecha e izquierda.

Aumenta en este tramo la diferencia de cotas entre los puntos extremos, que ahora llega a -2'91 m. Esto supone una pendiente del -14'55%.

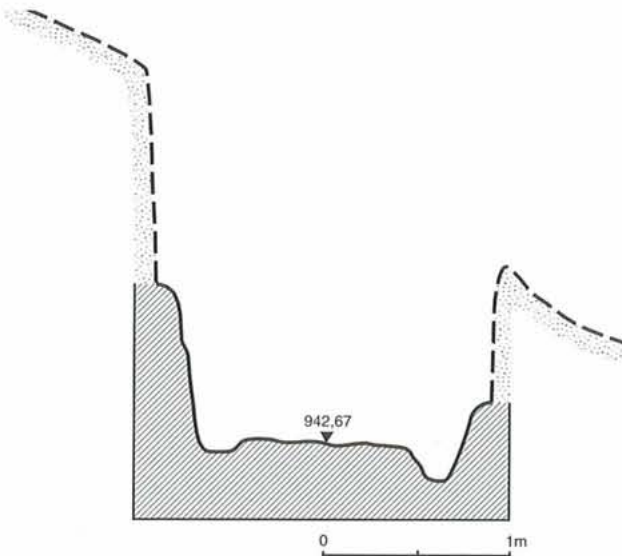


Fig. 42.—Sección en el Punto 1.542'70 m.



Lám. LXXXII.—Detalle. Vista del camino desde abajo.

### TRAMO 1.560-1.580 m.

Está bien conservado hasta el punto 1.570'50 m., en donde la base rocosa se hace muy deleznable, desapareciendo el realce central y las carriladas. También los laterales rocosos están muy degradados, con pocos puntos en los que se alcance más de 0'30 m. de altura. En su lugar se han acumulado sedimentos de tierra y piedras de todos los tamaños (Lám. LXXXV), hasta una altura de metro y medio en el lateral derecho y de dos metros en el izquierdo (Fig. 43). Sobre la parte derecha del camino, a dos metros del inicio del tramo, se sitúa la base de un silo medieval de planta circular (Lám. LXXXIV), de 1'30 m. de diámetro por 0'40 m. de profundidad.

Los anchos de las carriladas llegan a un máximo de 0'42 m. y 0'35 m. en los puntos 1.566'90 m. y 1.566'70 m. de la derecha e izquierda, respectivamente. El mínimo de la derecha es de 0'14 m. en el punto 1.570'80 m., y de 0'11 m., en el punto 1.571'10 m., el de la izquierda

La profundidad de las rodadas con respecto a los laterales llegan a un máximo de 0'50 m. y 0'40 m. en los puntos 1.567'70 m. y 1.576'50 m. de la derecha e izquierda. La mínima de la derecha es de 0'14 m. en el punto 1.572'50 m. y de 0'08 m. en el punto 1.579 m. de la izquierda.

Las alturas máximas del realce central sobre las bases de las carriladas son de 0'35 m. en el punto 1.566'90 m. de la derecha y de 0'20 m. en el 1.571'20 m. de la izquierda. Las mínimas son nulas en torno al punto 1.579'70 m.

La diferencia de cotas entre los extremos del tramo alcanza los -3'66 m. La pendiente llega, pues, al -18'30%.

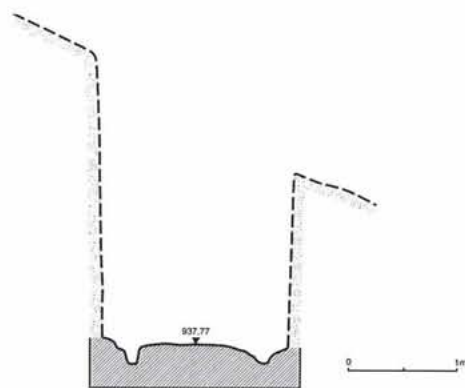


Fig. 43.—Sección en el Punto 1.571'10 m.



Lám. LXXXIV.—Detalle. Fondo de silo medieval.



Lám. LXXXIII.—Vista general del Tramo 1.540-1.560 m.

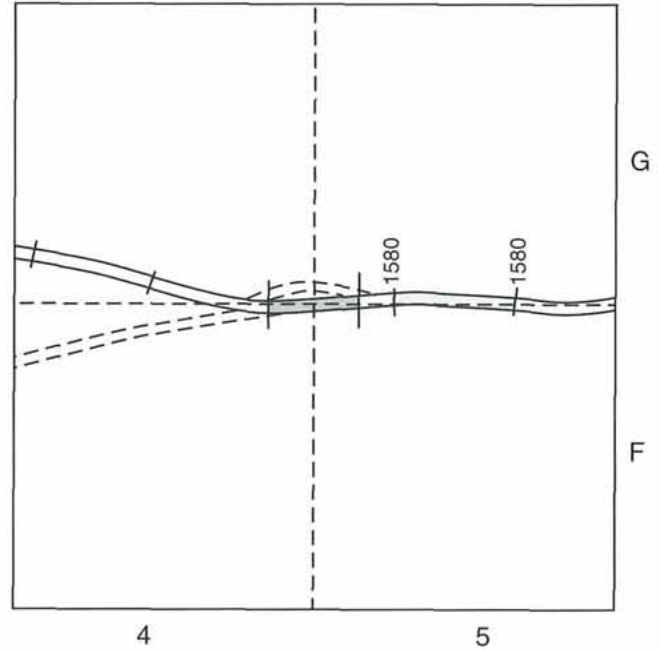
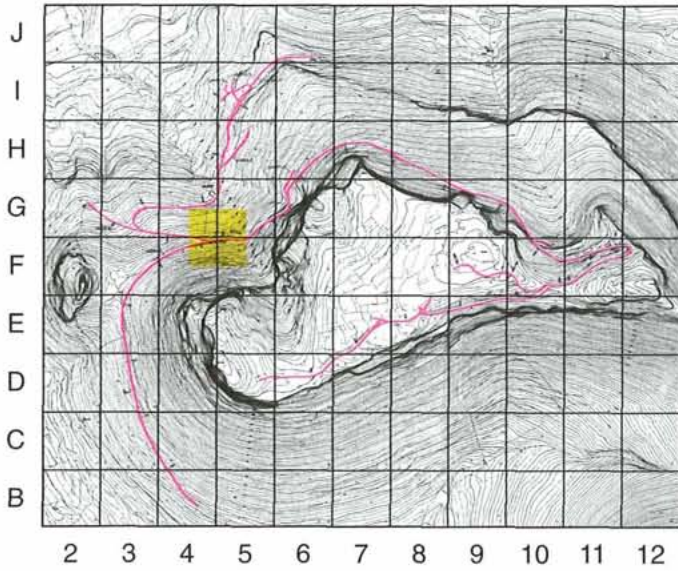


Lám. LXXXV.—Vista general del Tramo 1.560-1.580 m.



Lám. LXXXVI.—Vista general del Tramo 1.540-1.560 m.

TRAMO 1.580-1.600 m.



El presente tramo tiene, en términos generales, bastante mala conservación, debido fundamentalmente a que la zona sobre la que discurre posee una roca basal poco consistente. Por ello las rodadas y el realce central han desaparecido.

La única manera mediante la cual nos fue posible determinar su trayectoria consistió en no perder de vista durante la excavación el lateral rocoso izquierdo, el cual conservaba una altura que oscilaba en torno a los 1'25 m. El lateral derecho no se conserva.

Entre el punto 1.588 m. y el punto 1.593 m. del lateral izquierdo permanecen señales de rodadas de antiguos niveles por los que discurrió la base del camino.

En la fotografía de la vista general del tramo (Lám. LXXXVII), observamos en primer término y al fondo dos de las muchas grandes rocas que se han instalado en toda esta zona de la ladera norte. Estas dos, en concreto, estaban ocultas entre los arrastres depositados sobre ella. Otras se encontraban semienterradas, como una de enormes proporciones que hubo de ser dinamitada para poder continuar con el descubrimiento del camino, ya que no se acertaba a encontrar su trayectoria al otro lado de ella.

El hecho de coincidir toda esta zona con la bajada natural de las aguas de lluvia que provienen de la cima, es el motivo de la presencia de grandes rocas rodadas desgajadas de los altos cortados rocosos que circundan la meseta superior de El Castellar de Meca. Todas ellas han contribuido a la retención y acumulación de sedimentos en todo el área, beneficiándose con ello la conservación del camino, que, al quedar cubierto rápidamente, ha evitado la posibilidad de que los mismos arrastres le desmantelaran. Estos sedimentos oscilan en torno al metro y medio de potencia en la parte izquierda del camino y a 0'60 m. en la derecha.

La profundidad máxima que tiene la base del camino con relación a los laterales rocosos es de 0'20 m. en el punto 1.580'60 m. del derecho y de 1'50 m. en el 1.591'10 m. del izquierdo. La profundidad mínima es nula para el derecho en el punto 1.593 m. y de 0'30 m. para el izquierdo en 1.584 m.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es de -1'87 m., lo que da una pendiente del -9'35%.



Lám. LXXXVII.—Vista general del Tramo 1.580-1.600 m.

## TRAMO 1.600-1.620 m.

Al igual que el anterior tramo, la base rocosa por la que discurre el presente, aparece muy deteriorada por la blandura de la roca, no apreciándose el realce central ni apenas las carriladas, de las que sólo se observan leves señales en algunos puntos.

Queda, sin embargo, bien delimitada su trayectoria por los laterales rocosos (Fig. 44). De ellos el derecho levanta una media comprendida entre los 0'30 m. y los 0'40 m. de altura. El izquierdo se eleva en torno a los 1'50 m., aunque desaparece en el punto 1.609 m. De aquí es posible que saliera un apartadero a la izquierda o se efectuara el inicio del Camino C. En el primer caso, aquél estaría en función del complejo que debió existir en torno a la Fuente de Meca, según veremos al describir el tramo próximo.

También es posible la existencia de otro apartadero, que saldría a la derecha, de acuerdo con las señales que se aprecian en el mismo lateral del siguiente tramo.

Por el momento no hemos querido excavar -a pesar de lo atractivo que puede resultar- las zonas laterales de este tramo ni las del siguiente a fin de documentar los posibles apartaderos citados u otras obras que indudablemente tuvo que haber en torno al pequeño pero inagotable manantial de la Fuente de Meca, precisamente por no incidir negativamente sobre el actual acceso a ella. Hay que pensar que la eliminación de la potente capa de sedimentos acumulados en la zona situada desde los pies de la Fuente hasta el camino, acarrearía problemas en cuanto a mantener el servicio que actualmente presta el manantial tanto a personas como a animales.

En la lámina LXXXVIII se observa una gran roca caída sobre el camino, en el punto 1.612'50 m. Quedó instalada allí una vez que el camino se hallaba cubierto con una altura de 1'30 m. de sedimentos.

En el resto del tramo las acumulaciones de tierras y piedras levantaban por término medio 2'50 m. de altura sobre la parte izquierda del camino y en torno a 1'75 m. sobre la derecha.

Debido a la falta de señales de las carriladas sólo damos las alturas de los laterales rocosos sobre la base del camino:

Las máximas son de 0'40 m. y 1'60 m. en los puntos 1.604'30 m. y 1.603'50 m. para el derecho e izquierdo, respectivamente. La mínima del lateral derecho es de 0'30 m. en el punto 1.607'30 m. y la del izquierdo se hace nula en torno al punto 1.609'60 m.

La diferencia de cotas existente entre los puntos extremos de este tramo es de sólo -0'92 m., lo que le hace tener una pendiente del -4'60%.

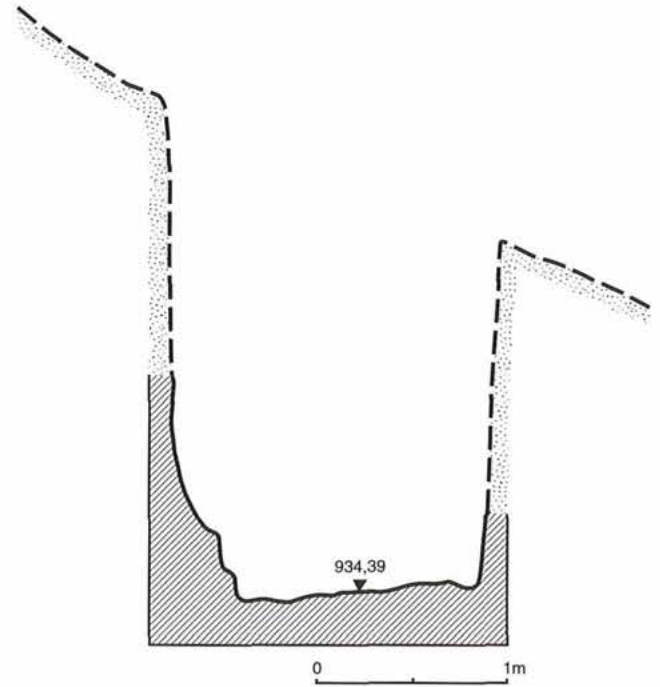
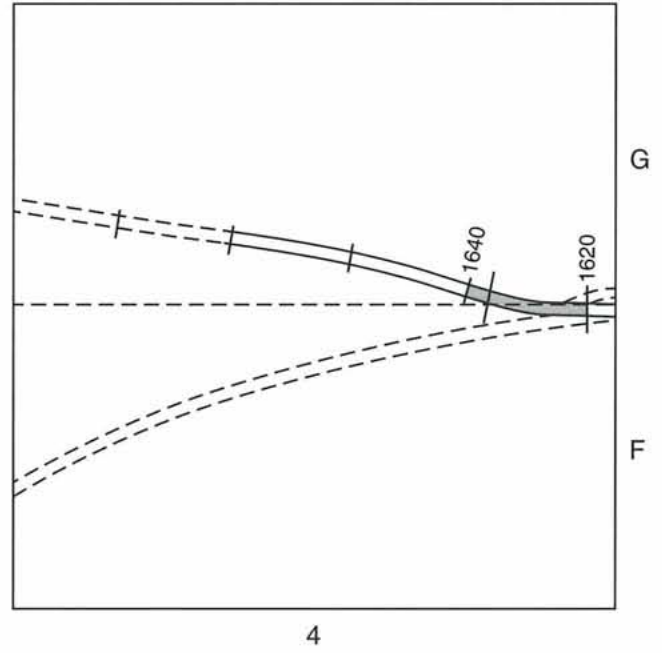
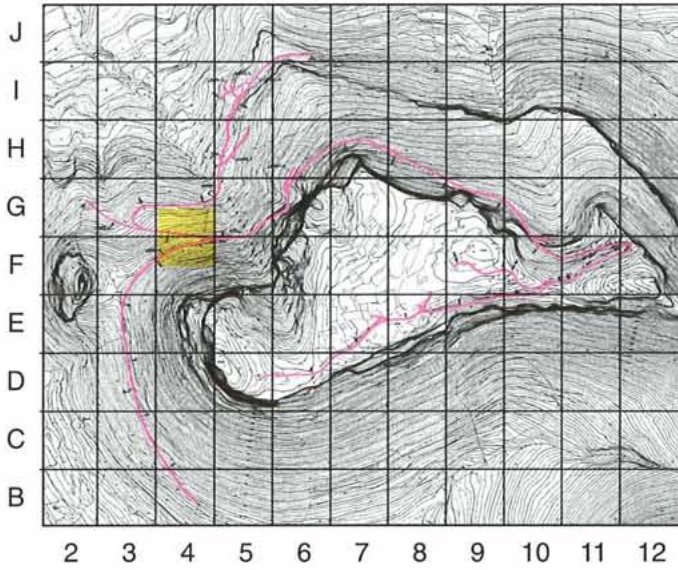


Fig. 44.—Sección en el Punto 1.605'85 m.



Lám. LXXXVIII.—Vista general del Tramo 1.600-1.620 m.

TRAMO 1.620-1.640 m.



Su estado de conservación es bastante regular debido a la blandura de la roca en algunas zonas. En ellas desaparecen tanto las carriladas como el realce central, mientras que en las zonas en las que la roca es más consistente se conservan bien (Lám. XC).

El lateral derecho se ha mantenido íntegramente en todo el tramo, salvo en el último metro, levantando una media que oscila en torno a los 0'40 m.

Los sedimentos depositados sobre este tramo no son excesivos, llegando a tener una altura media de 1'25 m. en el lateral derecho, y entre uno y dos metros en el izquierdo, desapareciendo de su composición casi completamente las grandes rocas que veíamos en los anteriores.

El ancho máximo que tienen las rodadas es de 0'27 m. para la derecha en el punto 1.628'80 m. y de 0'29 m. para la izquierda en el punto 1.620'50 m. Los mínimos son de 0'19 m. y 0'20 m. en los puntos 1.636'80 m. y 1.637'90 m. para la derecha e izquierda, respectivamente.

La profundidad máxima que tienen las carriladas con relación a los laterales rocosos es de 0'75 m. para la derecha en el punto 1.627'60 m., y de 1'40 m. para la izquierda en el punto 1.624'20 m. La profundidad mínima se hace nula en el punto 1.639'30 m. para la derecha y de sólo 0'20 m. en el punto 1.634'30 m. para la izquierda.

Con relación al realce central, alcanza una altura máxima de 0'16 m. sobre la base de la carrilada derecha en el punto 1.627'70 m., y de 0'18 m. sobre la izquierda en el punto 1.636,95 m. Las mínimas son nulas para ambas rodadas en torno al punto 1.626 m.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es de -1'49 m., es decir, casi el doble de la que tiene el anterior. La pendiente es, pues, del -7'45%.

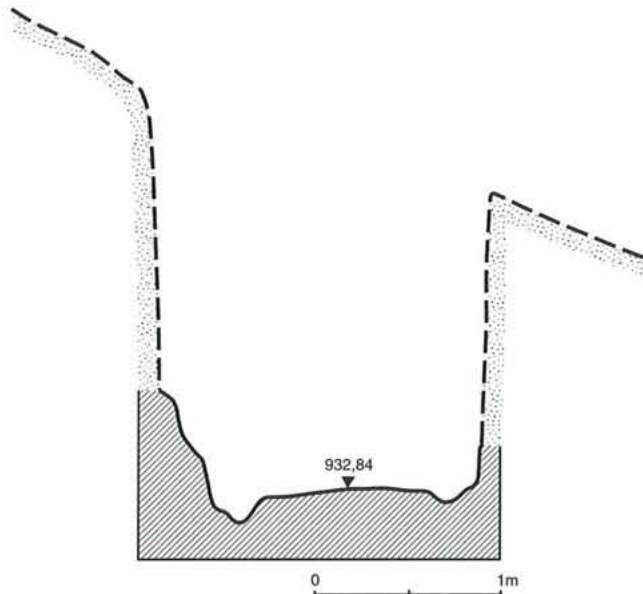


Fig. 45.—Sección en el Punto 1.636'85 m.



Lám. LXXXIX.—Detalle. Agujero en el camino.



Lám. XC.—Vista general del Tramo 1.620-1.640 m.

Según vimos en el tramo anterior, es posible que en los dos primeros metros del lateral derecho termine un apartadero. También es posible que termine otro en el primer metro del lateral izquierdo.

Este último lateral se pierde o casi desaparece desde el punto 1.630 m. al 1.634'50 m., posiblemente debido a obras de allanamientos medievales, aunque en este caso no hay que descartar que pudieran corresponder a obras ibéricas relacionadas con la Fuente (Láms. XCIV y XCII).

Decimos esto porque no dudamos que al menos la parte comprendida entre la Fuente de Meca y el camino, que observamos en la lámina XCI (alrededor de doce metros), tendría una serie de infraestructuras mínimas que permitirían atender al menos a los transeúntes y animales de tiro y carga que se detenían en su camino de ascenso a la ciudad para descansar de la subida hasta allí realizada y apagar su sed con la fresca agua del manantial, o a los que hacían el camino de descenso, tan dificultoso o más que el ascenso para los animales.

Esta fuente, al situarse a mitad de camino entre el llano y la cima, sigue siendo parada obligada, aún hoy en día, para los visitantes que acuden a conocer esta ciudad única, ya que la empinada subida que hay que realizar precisa de un descanso a medio camino o refrescarse y apagar la sed sobre todo en los calurosos meses que en esta zona tienen la primavera y el verano.

De igual manera, es un lugar que se sigue utilizando como abrevadero de los ganados que por allí pastan (reducidos actualmente a dos rebaños de ovejas), aunque el agua de la fuente se ha ido bajando mediante cañerías, sucesivamente, primero hasta el aljibe que veremos al hablar del tramo 1.900-1.920 m., y, después, a unos abrevaderos situados mucho más abajo, con el fin de evitar la subida del ganado hasta el mismo manantial o incluso hasta el aljibe.

En época ibérica es indudable que la población de la ciudad también se aprovisionaría con agua de este manantial, subiéndola bien por el camino, con animales o carros, o bien a través de la entrada a la acrópolis situada por encima de la Fuente, a hombros de los propios habitantes.

Es, pues, lógico pensar que todo este movimiento de personas y animales en torno a dicho punto diera lugar a la creación de una verdadera zona de servicios, con apartaderos, abrevaderos, puestos de venta, etc., de los que es probable se conserven restos debajo de los varios metros de sedimentos acumulados en la zona.

No solamente los posibles apartaderos arriba mencionados, sino las escaleras talladas que vemos en la lámina XCIII y otras señales que quedan en la roca, pueden corresponder a parte de las obras y estructuras que existieron aquí hace más de dos milenios.



Lám. XCI.—Detalle. Zona de la Fuente de Meca.



Lám. XCII.—Detalle. La Fuente de Meca.

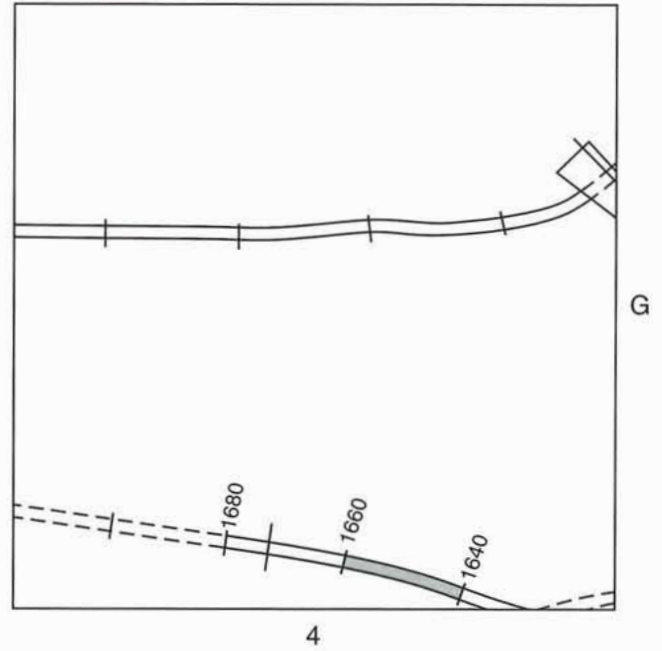
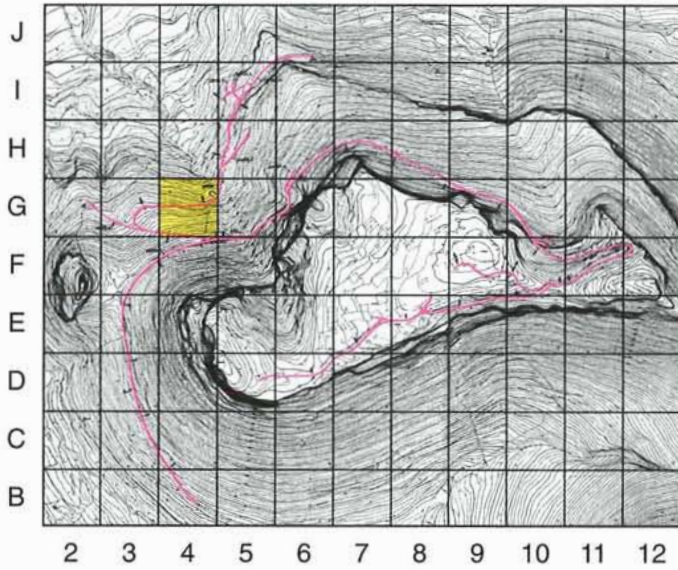


Lám. XCIII.—Detalle. Escaleras en la Fuente.



Lám. XCIV.—Detalle. Vista de la Fuente y camino desde abajo.

TRAMO 1.640-1.660 m.



A partir de este tramo se inicia una zona en la que la ladera del cerro se hace más suave de lo habitual, hecho éste que fue aprovechado por los habitantes de época medieval para levantar edificios.

Esto se hace evidente por la mayor densidad de muros que aparecen en el área comprendida entre esta zona y el cerrillo situado a poniente de Meca. Un ejemplo de estos restos medievales nos lo da el muro de una casa que se observa en la lámina XCVI. Una de sus esquinas se introduce en el camino a la altura del punto 1.658 m. Su factura es tosca, realizado con piedras irregulares y lajas pequeñas trabadas en seco. Conserva de cuatro a cinco hiladas que levantan unos 0'50 m. de altura.

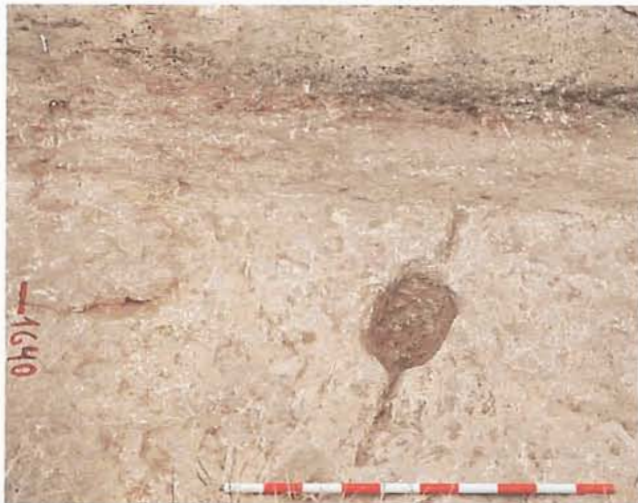
Este tramo sólo puede seguirse en los primeros metros de su recorrido por conservar la carrilada izquierda y su lateral rocoso, que se eleva un máximo de 0'70 m. (Lám.

XCVII). En el resto de este lado y en la totalidad del derecho han desaparecido tanto el lateral como la rodada por desmantelamientos realizados en la Edad Media.

En la parte izquierda del realce central, a la altura del punto 1641 m., se realizó un pequeño agujero oval de 0'30x0'20 m. con un canalillo de escaso recorrido en cada uno de sus extremos (Lám. XCV). No vemos la utilidad ni de esta pequeña oquedad ni de la que existe en el tramo anterior, dado las pequeñas dimensiones de ambas.

Los sedimentos depositados sobre este tramo se van haciendo menos potentes según vamos hacia su final. Sobre el lateral izquierdo se elevan entre 3 m. y 1'50 m., y sobre el derecho en torno a 1'25 m.

La diferencia de cotas que hay entre sus extremos se hace sólo de -0'60 m., por lo que resulta un tramo prácticamente horizontal. Su pendiente es, pues, del -3%.



Lám. XCV.—Detalle. Agujero en el camino.



Lám. XCVI.—Detalle. Muro medieval.

TRAMO 1.660-1.680 m.

Debido a la falta de consistencia de la roca basal en esta zona y a obras de allanamiento realizadas en época medieval, este tramo (Lám. XCIX) tiene una pésima conservación. Por dichos motivos nos fue sumamente difícil poder completar su trayectoria.

Sólo mantiene ligeras señales de la rodada izquierda (Lám. XCVIII) desde el punto 1.671'50 m. al 1.673 m., sitio éste en donde se realizó la sección de este tramo (Fig. 46). A partir de aquí ya fue imposible conseguir alguna señal que nos guiara en la búsqueda de la trayectoria del camino hasta aproximadamente cien metros más adelante.

En cuanto a los laterales rocosos, tampoco se conserva resto alguno en todo el recorrido.

Según apuntábamos al tratar del tramo anterior, la potencia de los sedimentos sigue disminuyendo. Ahora, en el lateral izquierdo, levanta entre 1'70 m. y 1 m., mientras que en el derecho oscila entre 1'50 m. y 0'75 m.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo aumenta mucho con relación a los anteriores, llegando a -2'36 m. La pendiente se eleva, pues, al -11'80%.

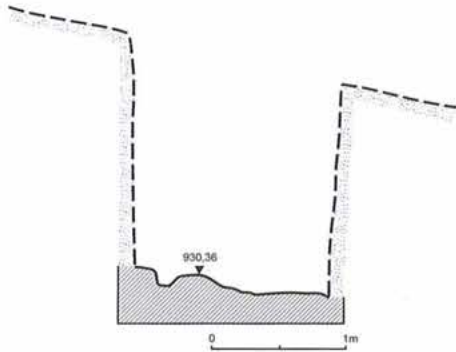


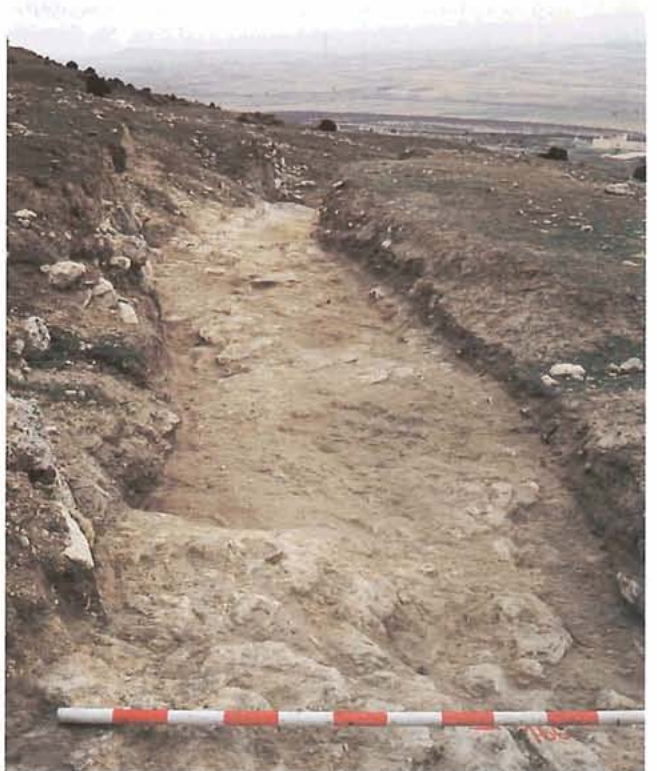
Fig. 46.—Sección en el Punto 1.673 m.



Lám. XCVII.—Vista general del Tramo 1,640-1,660 m.

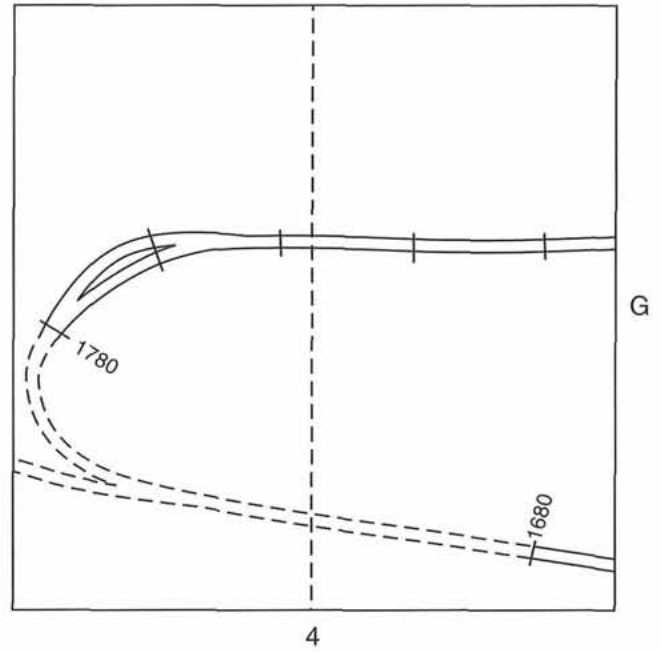
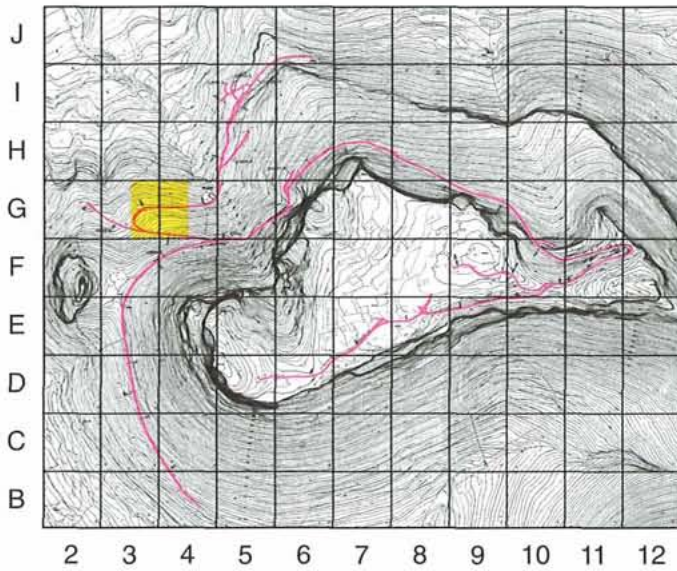


Lám. XCVIII.—Detalle. Vista del camino y Fuente desde abajo.



Lám. XCIX.—Vista general del Tramo 1.660-1.680 m.

TRAMO 1.680-1.780 m.



Aproximadamente son cien metros los que separan la última señal vista del trazado del Camino Principal de la que encontraremos en el tramo 1.780-1.800 m.

La fotografía de la lámina adjunta, sacada desde la ciudad ibérica, nos muestra estos dos puntos y el espacio comprendido entre ellos, sin excavar. Es obvio que el camino tuvo que pasar por esta zona y, con seguridad, su trayectoria tuvo que seguir la distancia más corta ya que no existen en toda esta área dificultades orográficas de relieve que obligaran a la realización de curvas para ser salvadas.

Precisamente, por este motivo, la parte más densa en cuanto a número de edificaciones de la ciudad medieval, debió situarse en esta zona, es decir, entre la Fuente de Meca y el cerrillo situado al Oeste de Meca, bordeando también la falda del Castellar por el mismo punto cardinal citado y bajando por el Norte como mínimo hasta donde se sitúan los abrevaderos más bajos, ya a los pies de la ladera.

La superficie que debió ocupar la población medieval solamente en esta zona es, según los restos que aparecen, de más de 9Ha. En concreto, si nos fijamos en el mapa fotogramétrico, ocuparía los cuadros siguientes: E3, F3, F4, G2, G3, G4, G5, H3, H4, H5, I3, I4 y I5. Teniendo en cuenta que cada uno de estos cuadros tiene una superficie de una hectárea, el lector podrá hacerse una idea de la extensión de esta zona.

Aparte de la citada zona, hubo otras también habitadas en la ladera norte, aunque son más pequeñas y desperdigadas, y, por supuesto, todo el Castellar o cima de Meca, es decir, donde se asentó la ciudad ibérica.

Según el plano mencionado, podemos hablar de una población que ocupaba en torno a las 30Ha.

Ahora bien, esta enorme superficie no debe engañar al lector y llevarle a imaginar una gran ciudad. Creemos que en la realidad era todo lo contrario.

A pesar de que las "Relaciones de Felipe II" nos hablan de un despoblado que pudo tener en torno a 8.000 habi-

tantes, los restos arqueológicos, tanto muebles como inmuebles, no parecen corresponder a una gran ciudad, de acuerdo con su extremada pobreza. El metal prácticamente no existe e incluso la cerámica es en general de tan mala calidad que no es extraño que J. Zuazo y P. Paris no la identificaran, ya que incluso es de peor factura que la confeccionada a mano en la Edad del Bronce.

Reuniendo los factores citados: gran extensión y pobreza de materiales, pensamos que fue un núcleo de población algo diseminada, dedicada a la agricultura y ganadería, cuyas viviendas contaban con grandes espacios empleados como patios, corrales o incluso huertecillos.

Es decir, el que realizó las Relaciones, dio sin duda la cifra de dos mil vecinos a la vista de la extensión de las ruinas, pero creemos que la concentración era escasa y, por tanto, la población menor. Avala esta suposición el hecho de no conocerse por documentos históricos el nombre de esta población. Si hubiera tenido el citado número de habitantes, sin duda habría sido una ciudad importante y como tal figuraría en documentos medievales.

Todas estas construcciones obligatoriamente han tenido que destruir la mayor parte de los cien metros de este tramo. Por ello, y para no tener que desmantelar estructuras medievales en su búsqueda, no hicimos demasiado hincapié en realizar su descubrimiento, a pesar de que en esta zona inician sus recorridos, saliendo del Camino Principal, los Caminos C y D.

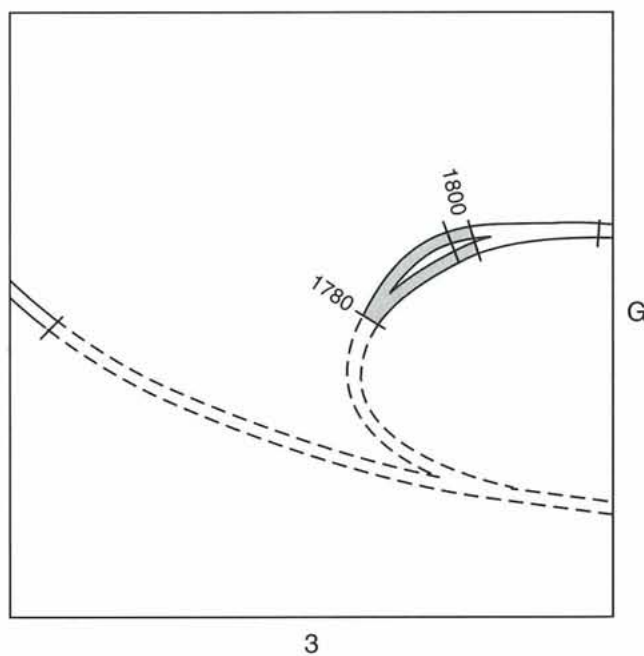
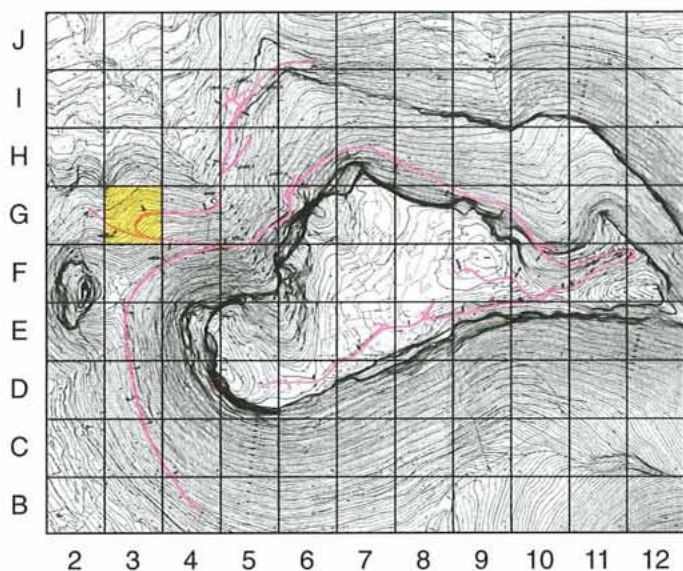
El primero se dirige hacia la izquierda. Como ya quedó apuntado, es posible que empiece su trayectoria en las cercanías de la Fuente de Meca.

El segundo sigue en principio la dirección que hasta aquí llevaba el Camino Principal, según se puede observar en la parte superior derecha de la lámina C. Debió empezar su trayectoria antes de llegar a la curva que tiene que hacer el Camino Principal para tomar la dirección del aljibe.



Lám. C.—Vista de la zona de la Fuente y del Aljibe.

TRAMO 1780-1800M.



Incluimos aquí, además del tramo, un apartadero (Lám. CII) que parece tener su inicio en el mismo punto que aquél y termina varios metros más adelante del punto final. En la zona media de su recorrido hay en torno a 1'60 m. de separación entre ellos (Lám. CIII).

La densidad de tráfico que sufrieron debió ser muy similar en ambos recorridos, de acuerdo con el testimonio de las señales de las rodadas. Hemos elegido como apartadero el recorrido situado a la izquierda (Lám. CI), que tiene mejor conservación que el derecho (Fig. 47), por no haber sufrido como éste extracciones de piedra en época medieval (Lám. CIV).

De cualquier forma, creemos que, en la práctica, el recorrido de la derecha fue utilizado para bajada, mientras que el de la izquierda lo fue para subida. Por ello, en este último las carriladas están más hundidas (Lám. CVII), al haber tenido que realizar las llantas de los carros un rozamiento más fuerte.

En este sentido aún se pueden observar en el lateral izquierdo de la rodada situada en la parte del camino fotografiada en la lámina CVI, señales curvilíneas formadas por los roces laterales de las llantas metálicas de las ruedas en la roca.

Tanto uno como otro recorrido no conservan señales de rodadas en los 4'70 m. primeros. En este punto se empiezan a notar ligeramente las rodadas del izquierdo. Después, desde el punto 1788'50 m. hasta el 1.791'80 m., se hacen más profundas, al igual que desde el punto 1.794'50 m. hasta el final (Lám. CVII).

El recorrido de la derecha está peor conservado por las extracciones de piedra citadas, apreciándose perfectamente, a trozos, en su segunda mitad. Aquí aparecen dobles carriladas bien marcadas (Fig. 48).

En la parte final del tramo, entre los dos recorridos, sobresale la roca basal, que ha sido perfilada artificialmente en forma de pirámide cuadrangular (Lám. CV). La totalidad del perímetro de su base está recorrido por un canalillo bastante profundo que termina en un hoyo situado en el lateral inferior. Este tiene unos 0'30 m. de diámetro y 0'20 m. de hondo.

La potencia de los sedimentos era escasa, oscilando entre 0'40 y 0'60 m. de altura, aunque en los metros finales el realce central del camino izquierdo aparecía en superficie.



Lám. CI.—Detalle. Recorrido de la izquierda.



Lám. CII.—Vista general del Tramo 1.780-1.800 m.



Lám. CIII.—Detalle. Vista de los dos recorridos desde abajo.



Lám. CIV.—Detalle. Zona dismantelada del recorrido derecho.

No existen laterales rocosos.

Debido a la mejor conservación del recorrido izquierdo, damos las medidas relativas a las rodadas de éste.

Los anchos máximos son de 0'36 m. para la derecha en el punto 1.790'10 m. y de 0'33 m. para la izquierda en el punto 1.789'90 m. Los mínimos son de 0'17 m. y 0'16 m. para la derecha e izquierda, respectivamente, ambos en el punto 1.785'30 m.

La profundidad de las carriladas con relación a los laterales llegan a un máximo de 0'38 m. en el punto 1.798 m. del derecho y de 0'46 m. en el punto 1.797 m. del izquierdo. Las profundidades mínimas se hacen nulas en los primeros metros del tramo.

La altura máxima que alcanza el realce central con relación a las bases de las rodadas es de 0'45 m. para la derecha en el punto 1.791'30 m. y de 0'37 m. en el punto 1.798'60 m. para la izquierda. Las alturas mínimas son nulas en los primeros metros del tramo.

La diferencia de cotas que existe entre sus extremos es de -1'74 m. La pendiente es, pues, del -8'70%.

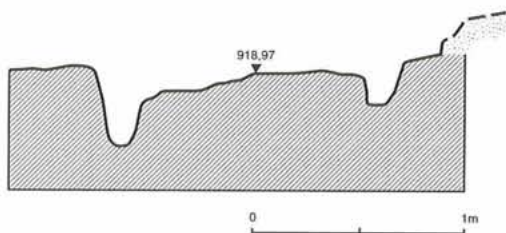


Fig. 47.—Sección en el Punto 1.796'80 m.

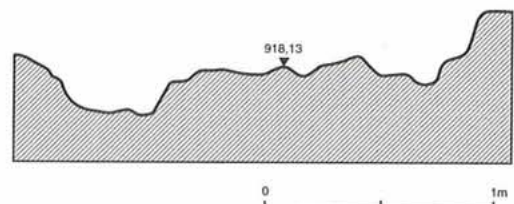


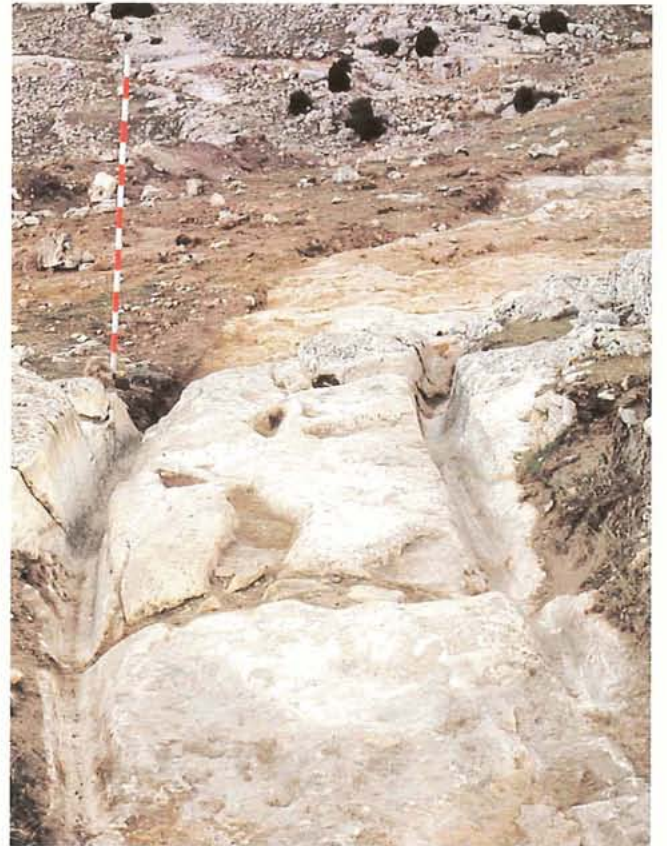
Fig. 48.—Sección en el Punto 1.800 m.



Lám. CV.—Detalle. Espacio situado entre los dos recorridos.

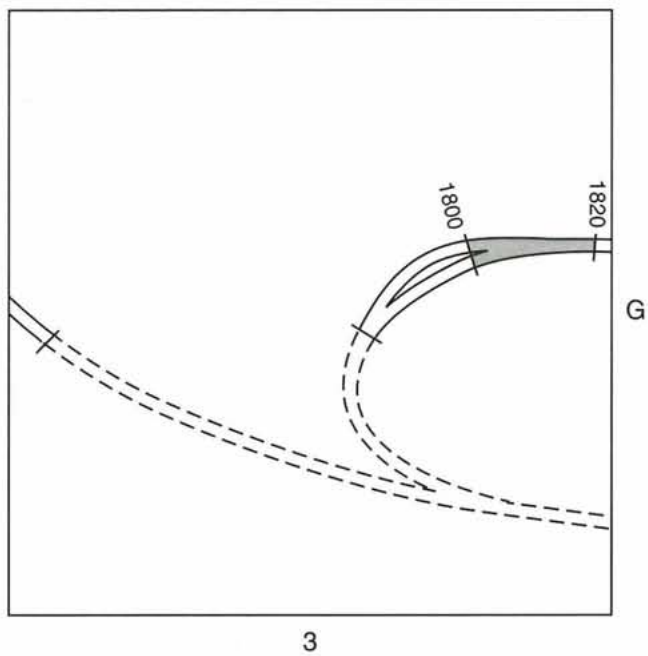
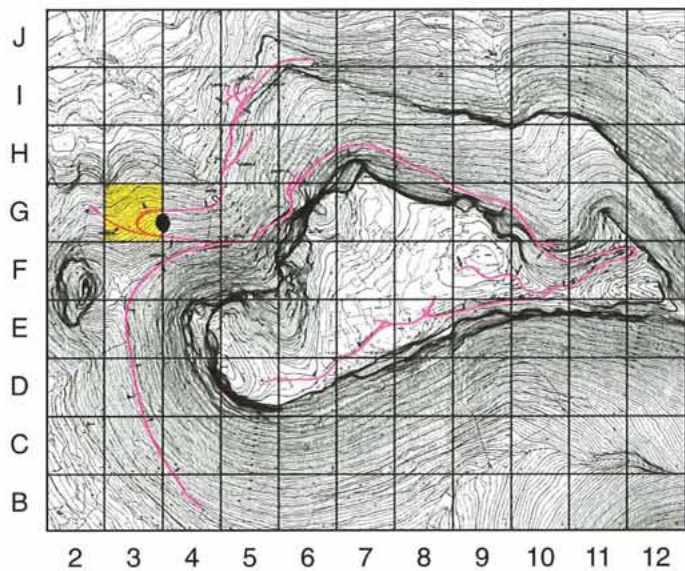


Lám. CVI.—Detalle. Recorrido izquierdo desde abajo.



Lám. CVII.—Detalle. Vista del final del recorrido izquierdo.

TRAMO 1.800-1.820 m.



La conservación de este tramo es francamente mala, debido tanto a la erosión sufrida por la superficialidad de la roca basal, como por los dismantelamientos habidos durante la Edad Media (Lám. CX).

Mantiene señales de rodadas en los dos primeros metros de su recorrido (Lám. CVIII), así como en torno a los puntos 1.809'40 m., 1.812'50 m., 1.815'60 m. y 1.817'80 m. Estas últimas son casi imperceptibles.

El recorrido del camino izquierdo se une con el derecho alrededor del punto 1.812'50 m.

No existen laterales rocosos, por lo que los sedimentos acumulados sobre el camino eran escasos. Concretamente, la máxima potencia fue de medio metro en la parte derecha, en torno al escalón formado en el punto 1.803 m. (Lám. CIX), mientras que apenas tenía escasos centímetros en todo el lateral izquierdo.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos de este tramo es muy baja. Exactamente alcanza 0'72 m., lo que da una pendiente del -3'60%



Lám. CVIII.—Detalle del recorrido derecho.

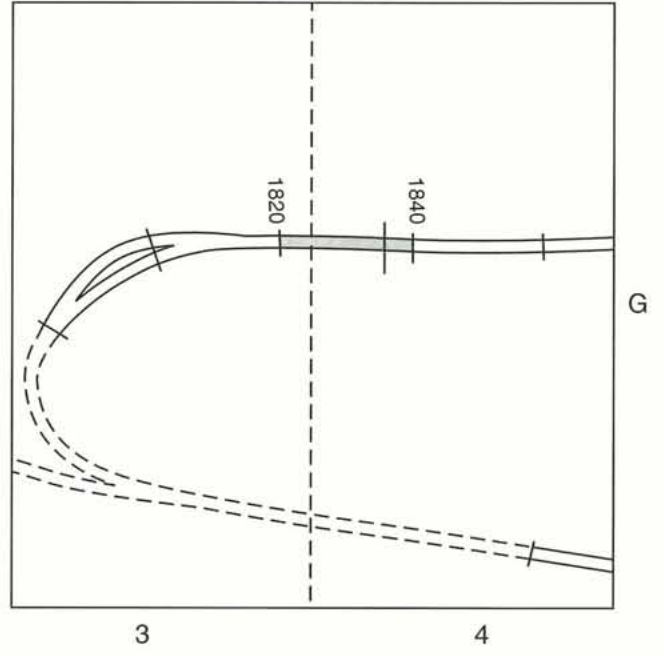
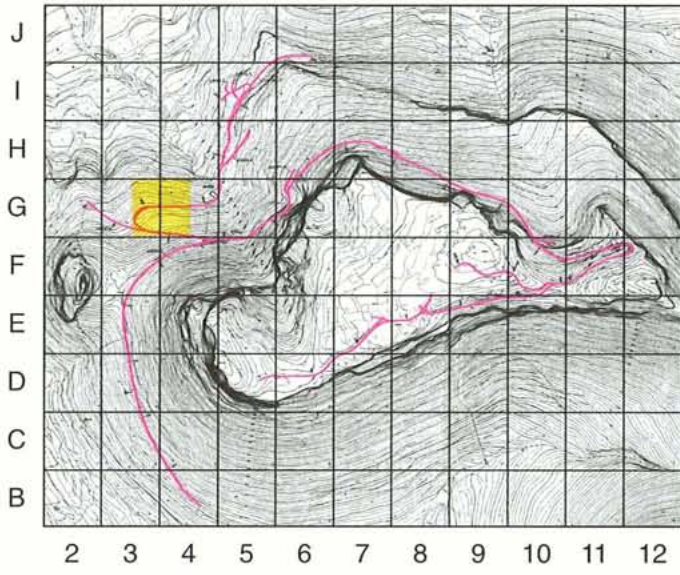


Lám. CIX.—Detalle. Vista del recorrido derecho desde abajo.



Lám. CX.—Vista general del Tramo 1.800-1.820 m.

TRAMO 1.820-1.840 m.



Lám. CXI.—Vista general del Tramo 1.820-1.840 m.

Es un tramo que por la dureza de la roca se habría conservado bien si no hubiera sido desmantelado en época medieval, especialmente en los 9 m. primeros (Lám. CXI). A partir de este punto se empiezan a notar las carriladas de vez en cuando (Fig. 49), llegando a tener buena profundidad (Lám. CXII), especialmente la izquierda, la cual a veces también se convierte en doble rodada. Pero desde el punto 1836'40 m. hasta el final del tramo, desaparecen ambas.

El lateral rocoso derecho oscila entre 0'00 m. y 0'37 m. El izquierdo no existe. Los sedimentos, por su parte, variaban entre 0'60 m. y 1'20 m. en el lateral derecho y entre 0'20 m. y 0'30 m. en el izquierdo.

Los anchos máximos de las rodadas llegan a 0'24 m. y 0'26 m. en los puntos 1.835'10 m. y 1.830'80 m. para la derecha e izquierda. El mínimo de la derecha es de 0'15 m. en el punto 1.833'50 m. y de 0'25 m. en el 1.830'40 m. de la izquierda.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'37 m. en el punto 1836'20 m. de la derecha y de 0'28 m. en el punto 1.830 m. de la izquierda. Las mínimas son nulas en los puntos 1.831 m. y 1.826'70 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La altura máxima del realcé central sobre las bases de las rodadas es de 0'18 m. en el punto 1.831'80 m. para la derecha y de 0'37 m. en 1.831'90 m. para la izquierda. La mínima es nula en los puntos 1.828'60 m. y 1.826'70 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

Sólo -0'64 m. es la diferencia de cotas que hay entre los extremos del tramo. La pendiente es, pues, del -3'20%.

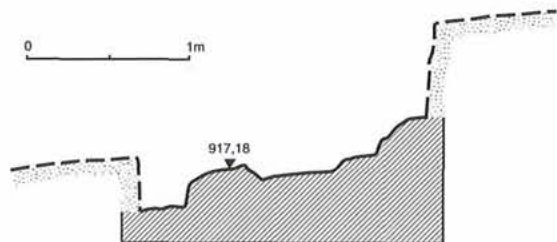


Fig. 49.—Sección en el Punto 1.834'05 m.

#### Descripción de materiales

36. Fragmento de base de un plato de fino desgrasante calizo y color anaranjado. Las superficies son de este mismo color. Mantiene como decoración sendas bandas pintadas en el interior y exterior en rojo vinoso. Diámetro de la base: 7'5 cm. Altura conservada: 1'9 cm.
37. Fragmento de base de un plato de pasta que porta finos desgrasantes, de color gris en el núcleo y ocre claro en los laterales. La superficie interior es de este último color, mientras que la exterior es grisácea. Diámetro de la base: 7 cm. Altura conservada: 2'1 cm.
38. Fragmento de base de un pequeño recipiente con pasta de finos desgrasantes y color ocre claro, al igual que ambas superficies. Diámetro de la base: 6 cm. Altura conservada: 1'8 cm.
39. Fragmento de base de un plato de pasta compacta y color anaranjado, al igual que ambas superficies. Diámetro de la base: 3'2 cm. Altura conservada: 2'2 cm.
40. Fragmento de base de un pequeño recipiente de pasta compacta, dura y de color gris. Las superficies son de este mismo color, apreciándose en ellas puntos de mica. La exterior está alisada. Diámetro de la base: 5'2 cm. Altura conservada: 1'5 cm.
41. Fragmento de base de un plato cuya pasta lleva finos desgrasantes calizos y micáceos, de color amarillento, al igual que sus superficies. Diámetro de la base: 7'8 cm. Altura conservada: 1'9 cm.



Lám. CXII.—Detalle del camino.

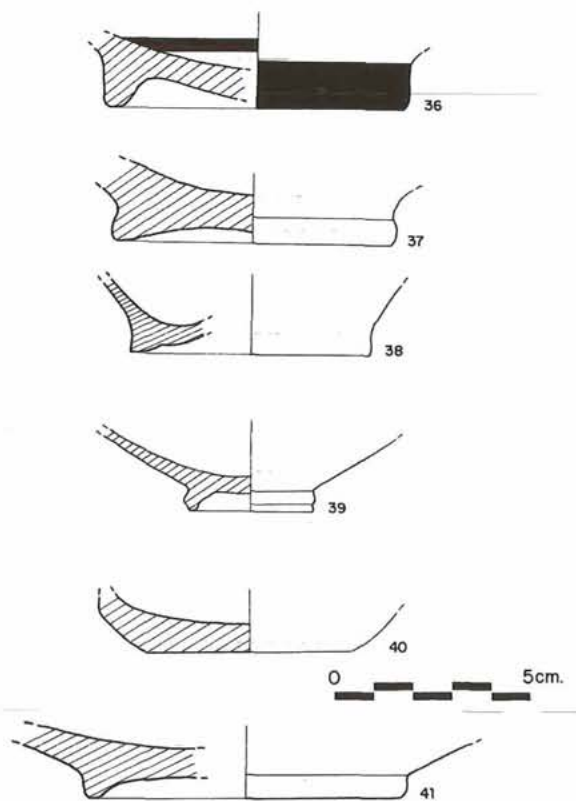
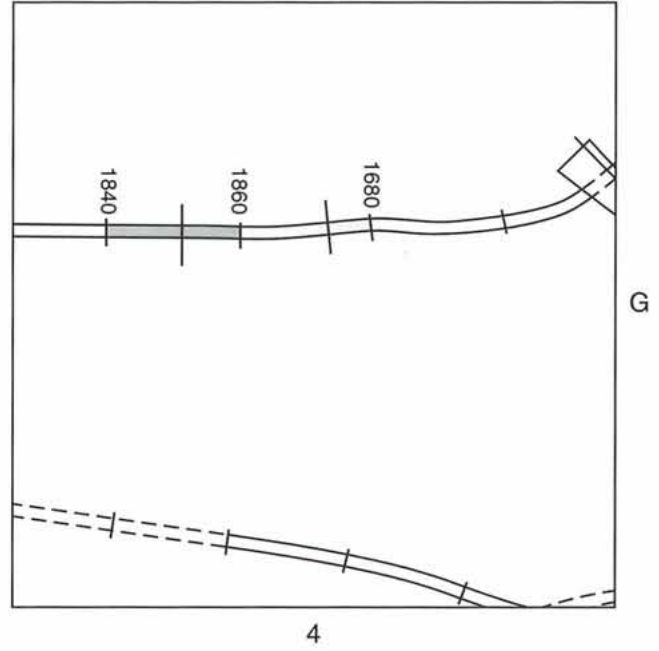
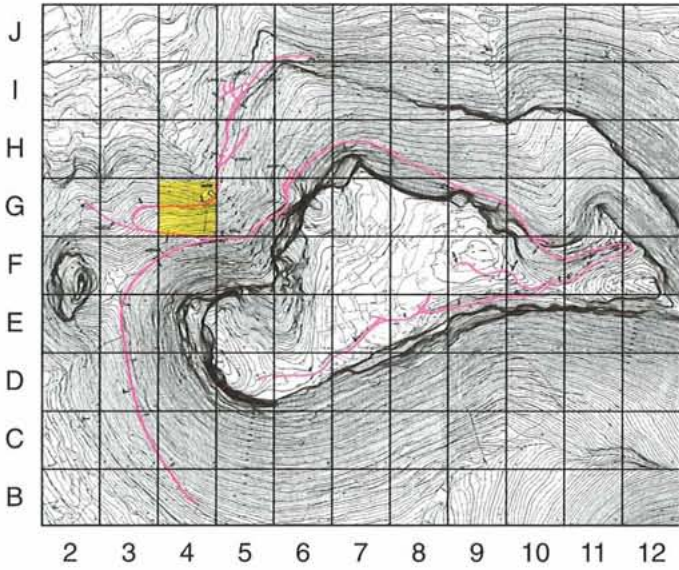


Fig. 50.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.

TRAMO 1.840-1.860 m.



Está menos dismantelado que los tramos anteriores (Lám. CXV), aunque también se efectuaron extracciones de piedra en los 4'30 m. primeros (Lám. CXIV) y allanamientos en los 5'80 m. finales.

Las carriladas son profundas (Lám. CXIII), especialmente la izquierda (Fig. 51), y los laterales rocosos bajos o inexistentes, como el caso del izquierdo.

Los sedimentos oscilaban entre 1 m. y 1'75 m. en la parte derecha y entre 0'40 m. y 0'75 m. en la izquierda.

El ancho máximo de las rodadas es de 0'34 m. en el punto 1854 m. de la derecha y en el 1.853'80 m. de la izquierda. Los mínimos son de 0'19 m. y 0'12 m. en los puntos 1.850'10 m. y 1849'90 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'75 m. y 0'45 m. en los puntos 1.852'50 m. y 1.854'10 m. de la derecha e izquierda, respectivamente. Los mínimos son nulos en los puntos 1.846'20 m. de la derecha y 1.852 m. de la izquierda.

La altura máxima del realce central sobre la base de la carrilada derecha es de 0'40 m. en el punto 1.851'80 m. y de 0'55 m. sobre la de la izquierda en el punto 1.851'50 m. Las alturas mínimas se hacen nulas en los puntos 1.858'70 m. y 1857'40 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La diferencia de cotas entre los extremos del tramo llega a -1'92 m., lo que supone una pendiente del -9'60%.



Lám. CXIII.—Detalle. Vista del camino desde abajo.



Lám. CXIV.—Detalle. Dismantelamiento del camino.

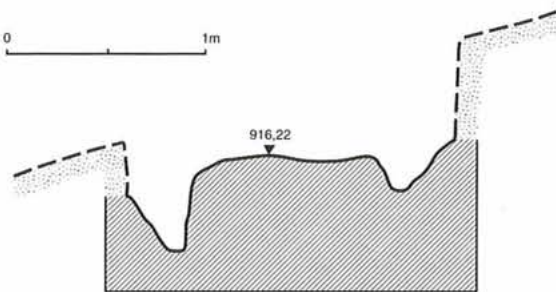


Fig. 51.—Sección en el Punto 1.851'10 m.

TRAMO 1.860-1.880 m.

Este tramo (Lám. CXVII) está menos dismantelado en su base, por lo que conserva muy bien la mayor parte de las carriladas (Lám. CXVI).

Esto ha sido debido a que las extracciones de piedra han incidido especialmente sobre los laterales, aunque también se han realizado en los 4'40 m. primeros y en los 2'50 m. finales, zonas éstas en las que las carriladas han desaparecido.

Los laterales rocosos levantan algo más que en los tramos anteriores. En algunos puntos del derecho se aprecian antiguas carriladas, como la que muestra la figura 52 y otra en torno al punto 1.876'60 m., desplazada a la derecha 0'40 m. y con una altura de 0'30 m. sobre la rodada "actual".

El ancho máximo de ambas carriladas es de 0'32 m. en el punto 1.865'40 m. de la derecha y en el punto 1.869'90 m. de la izquierda. Los mínimos son de 0'10 m. y 0'11 m. en los puntos 1.871'60 m. y 1.876'90 m. de la derecha e izquierda.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'80 m. para la derecha en el punto 1.875'70 m. y de 0'40 m. en el punto 1.867'80 m. para la izquierda. Las mínimas son nulas en los puntos 1.861'40 m. y 1.876'70 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La altura máxima que tiene el realce central del camino sobre las bases de las carriladas es de 0'28 m. para la derecha en el punto 1.865'30 m. y de 0'25 m. para la izquierda en el punto 1.868'15 m. Las mínimas son nulas para ambas rodadas en el punto 1.863'30 m.

La diferencia de cotas entre los extremos llega a -2'38 m., lo que hace subir la pendiente al -11'90%.

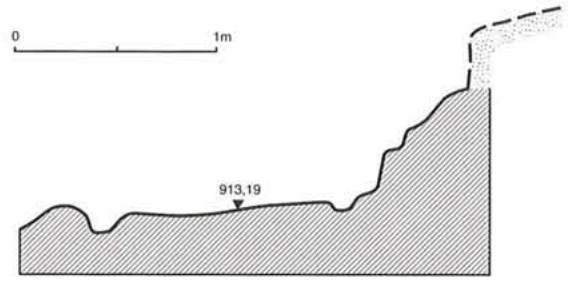


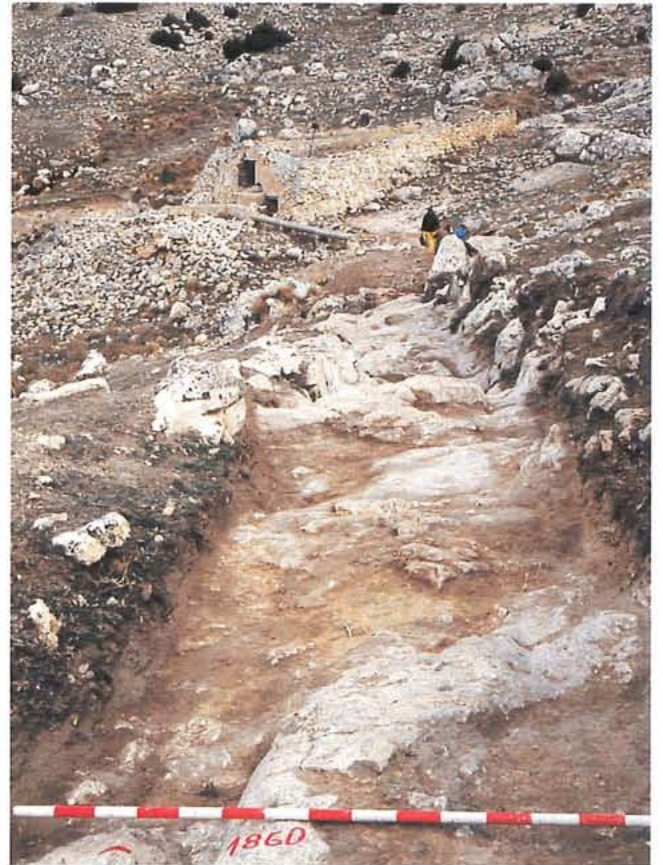
Fig. 52.—Sección en el Punto 1.873'10 m.



Lám. CXVI.—Detalle del camino.

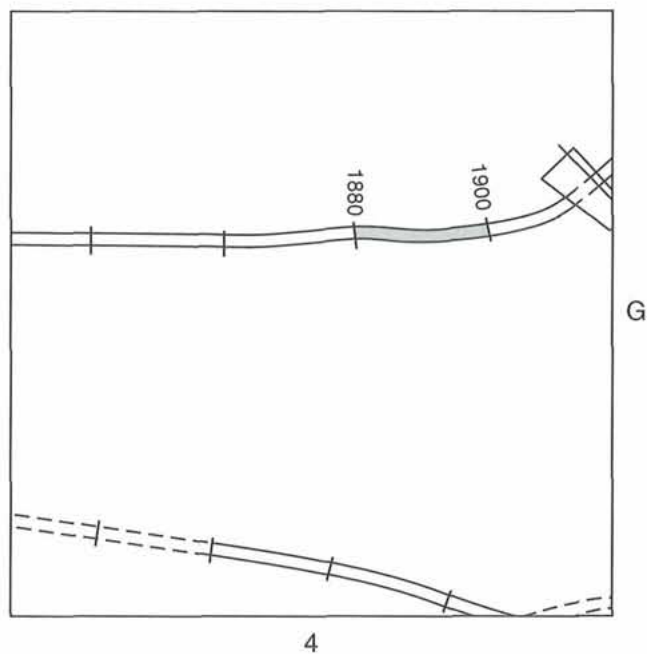
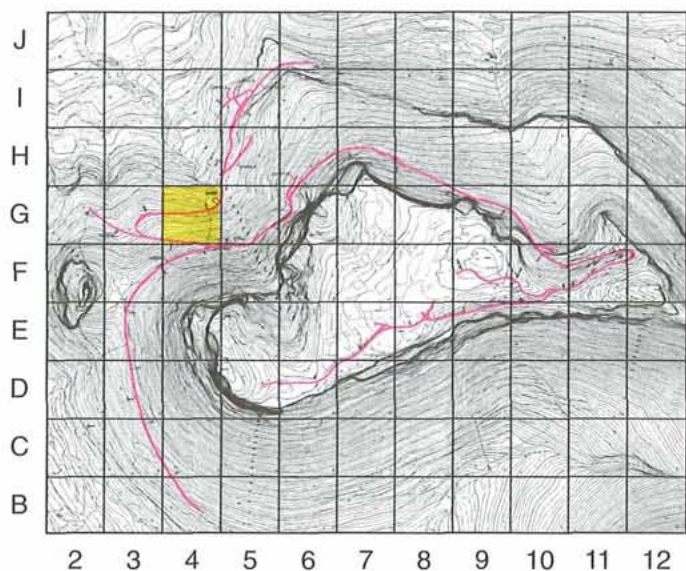


Lám. CXV.—Vista general del Tramo 1.840-1.860 m.



Lám. CXVII.—Vista general del Tramo 1.860-1.880 m.

TRAMO 1.880-1.900 m.



Según se aprecia en la lámina CXVIII, la trayectoria de todo este tramo ha desaparecido por completo, incluyendo la base rocosa a partir del punto 1.891'50 m., por las mismas razones que las citadas en los tramos anteriores.

En la primera mitad del tramo sólo aparece la roca lisa e inclinada de la ladera, conservando una única y ligera señal de la rodada derecha en torno al punto 1.881'20 m.

La diferencia de cotas entre sus extremos es de -1'99 m. La pendiente llega, pues, al -9'95%.

**Descripción de materiales**

- 42. Fragmento de base. La pasta es rosa al exterior y gris al interior, con grasas finos. La superficie externa es rosada y la interna rosa-grisácea.  
Diámetro de la base: 14'6 cm. Altura conservada: 2'8 cm.
- 43. Fragmento de base. La pasta tiene grasas medios y su color es gris claro en el núcleo con finas capas rosadas en los laterales. Las superficies son de este color.  
Diámetro de la base: 6'4 cm. Altura conservada: 2'2 cm.
- 44. Fragmento de base. La pasta porta grasas finos, siendo de color gris claro, al igual que la superficie interior. La exterior es de color rosado.  
Diámetro de la base: 12'8 cm. Altura conservada: 2 cm.
- 45. Fragmento de base. La pasta lleva grasas finos y es de color anaranjado en el núcleo y gris claro en los laterales. Las superficies son rosadas.  
Diámetro de la base: 4 cm. Altura conservada: 2'4 cm.
- 46. Fragmento de base. La pasta tiene grasas finos y su color es gris claro. La superficie interior es rosa-anaranjado y la exterior rosada.  
Diámetro de la base: 3'6 cm. Altura conservada: 2'4 cm.
- 47. Fragmento de base. La pasta es de color gris en el núcleo y ocre claro en los laterales. Ambas superficies son anaranjadas.  
Lleva decoración pintada al exterior de una ancha banda en color rojo vinoso.  
Diámetro de la base: 5 cm. Altura conservada: 1'3 cm.
- 48. Fragmento de borde. Tanto la pasta como las superficies son de color amarillento.  
Diámetro del borde: 10'2 cm. Altura conservada: 3'2 cm.

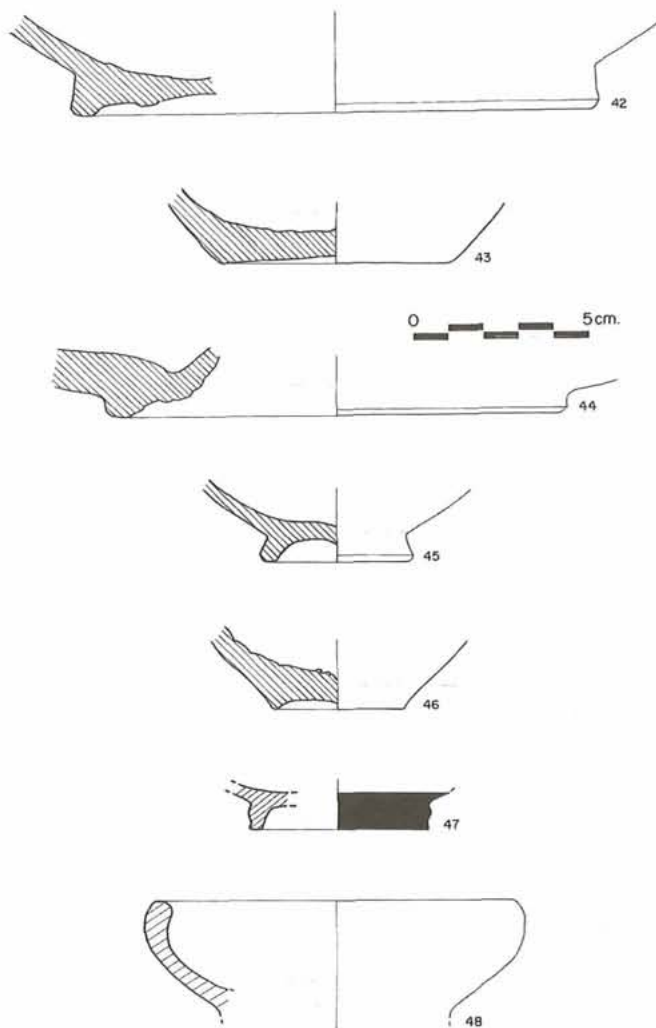
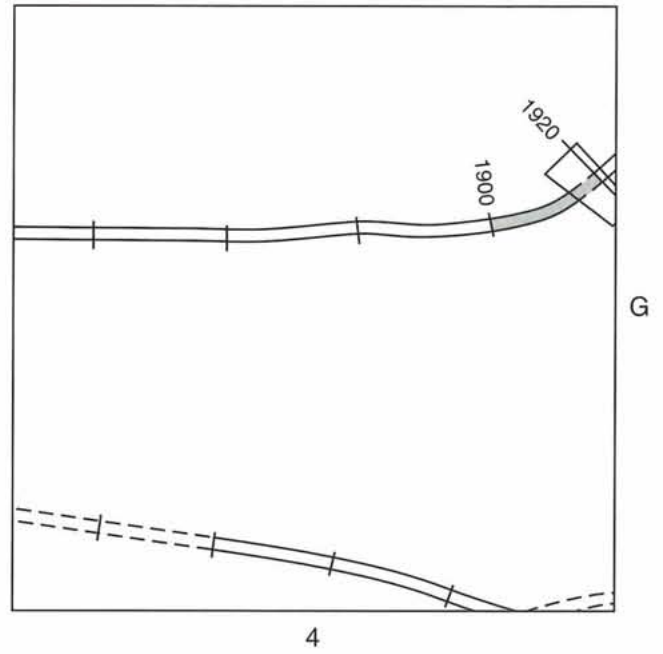
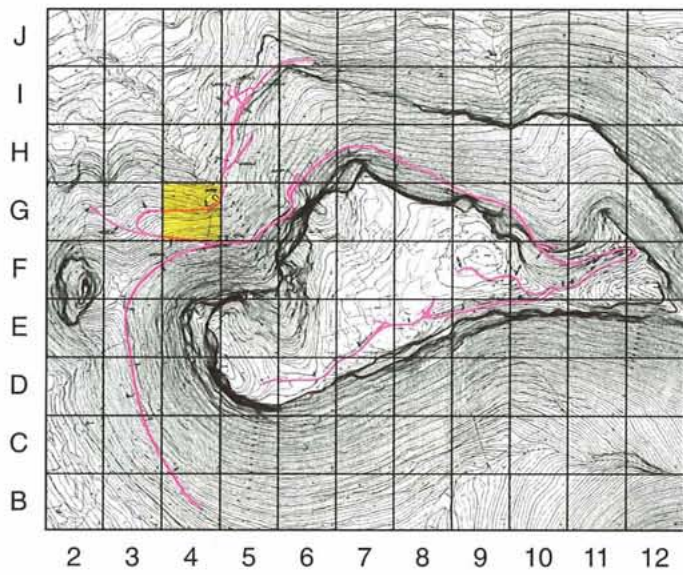


Fig. 53.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.



Lám. CXVIII.—Vista general del Tramo 1.880-1.900 m.

TRAMO 1.900-1.920 m.



Lám. CXIX.—Vista general del Tramo 1.900-1.920 m.

La trayectoria del presente tramo está cortada perpendicularmente por un gran aljibe (Lám. CXIX) excavado en la roca y cubierto por una construcción de piedra de planta rectangular, de paredes ataludadas (Lám. CXXI) y bóveda de lajas (Lám. CXXII).

La terminación del tramo casi coincide con el centro del aljibe. Este recoge actualmente el agua que mana de la Fuente de Meca, que es conducida hasta él mediante una tubería. Aquí era el lugar donde abrevaban los rebaños de ovejas hasta hace unos cinco años, momento en el que se situaban abrevaderos en una cota más baja, suministrándoles el agua contenida en el aljibe a través de otra tubería.

Parece ser que fue construido en época medieval, coincidiendo el lugar donde se ubica con una zona allanada previamente en época ibérica para la instalación de un apartadero.

El camino está perdido en los 8'40 m. primeros. A partir de este punto se aprecia la carrilada derecha hasta el punto 1.912'15 m., en donde se inicia la pared del aljibe. La rodada izquierda se conserva desde el punto 1.910'25 m. hasta el 1.912'15 m. En los últimos centímetros antes de llegar al aljibe (Fig. 54) se precian dobles rodadas.

Fue precisamente en esta zona (Lám. CXX), a los pies del muro Oeste del aljibe, donde observamos en superficie

por primera vez señales de rodadas que indicaban la existencia del camino de carros que de alguna manera debía conectar con el que discurría por el Camino Hondo.

No existen laterales rocosos en todo el tramo, por lo que los sedimentos eran escasos; incluso en algunas zonas la roca basal aparecía en superficie. La máxima potencia se situaba en los 6'50 m. primeros, en donde alcanzaba 1'25 m. en el lateral derecho y 0'30 m. en el izquierdo.

Los anchos de los carriles tienen un máximo de 0'15 m. en el punto 1.911'90 m. del izquierdo, y un mínimo de 0'12 m. en el mismo punto del derecho.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'12 m. en el punto 1.912'10 m. de la derecha. La mínima es nula en 1.906 m., también de la derecha.

La altura máxima del realce central sobre las bases de las rodadas es de 0'05 m. en el punto 1.910'30 m. de la derecha y de 0'18 m. en el 1.910'50 m. de la izquierda. La mínima es nula en el punto 1.910'70 m. de la derecha y en el 1.907 m. de la izquierda.

La diferencia de cotas entre el inicio del tramo y el pie del muro del aljibe es de +0'33 m., dándose por primera vez, circunstancialmente, una pendiente positiva del +1'65%.



Lám. CXX.—Detalle. Rodadas bajo el muro del aljibe.

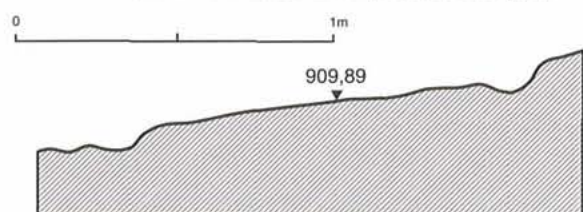


Fig. 54.—Sección en el Punto 1.911'90 m.

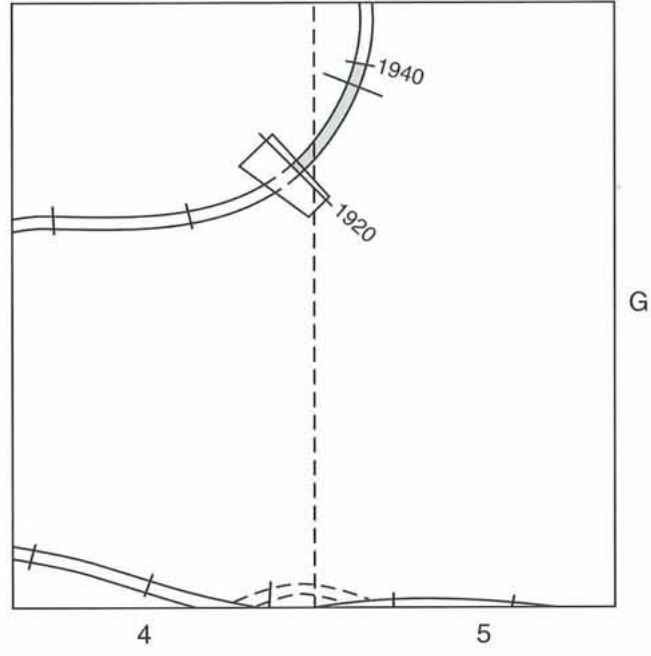
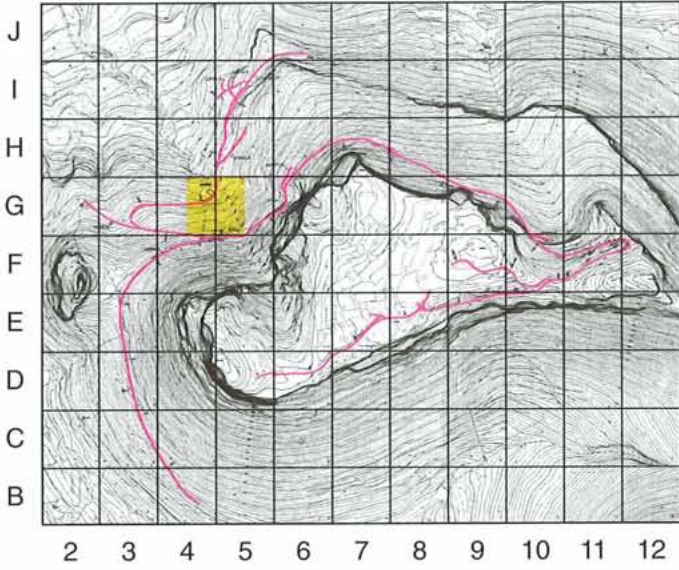


Lám. CXXI.—Detalle. Aljibe.



Lám. CXXII.—Detalle. Bóveda del aljibe.

TRAMO 1.920-1.940 m.



Los tres metros primeros de este tramo estaban bajo la estructura que cubre el aljibe. Los siguientes están muy dismantelados (Lám. CXXIV), formando la base del camino escalones, en algunos de cuyos esquinazos se conservan las carriladas (Lám. CXXIII), algunas de ellas dobles, como las que se aprecian en el punto 1.936'65 m. (Fig. 55).

Concretamente sólo se conservan carriladas desde el punto 1.934'40 m. hasta el 1.938'60 m. También se observan ligeras señales de rodadas en la zona izquierda, correspondiendo muy posiblemente a restos del apartadero.

No existen laterales rocosos, y los sedimentos acumulados oscilan entre 1'60 m. de potencia en la parte final del tramo, 0'75 m. en la zona media y nulos en los cinco primeros metros, en los que la roca aparecía en superficie.

Los anchos máximos de las carriladas son de 0'20 m. y 0'23 m. en los puntos 1.938'20 m. y 1.938'40 m. de la derecha e izquierda, respectivamente. Los mínimos son de 0'14 m. en el punto 1.936'70 m. de la derecha y de 0'08 m. en el punto 1.936'80 m. de la izquierda.

La altura máxima que tiene el realce central del camino sobre las bases de las carriladas es de 0'16 m. en el punto 1.927'90 m. de la derecha y de 0'18 m. en el punto 1.926'70 m. de la izquierda. Las alturas mínimas se hacen nulas en varios puntos del tramo.

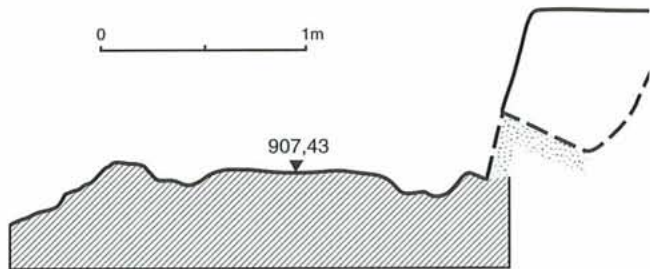
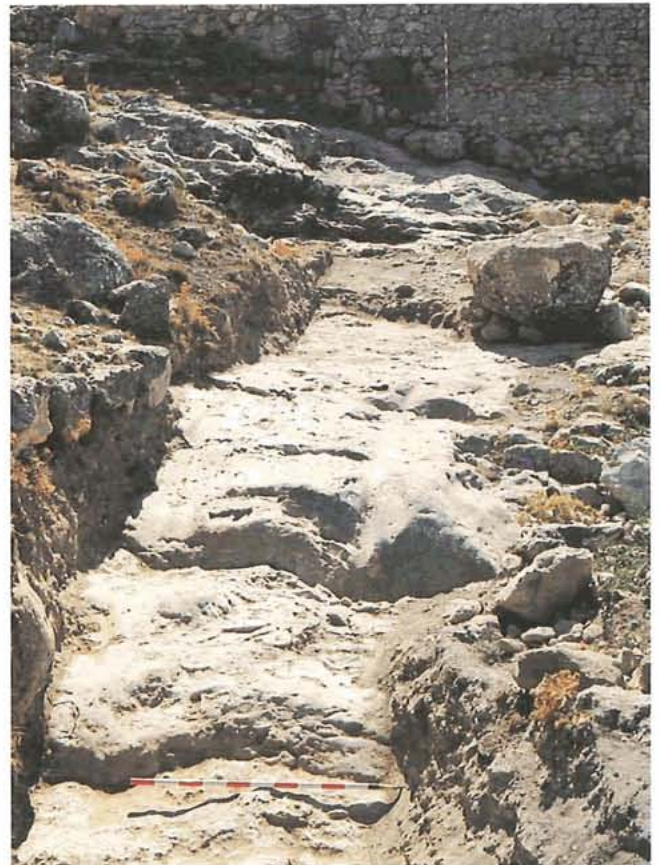


Fig. 55.—Sección en el Punto 1.936'65 m.

La diferencia de cotas que existe entre el punto 1923 m. y 1940 m. es nada menos que de -3'04 m., contrastando con el desnivel prácticamente nulo del anterior tramo. Esto da una pendiente del -17'88%.

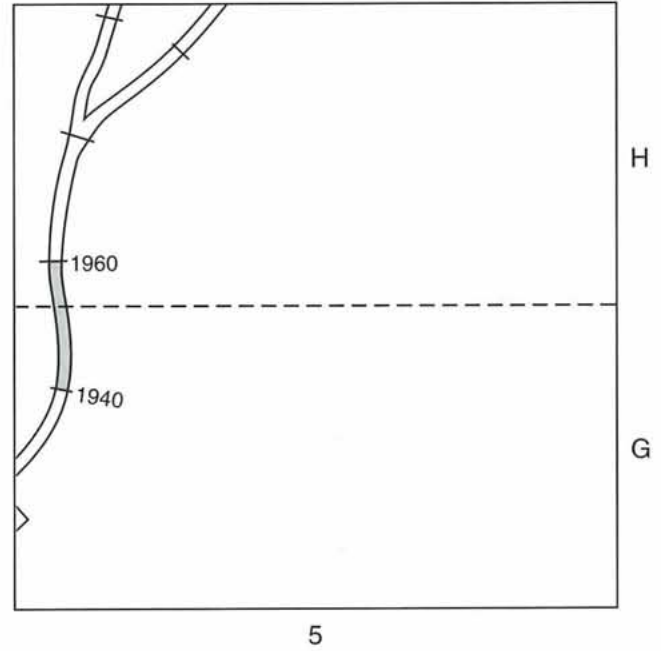
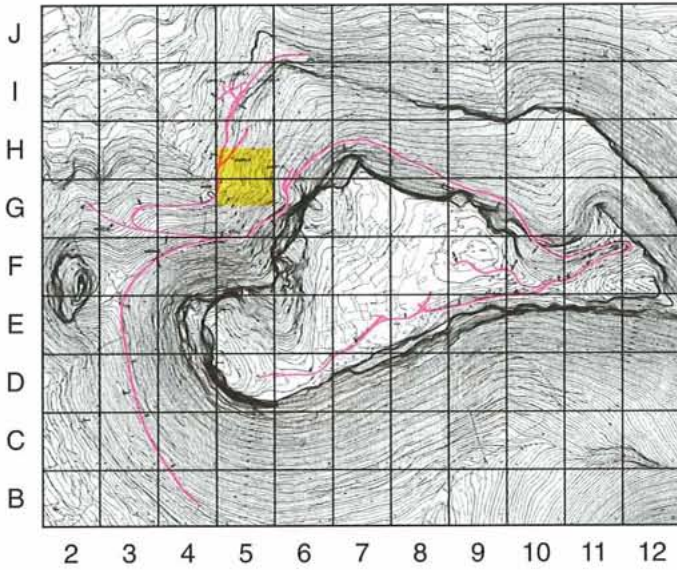


Lám. CXXIII.—Detalle. Vista desde abajo.



Lám. CXXIV.—Vista general del Tramo 1.920-1.940 m.

TRAMO 1.940-1.960 m.



Con éste se inicia una serie de tramos morfológicamente muy parecidos entre sí y que realizando débiles curvas serpenteantes toman la dirección Noreste.

Sus pendientes se hacen menos pronunciadas de lo que normalmente venimos viendo en la trayectoria del Camino Principal. Esto es debido a que estos tramos discurren por la parte inferior de la ladera del Castellar, sin tener que salvar desniveles elevados.

Continuando con la falta de señales de carriladas que comentábamos al hablar de los últimos metros del tramo anterior, casi en la totalidad de éste no solamente no existen dichas señales, sino que tampoco aparece la roca basal (Lám. CXXVI), posiblemente debido a desmantelamientos ocasionados durante la época medieval.

También es probable que la citada carencia de señales sea debido a que el trazado de este tramo está ubicado en la zona natural de bajada de las aguas de lluvia de toda esta parte de la ladera norte, por lo que es posible que haya sido la erosión la causa del citado desmantelamiento.

Unicamente en los tres metros y medio finales del tramo vuelve a aparecer la roca basal, apreciándose en ella una leve señal de la carrilada izquierda.

La mencionada ubicación que tiene este tramo ha sido el motivo de la presencia de gran cantidad de piedras, algunas de buen tamaño, entre los sedimentos depositados sobre su recorrido, siendo relativamente escasos en proporción los sedimentos térreos. Su potencia llega a tener dos metros de altura en la parte derecha de los tres primeros metros del tramo; en los siguientes metros disminuye esta altura para mantenerse en torno a los 0'60 m. En la parte izquierda la potencia, como es normal, se hace menor, oscilando entre el metro y el medio metro, salvo en los dos últimos metros del tramo, en donde la roca basal aparecía en superficie.

En el centro del tramo, concretamente entre los puntos 1.949'60 m. y 1.951'40 m., aparecieron una serie de piedras de regular tamaño, algunas sueltas como la que aparece en la

lámina CXXV, y otras juntas, con señales dudosas de haber sufrido el rozamiento de las llantas metálicas de ruedas de carro.

Pudieran ser los restos muy desmantelados, ya fuera por el hombre o por la naturaleza, de un enlosado artificial de la base del camino; pero esta hipótesis no la vemos muy clara por el hecho de que todas estas piedras están situadas en cotas que se elevan de 0'30 m. a 0'40 m. por encima del nivel por el que teóricamente debería discurrir la base del camino.

Este mismo tipo de duda también nos surgirá en otro de los tramos siguientes, en el que aparecen igualmente piedras que pudieron pertenecer a un enlosado muy puntual de la base del camino.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos de este tramo es de -1'28 m. Esto supone una pendiente del -6'40%.

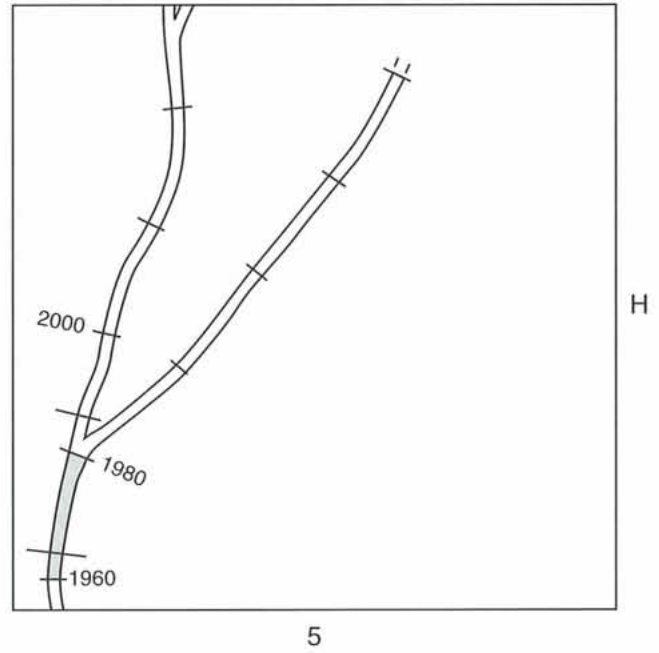
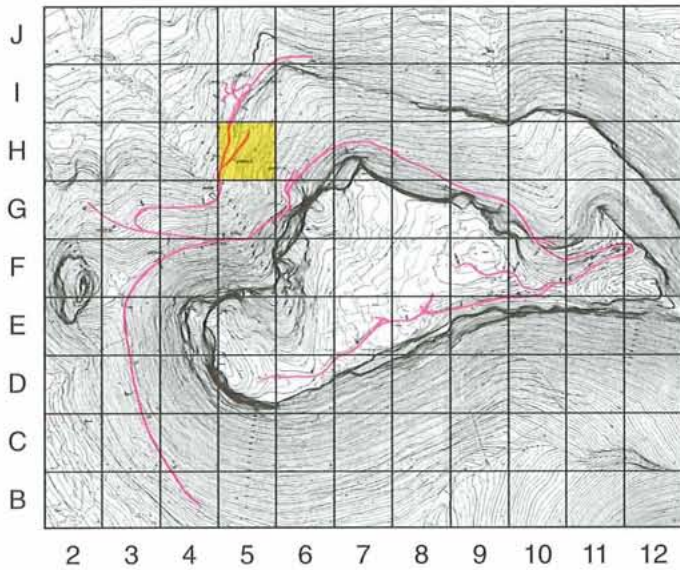


Lám. CXXV.—Detalle. Piedra con señal de rodada.



Lám. CXXVI.—Vista general del Tramo 1.940-1.960 m.

TRAMO 1.960-1.980 m.



Sólo conserva las carriladas en los cinco primeros metros (Fig. 56). En el resto del tramo no quedan señales por haber desaparecido la roca, posiblemente a causa de la erosión, ya que aquella aparecía en superficie, sin tener mas que escasos centímetros de sedimentos encima, cuando los había (Lám. CXXVIII).

A lo largo del tramo, la base forma varios escalones oblicuos a su trayectoria de 0'40 m. a 0'60 m. de altura, debidos a la erosión.

Existe lateral rocoso sólamente en la parte en la que se conservan las carriladas, es decir, en los cinco metros primeros (Lám. CXXVII).

En la terminación del tramo, justamente en el punto 1.980 m., sale a la derecha el Camino E.

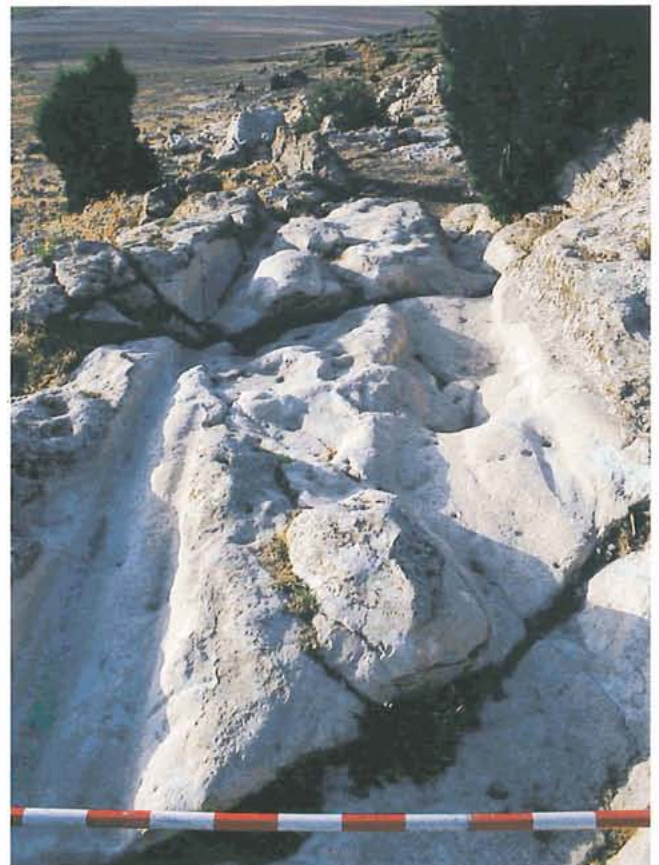
El ancho máximo de los carriles es de 0'32 m. y 0'20 m. en los puntos 1.963'50 m. y 1.962'70 m. del derecho e izquierdo, respectivamente. El mínimo es de 0'11 m. para ambas rodadas en el punto 1.961'30 m. de la derecha y en el 1.961'90 m. de la izquierda.

La profundidad máxima de las carriladas en relación a los laterales rocosos es de 0'50 m. en el punto 1.962'40 m. de la derecha y de 0'40 m. en el punto 1.962'60 m. de la izquierda. Las mínimas son de 0'05 m. y 0'10 m. en los puntos 1.961'10 m. y 1.061'60 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La altura máxima del realce central del camino con respecto a la base de las carriladas es de 0'44 m. en el punto 1.964'40 m. de la derecha y de 0'30 m. en el punto

1.962'70 m. de la izquierda. La mínima de la derecha es de 0'07 m. en el punto 1.961'50 m. y nula en el punto 1.964'30 m. de la izquierda.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos es de -2'04 m., lo que proporciona una pendiente del -10'20%.



Lám. CXXVII.—Detalle del camino.

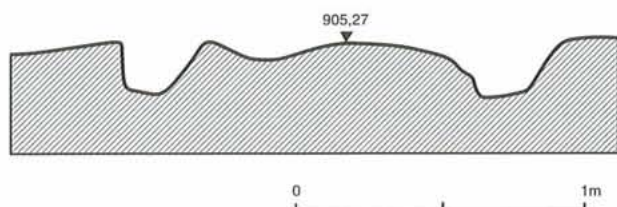


Fig. 56.—Sección en el Punto 1.963'90 m.

## TRAMO 1.980-2.000 m.

Este tramo (Lám. CXXX) conserva ambas carriladas, a veces profundas (Lám. CXXIX), desde el punto 1.983'50 m. hasta el 1.993 m., y ligeras señales de la de la izquierda en torno al punto 1.997 m. y en el último metro del recorrido.

El cruce con el Camino E que veíamos en el tramo anterior, se continúa en éste, ampliándose a los 4 m. primeros.

El lateral rocoso derecho existe desde el punto 1985 m. al 1.994'40 m. En él a veces se observan antiguas carriladas a escasa altura (Fig. 57). El lateral izquierdo no existe, por lo que no había casi sedimentos, salvo en los siete metros finales, en donde su potencia era de 0'50 m.

En el punto 1.993 m. hay un escalón en la base del camino, posiblemente debido a extracciones de piedra.

El ancho máximo de ambos carriles es de 0'22 m. en los puntos 1.992'50 m. y 1.985'90 m. del derecho e izquierdo. El mínimo es de 0'11 m. en el punto 1.991'40 m. del derecho y de 0'15 m. en el punto 1.989'10 m. del izquierdo.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'90 m. en el punto 1990'60 m. de la derecha y de 0'40 m. en el punto 1985'90 m. de la izquierda. Las mínimas se hacen nulas en torno a los puntos 1983 m. y 1982 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

Las alturas que tiene el realce central sobre las bases de las carriladas tienen unos máximos de 0'20 m. en el punto 1991'10 m. de la derecha y de 0'50 m. en el punto 1986'20 m. de la izquierda. Los mínimos se hacen nulos en torno a los puntos 1985 m. y 1983 m. de la derecha e izquierda.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es de -1'94 m., lo que da una pendiente del -9'70%.

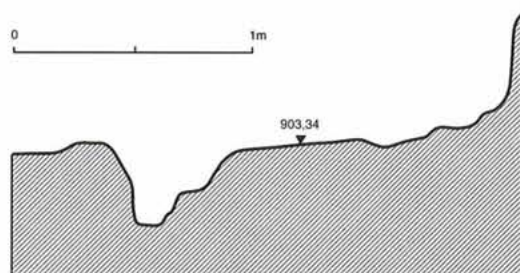


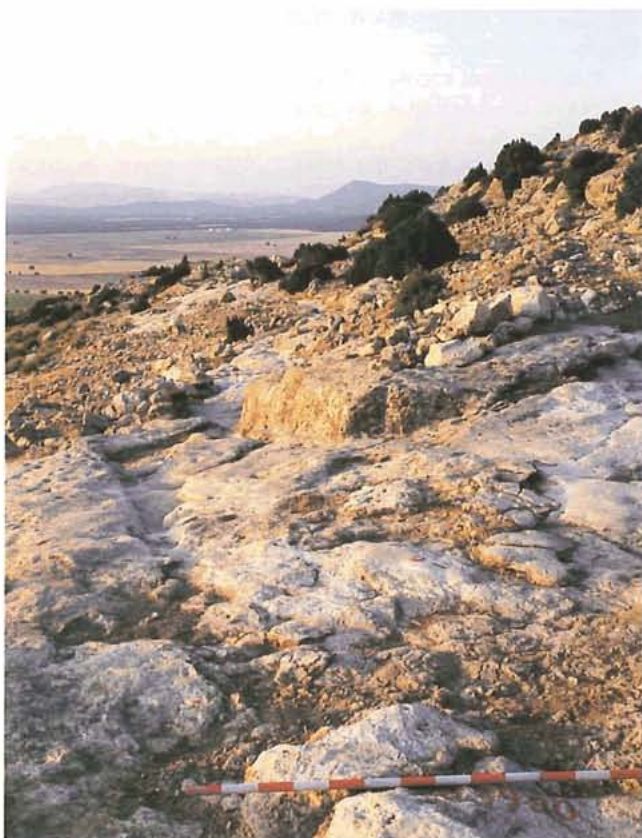
Fig. 57.—Sección en el Punto 1.985'90 m.



Lám. CXXIX.—Detalle del camino.

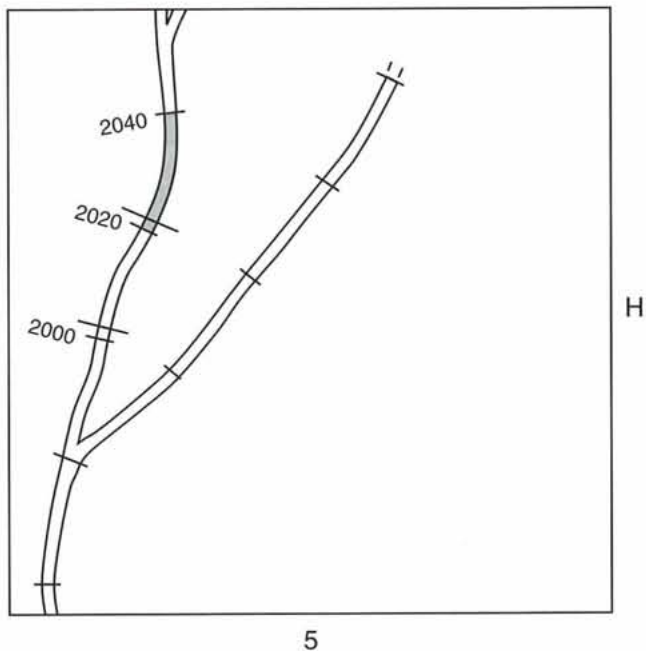
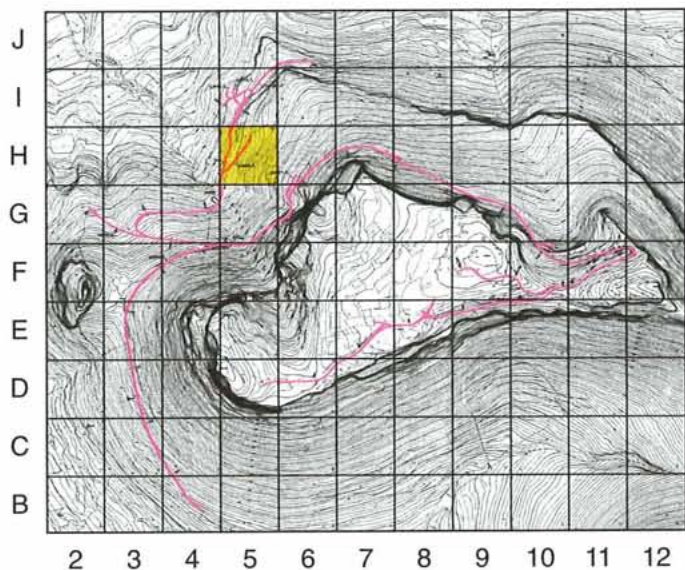


Lám. CXXVIII.—Vista general del Tramo 1.960-1.980 m.



Lám. CXXX.—Vista general del Tramo 1.980-2.000 m.

TRAMO 2000-2020M.



La trayectoria del presente tramo es sinuosa, ya que realiza, nada más iniciar su recorrido, una ligera curva a la izquierda, para inmediatamente después realizar otra a la derecha (Lám. CXXXII).

En algunas zonas situadas dentro de los cinco primeros metros de su recorrido, se aprecian perfectamente las señales de carriladas paralelas. Estas aparecen a veces bastante distantes las unas de las otras, aunque sin llegar a formar apartadero (Lám. CXXXI), y por lo general muy bien delimitadas o marcadas (Fig. 58).

A partir del punto 2.011'70 m. y hasta el final del tramo, desaparece toda señal de rodada. Es posible que desde dicho punto hasta el 2.016 m., existiera un empedrado al que pudieran pertenecer los dudosos restos que se mantienen en este espacio, pero no tenemos datos definitivos sobre los que apoyar o desechar esta hipótesis.

Sigue careciendo este tramo del lateral rocoso de la parte izquierda. En la derecha sólo existe desde el punto 2.005'30 m. hasta el 2.010 m., pero de muy escasa altura. Por esta razón, también en este tramo, la roca basal por la que discurre el camino carecía de sedimentos, apareciendo éste en superficie. Únicamente en los nueve últimos metros se mantenía una capa de tierra que oscilaba en torno a los 0'30 m. de potencia.

Los anchos máximos que alcanzan las carriladas son de 0'31 m. en el punto 2.005'90 m. de la derecha y de 0'15 m. en el punto 2.002'30 m. de la izquierda. Los mínimos sólo llegan a los 0'10 m. y 0'08 m. en los puntos 2.003'80 m. y 2.001'50 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La profundidad máxima de la rodada derecha con respecto a su lateral rocoso es de 0'35 m. en el punto 2.007'80 m. La mínima se hace nula en torno al punto 2.001 m.

La altura máxima que tiene el realce central del camino con relación a las bases de las rodadas es de 0'28 m. tanto en el punto 2.008'90 m. de la derecha, como en el punto 2.002'40 m. de la izquierda. La altura mínima se hace nula en los puntos 2.007'80 m. y 2.000'90 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos de este tramo sigue siendo parecida a las que venimos viendo. Concretamente alcanza -1'52 m., lo que supone una pendiente del -7'60%.

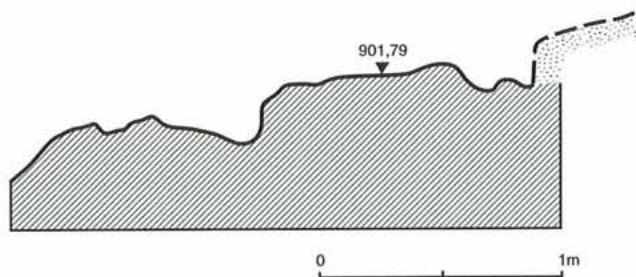


Fig. 58.—Sección en el Punto 2.002'45 m.



Lám. CXXXI.—Detalle. Carriladas dobles.

## TRAMO 2.020-2.040 m.

Tanto este tramo como el siguiente se ubican en una zona que está muy dismantelada. Esta situación es debida posiblemente a extracciones de piedra y allanamientos realizados durante la Edad Media, aunque también ha influido en que se llegue a dicho estado la acción de una fuerte erosión, ya que nos encontramos en una zona en la que la roca es relativamente blanda por lo que se cuartea o se agrieta con suma facilidad.

Debido a estas circunstancias la superficie rocosa por la que discurrió el camino ha desaparecido, conservándose ésta sólo en la zona derecha de los 3'30 m. primeros del recorrido del tramo (Lám. CXXXIII).

A partir del punto 2.023'30 m., el terreno realiza un fuerte escalón oblicuo al eje del camino de alrededor de medio metro de altura.

En la pequeña zona citada se aprecian ligeramente en algunos puntos señales de la carrilada derecha. La parte de roca sobre la que discurría la rodada izquierda ha desaparecido (Fig. 59).

En el resto del tramo, hasta el punto 2.036 m., no apareció la roca basal, por lo que la excavación se detuvo a una cota a partir de la cual ya no era posible encontrar resto alguno de la calzada.

En los cuatro últimos metros la roca vuelve a aparecer, aunque está muy erosionada y no contiene ninguna marca de carrilada.

Lógicamente, y a causa de las razones citadas, no existen laterales rocosos que delimiten lateralmente el camino en todo el tramo.

Los sedimentos acumulados oscilaban en torno al metro de potencia en el lateral derecho y alrededor de 0'40 m. en

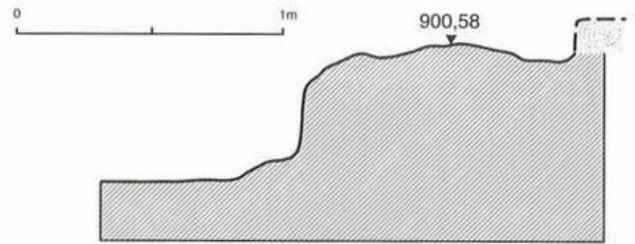


Fig. 59.—Sección en el Punto 2.022 m.

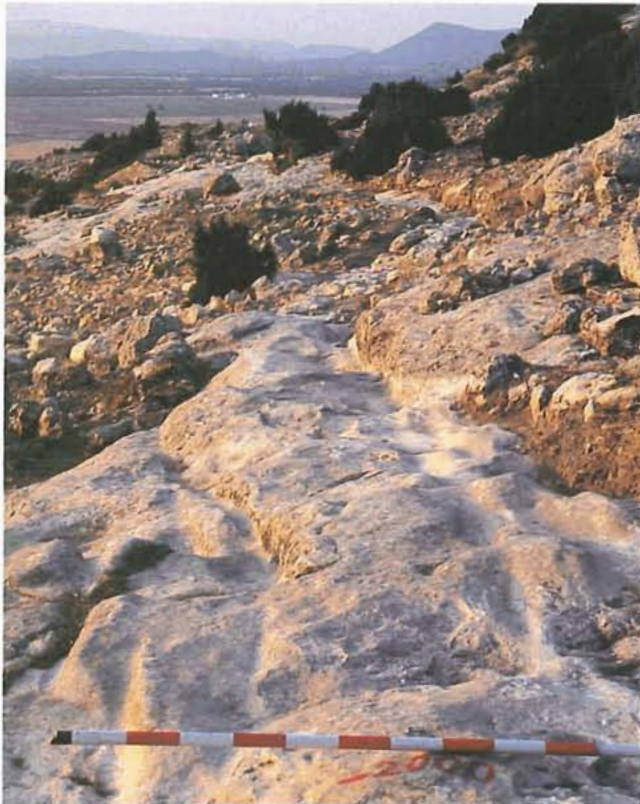
el izquierdo. En su composición entraba a formar parte un gran número de piedras de pequeño y mediano tamaño, procedentes de zonas más altas de la ladera.

La diferencia de cotas existente entre los puntos extremos del tramo es de -0'78 m., lo que supone una pendiente de sólo el -3'90%, parecida a la de los tramos anteriores y siguientes.

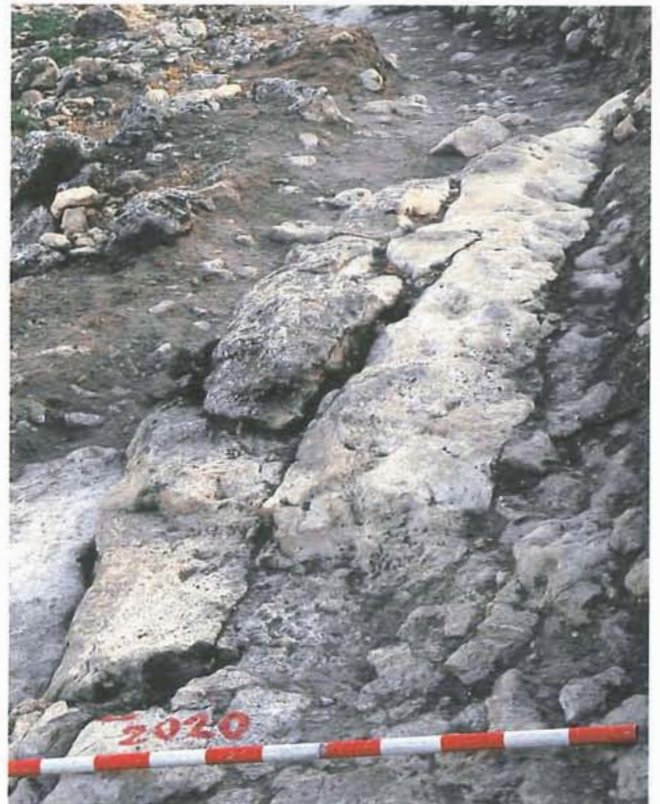
La razón de que el Camino Principal, a lo largo de varios tramos consecutivos, mantenga una mínima pendiente en contra de lo que venimos observando habitualmente en todo su recorrido, no es casual.

En efecto, el trazado se ha realizado con la trayectoria que tiene para que el camino se dirija hacia la zona más apropiada por la que poder salvar del mejor modo posible el último de los fuertes desniveles que tiene esta ladera.

Este cortado rocoso, de escasa altura, se sitúa en torno a los puntos 2.100 m. y 2.180 m. Allí, según tendremos ocasión de ver, aparte de la importante serie de datos que nos ha proporcionado el Camino Principal, éste tiene que realizar una curva de 180° para cambiar su dirección definitivamente hacia poniente.

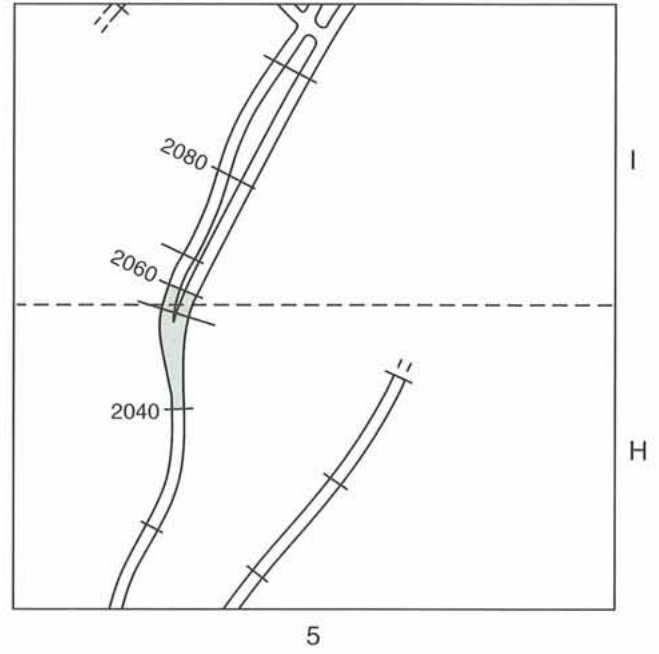
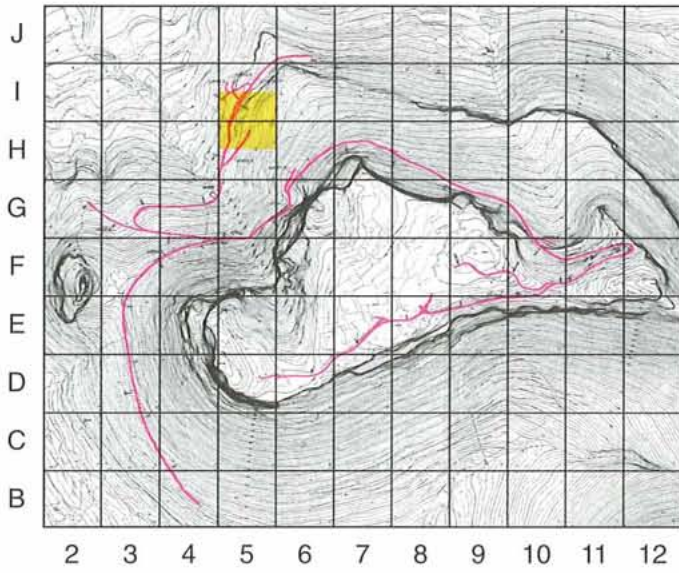


Lám. CXXXII.—Vista general del Tramo 2.000-2.020 m.



Lám. CXXXIII.—Vista general del Tramo 2.020-2.040 m.

TRAMO 2.040-2.060 m.



El presente tramo es de similares características que el anterior en cuanto a la conservación del camino (Lám. CXXXIV).

Continúa la presencia de la roca basal que aparecía en los cuatro últimos metros del tramo anterior, no perdiéndose aquella en todo el recorrido.

En los 7'50 m. primeros la roca es muy deleznable, por lo que la erosión ha hecho desaparecer la capa superior de la roca, llevándose consigo cualquier señal de carrilada del camino.

En el punto 2.050 m. la base rocosa realiza un escalón de algo más de un cuarto de metro de altura, iniciándose seguidamente un cambio en la textura de la roca que se hace más dura y consistente.

Es en esta zona, concretamente desde el punto 2.056 m. hasta el 2.057 m., en donde se localiza la única señal, aunque sea ligera, de rodada, según se aprecia en la zona central de la figura 60. No se sabe si dicha señal corresponde, por los motivos que veremos más adelante, a la rodada derecha o a la izquierda.

En todo el recorrido del tramo no aparecen laterales rocosos que lo delimiten.

Sólo había sedimentos, de escasa potencia, en los siete primeros metros, habiendo permanecido la roca en superficie en el resto del tramo.

A pesar de la escasez de datos existente sobre este tramo, su recorrido tiene una gran importancia, porque en sus últimos metros y en los primeros del siguiente, se efectuó la clausura o abandono de su trazado original, susti-

tuyéndolo por otro trazado situado más a la izquierda que tan sólo llega a separarse de él un máximo de algo más de metro y medio más adelante, antes de que se lleguen a unir otra vez ambos en la segunda mitad del tramo 2.120-2.140 m. La falta de señales no nos permite concretar en qué punto se inició la desviación. Pensamos que debió hacerse en torno al punto que queda reflejado en el cuadro de la figura superior.

Por dicho motivo la única señal citada de rodada que hemos documentado no sabemos si pertenece a la izquierda del camino más antiguo o a la derecha del más moderno, aunque ésto en realidad importa poco.

Por razones que veremos, descartamos la posibilidad de que una de estas dos trayectorias corresponda a un apartadero como ha ocurrido en otros casos.

Así pues, en los siguientes tramos describiremos diferenciadamente las trayectorias de ambos recorridos especificando si pertenecen al trazado primitivo o al trazado final del Camino Principal.

De todas formas esta modificación del trazado no tendría mayor interés que las de otros casos similares ya vistos en nuestro anterior libro al tratar de los caminos del interior de la ciudad, si no fuera por el interesante dato de la presencia de una casa ibérica construída sobre uno de ellos, obviamente el camino más antiguo. Sobre ello volveremos más adelante.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos de este tramo sigue siendo similar a la de los tramos que venimos describiendo. Concretamente de -0'69 m. La pendiente llega solamente a alcanzar en este caso el -3'45%.

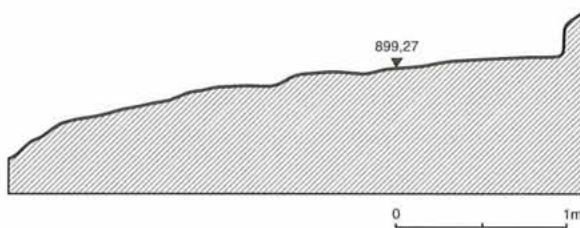


Fig. 60.—Sección en el Punto 2.056'20 m.

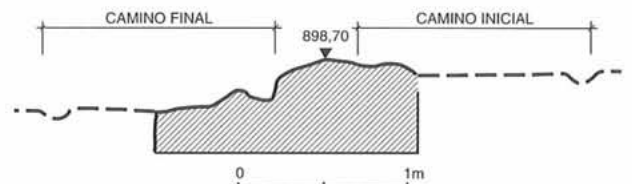


Fig. 61.—Sección en el Punto 2.065'17 m.

## TRAMO 2.060-2.080 m. CAMINO FINAL

Al igual que viene ocurriendo en los restantes tramos de esta zona, la totalidad del presente sigue estando muy dismantelada (Lám. CXXXVI).

La base rocosa ha conseguido mantenerse desde el inicio hasta el punto 2071'80 m., aunque ha sufrido una fuerte erosión en la que se incluye la pérdida de bloques enteros de regular tamaño, tal y como se aprecia, como ejemplo, en la lámina antes citada.

Solamente en uno de estos bloques, aislado, que ha permanecido *in situ* (Lám. CXXXV), se ha conservado la señal de la carrilada derecha, la cual no llega a recorrer siquiera la longitud de un metro: concretamente desde el punto 2.064'70 m. hasta el 2.065'60 m.

A partir del citado punto 2.071'80 m., la base rocosa del camino desaparece, no volviendo a presentarse otra vez hasta llegar al último metro del tramo, en donde se encuentra muy rebajada y lógicamente sin señales del camino.

Los sedimentos no existían en la primera mitad del tramo, aflorando la roca en superficie. En la segunda mitad éstos llegaban a tener una potencia máxima de 0'65 m.

El punto 2.065'17 m. ha sido el único en el que se ha podido realizar una sección. En ella se aprecia claramente la carrilada derecha del "Camino Moderno" y la izquierda del "Camino Antiguo", reconstruyéndose el resto de la sección de ambos (Fig. 61).

Como único dato relevante de este tramo se observa cuán lentamente se van separando ambos trazados. En el punto de la sección apenas llega esta separación a medio



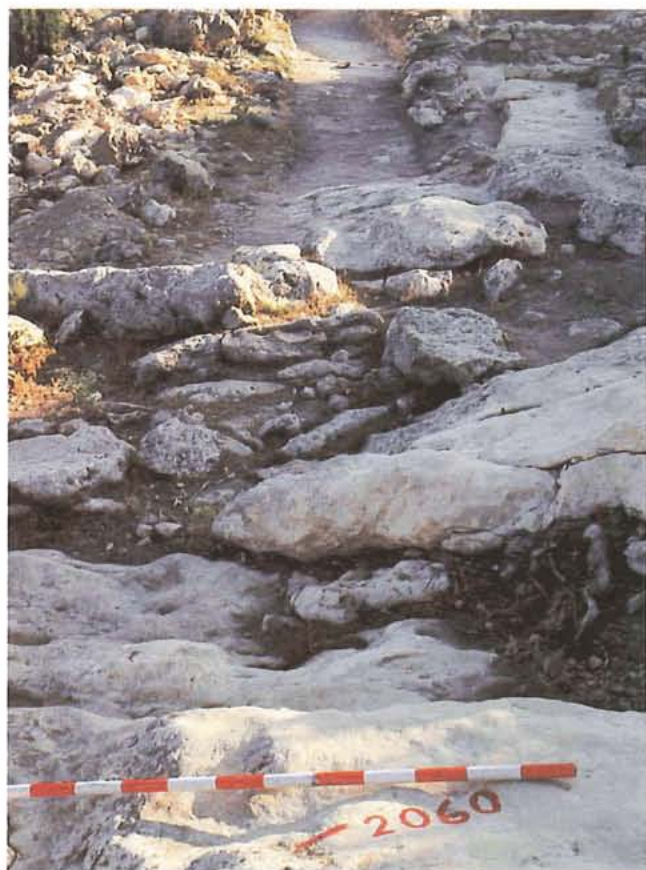
Lám. CXXXV.—Detalle de carrilada.

metro, después de haberse iniciado unos diez metros más atrás. En el tramo 2060-2080 m. del Camino Inicial o antiguo veremos en la sección efectuada un metro más adelante, la continuación de sus dos carriladas, conservadas en dicho punto. El Camino Final o moderno no ha tenido tanta suerte, quedando sólo la señal antes citada. Su rodada izquierda ha desaparecido al haberse desgajado un gran trozo de roca, según se aprecia en la figura 61.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo sigue siendo escasa, concretamente de -1'06 m., a pesar de que la segunda mitad del tramo ha sufrido el dismantelamiento de la capa superficial con pérdida de dos a tres decenas de centímetros de espesor de roca. La pendiente es, pues, del -5'30%.

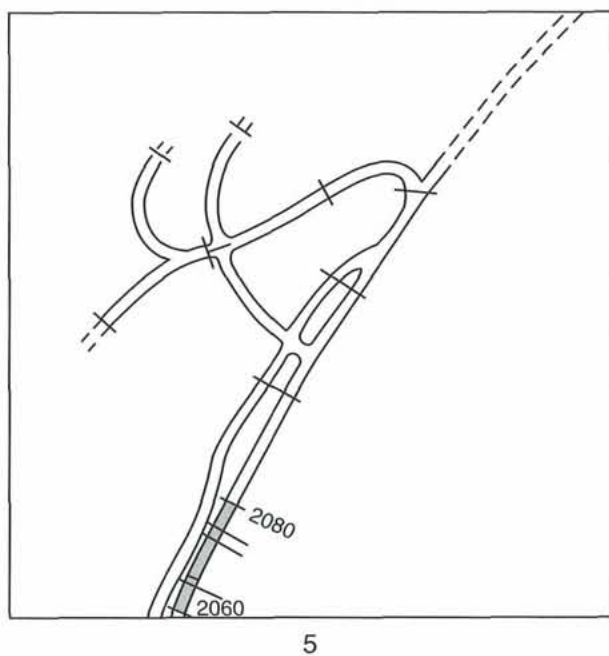
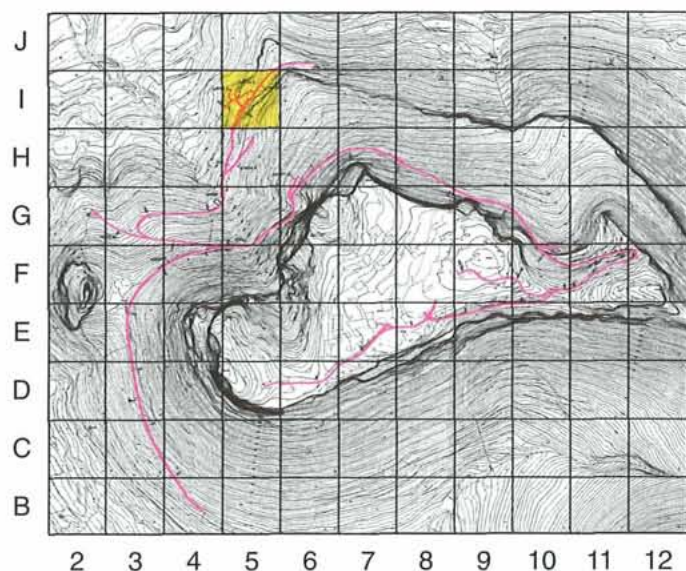


Lám. CXXXIV.—Vista general del Tramo 2.040-2.060 m.



Lám. CXXXVI.—Vista del Tramo 2.060-2.080 m. Camino Final.

TRAMO 2.060-2.080 m. CAMINO INICIAL



La fotografía de la lámina CXXXVIII nos permite apreciar la trayectoria general de este tramo del Camino Inicial o primitivo y su proximidad a la trayectoria que sigue el trazado más moderno, a su izquierda.

Su conservación general es relativamente buena, si la comparamos con la que tienen los otros tramos situados en esta zona, sobre todo a partir del punto 2.064'50 m. hasta el final. Esta buena conservación ha sido debida a la construcción de casas ibéricas encima de él, según veremos más adelante, lo que ha contribuido a preservarle de los agentes erosivos.

Los 4'50 m. primeros de este tramo están perdidos totalmente (Lám. CXXXVIII). A partir de aquí se puede apreciar la carrilada izquierda que se continúa hasta el punto 2.067 m. (Lám. CXXXVII). La derecha sólo se percibe en torno al punto 2.066'50 m., lugar en donde se ha realizado la sección de la figura 62.



Lám. CXXXVII.—Detalle del camino.

Ambas carriladas vuelven a reaparecer en el punto 2.073'50 m., continuándose por debajo de los muros y pavimento de un departamento ibérico. La anchura media de las rodadas oscila entre los 0'25 m. y 0'30 m. (Fig. 63).

Sólo se habían acumulado sedimentos a partir del punto 2.069'40 m., alcanzando su mayor potencia -unos 0'60 m.- en los dos últimos metros, coincidiendo con la zona en la que se sitúa uno de los muros ibéricos.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -0'57 m., dando una pendiente del -2'85%.

Aunque el departamento citado será estudiado con detenimiento en el Apéndice, damos ahora su situación y características generales juntamente con detalles relacionados con el camino.

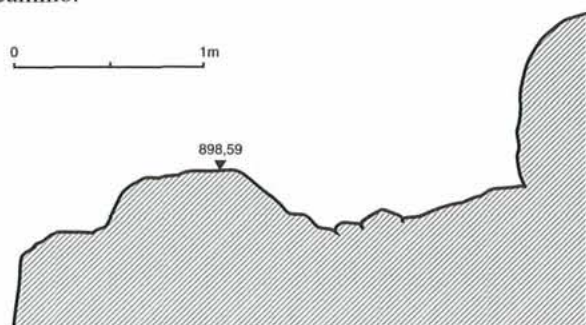


Fig. 62.—Sección en el Punto 2.066'44 m.

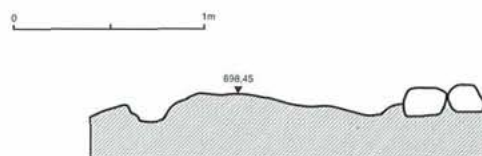


Fig. 63.—Sección en el Punto 2.074'58 m.



Lám. CXXXVIII.—Vista del Tramo 2.060-2.080 m. Camino Inicial.

Su planta es rectangular, muy alargada, conservándose toda ella salvo el muro de cierre de la fachada, que calculamos se situaba en torno al medio metro más afuera de la parte conservada. Su longitud, pues, oscila en torno a los 5 m., siendo su anchura interior de 1'90 m.

La parte más interna de la habitación está excavada en el frente de un farallón situado a la derecha del camino, formando tres niveles a modo de anchos escalones. El más bajo de ellos se sitúa ligeramente por encima de la cota de la base del camino (Fig. 64).



Lám. CXXXIX.—Detalle. Departamento ibérico.

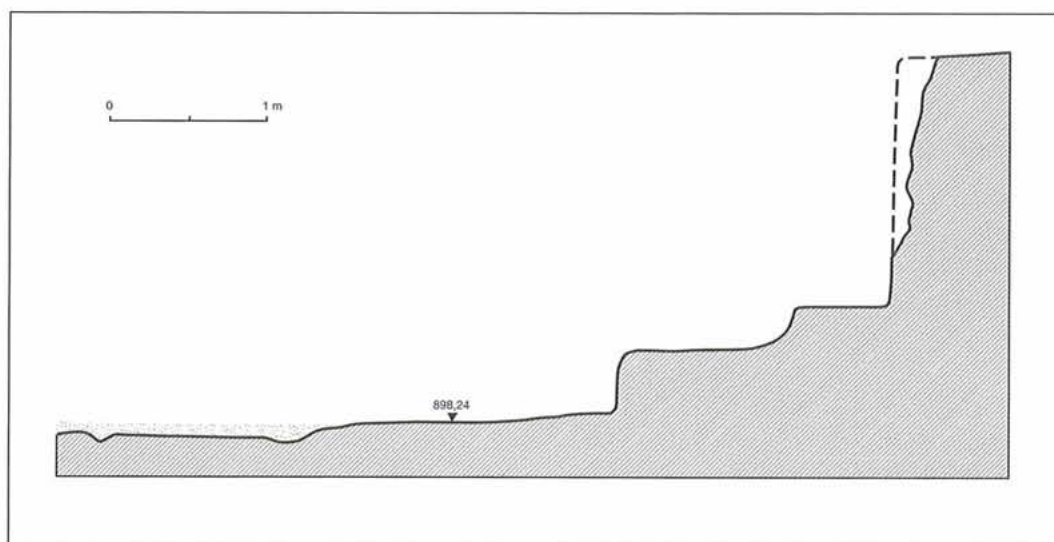


Fig. 64.—Sección en el Punto 2.076 m.

El citado cortado rocoso lateral que sirve de fondo a este departamento se continúa durante un largo trecho, corriendo casi paralelo al Camino Principal y después al Camino G. Por las señales rupestres que aparecen en él, parece ser que se instalaron casas ibéricas en todo su frente.

La roca que hace de pavimento en el departamento que estamos describiendo está perfectamente regularizada, como es habitual en las casas ibéricas, habiéndose abierto un hueco a modo de silo de boca circular en el “escalón” más alto (Lám. CXXXIX). El suelo de la parte opuesta del departamento, la situada encima del camino, ha sido regularizada con una capa muy dura y apelmazada de barro y chinarrillo hasta conseguir nivelarlo con el resto del piso (Fig. 64).

Colocándonos de frente a la fachada observamos que el muro de la derecha apenas conserva dos hiladas de piedras en la parte situada sobre el camino, apoyando directamente sobre el realce central. La falta de sedimentos entre la base del muro y el camino así como el relleno que se ha hecho de los huecos de las rodadas, parece indicar que no pasó apenas tiempo entre el abandono del camino y la construcción del edificio.

Según se aprecia en la lámina CXLI, una de las piedras que lo compone afloraba en superficie cuando se realizó la excavación arqueológica, indicando la escasa potencia de los sedimentos depositados en esta zona. En la lámina CXL, por el contrario, se observa una mejor conservación del

muro izquierdo (el muro del fondo de la citada lámina), que mantenía hasta cinco hiladas de piedras. En esta lámina se aprecia con toda nitidez cómo ambos muros cortan perpendicularmente el camino.

Según la situación de la parte más saliente del muro izquierdo, calculamos que la fachada quedaba situada a una distancia de alrededor de metro y medio de la rodada derecha del Camino Final.

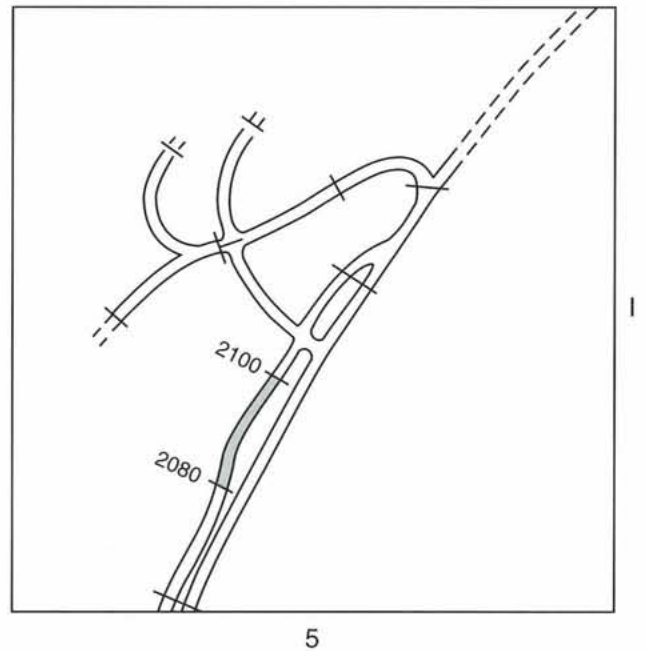
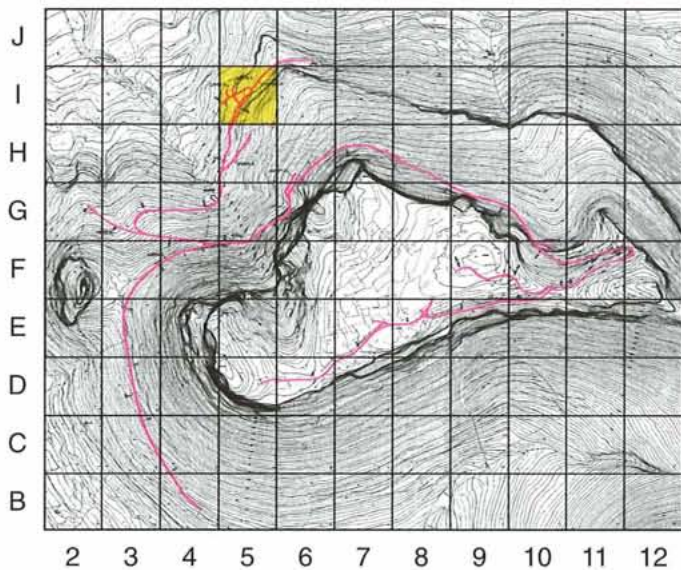


Lám. CXLI.—Detalle. Muro ibérico sobre el camino.



Lám. CXL.—Detalle. Muros ibéricos sobre el camino.

TRAMO 2.080-2.100 m. CAMINO FINAL



La trayectoria del tramo que se aprecia en la lámina CXLII es aproximada, ya que no pudimos conseguir ninguna señal en todo su recorrido que correspondiera a rodadas, laterales rocosos o cualquier otro testimonio que nos indicara su trazado. Dicha trayectoria se ha fijado simplemente uniendo la última señal de carrilada que veíamos en el tramo anterior con la primera que veremos en el tramo siguiente.

El firme descubierto es de un tipo de conglomerado que se deshace con facilidad.

La potencia de sedimentos, todos ellos térreos con muy pocas piedras, oscilaba en torno al metro de altura.

La diferencia de cotas que hay entre los extremos del tramo es prácticamente nula: +0'08 m., por lo que no existe apenas pendiente: +0'40%.

**Descripción de materiales**

- 49. Fragmento de borde de ánfora. Su pasta es de color ocre grisáceo, compacta y con desgrasantes pequeños. Ambas superficies son también del color citado.  
Diámetro del borde: 10'2 cm. Altura conservada: 2'9 cm.
- 50. Fragmento de borde de ánfora. Su pasta es rosada en los laterales y gris en el núcleo. Ambas superficies son también de color rosado.  
Diámetro del borde: 13'6 cm. Altura conservada: 3'1 cm.
- 51. Fragmento de borde de un pequeño vaso de pasta gris. Las superficies son de color gris negruzco.  
Diámetro del borde: 9'2 cm. Altura conservada: 2'2 cm.
- 52. Fragmento de borde de un pequeño vaso de pasta compacta y color gris, al igual que ambas superficies.  
Diámetro del borde: 11'2 cm. Altura conservada: 1'8 cm.
- 53. Fragmento de borde. La pasta es gris en el núcleo y de color naranja en los laterales, como las superficies.  
Lleva como decoración una banda y línea paralelas en el interior del borde y otra línea en el cuello, en rojo vinoso.  
Diámetro del borde: 15 cm. Altura conservada: 2'4 cm.
- 54. Fragmento de borde. Su pasta es gris en el interior y anaranjada en el exterior, al igual que las superficies, con finos desgrasantes.  
Mantiene como decoración una banda pintada en el borde de color rojo vinoso.  
Diámetro del borde: 15'4 cm. Altura conservada: 2'8 cm.

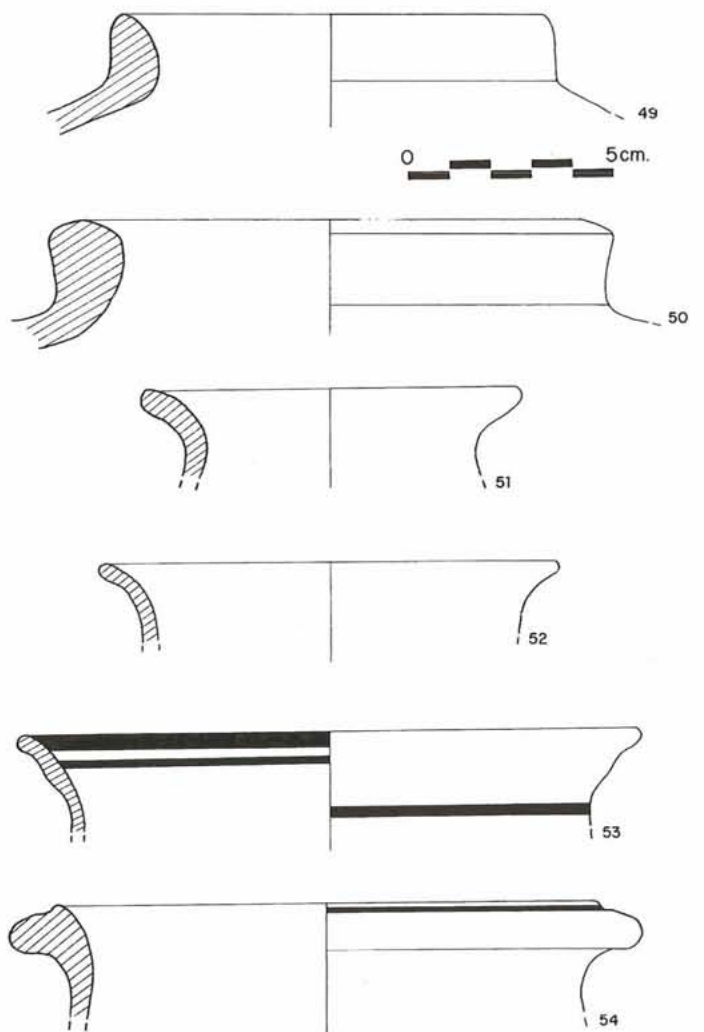
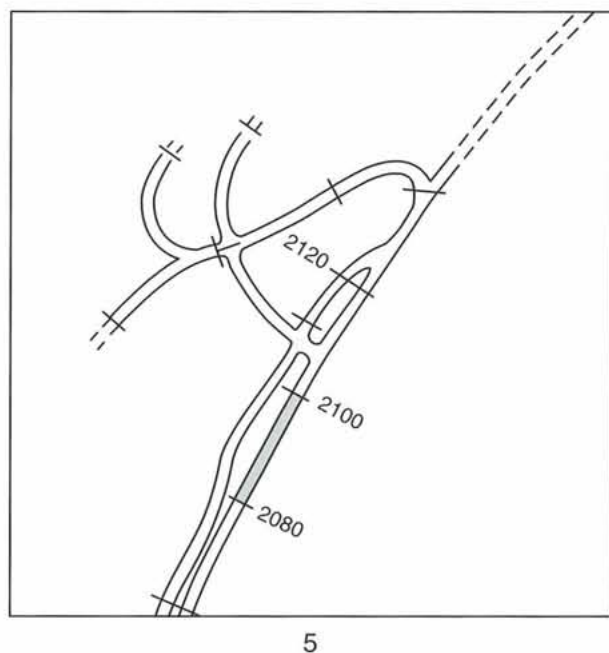
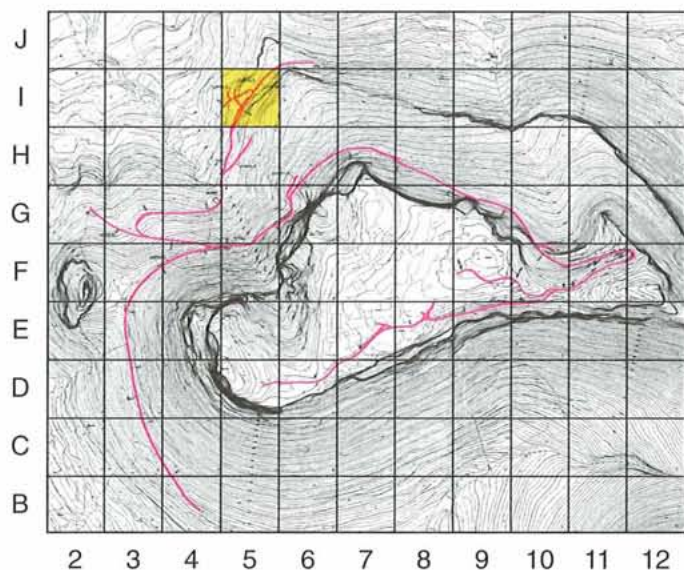


Fig. 65.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.



Lám. CXLII.—Vista del Tramo 2.080-2.100 m. Camino Final.

TRAMO 2.080-2.100 m. CAMINO INICIAL



Tal y como se observa en la fotografía de la lámina CXLIII, en el presente tramo no se aprecia ninguna señal que corresponda a restos del camino. Su trayectoria se ha tenido que establecer uniendo las señales de carriladas que aparecían en el tramo anterior con las que se observan en el tramo siguiente.

En su trazado empiezan a aparecer silos medievales de boca circular excavados en los sedimentos térreos depositados sobre el camino y cuyos fondos inciden también en la base rocosa.

En los siguientes tramos tendremos ocasión de seguir viendo otros, todos ellos muy juntos y de similares dimensiones.

Uno de ellos aparece en este tramo justamente en el centro del camino, desde el punto 2.088'90 m. hasta el 2.090'70 m., es decir, con un diámetro de 1'80 m.; otro, también en el centro del camino, se ubica desde el punto 2.097'50 m. hasta el 2.098'80 m., y un posible tercero se sitúa en torno al punto 2.094'50 m.

Todos estos silos carecían de materiales arqueológicos, no suministrando ni un modesto fragmento cerámico. De todas formas, sólo se limpiaron de todo el conjunto de silos existente en esta zona, los fondos de tres de ellos; los restantes se dejaron intactos desde el nivel del camino hasta su fondo.

En torno al punto 2.082'60 m., es decir, muy cerca de la habitación ibérica que veíamos en el tramo anterior, apareció en la parte inferior del perfil del lateral derecho, una ánfora ibérica, fragmentada pero prácticamente completa (Fig. 66).

Los sedimentos acumulados sobre el camino oscilan en torno a los 1'40 m. de potencia durante todo el recorrido del tramo. Su composición es de tierras, con muy pocas piedras de pequeño tamaño.

Su pendiente es también prácticamente nula (-2'45%) al tener una diferencia de cotas de -0'49 m.

Descripción de materiales

55. Ánfora ibérica que se ha podido componer por completo. Sus superficies son de color ocre rosado. Diámetro del borde: 13'2 cm. Altura: 90 cm.

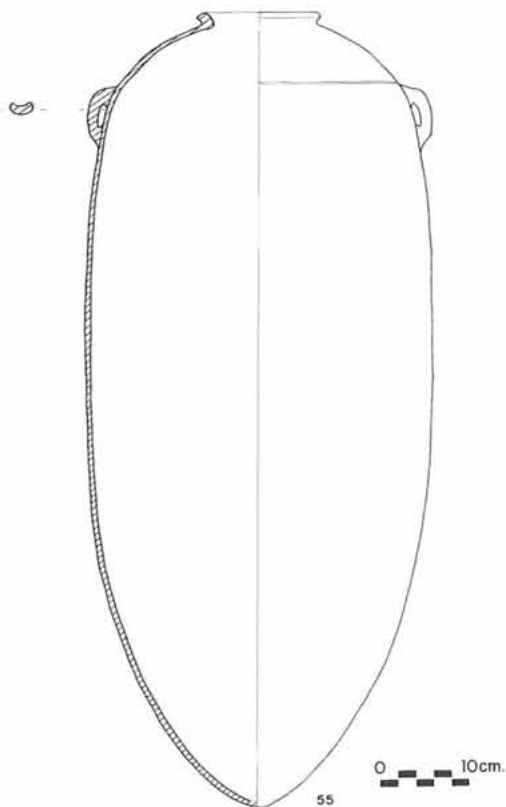


Fig. 66.—Ánfora ibérica procedente de este tramo.

## TRAMO 2.100-2.120 m. CAMINO FINAL

Su conservación es bastante buena en general como consecuencia de que el trazado vuelve a internarse otra vez en una zona de roca caliza. Sólo en los 1'50 m. primeros siguen apareciendo conglomerados (Lám. CXLV).

Las carriladas se conservan en casi todo el recorrido, estando muy marcadas desde el punto 2.102m hasta el 2.106 m. (Lám. CXLIV). A veces aparecen dobles, como desde el punto 2.109 m. al 2.112'50 m. (Fig. 67). A partir del último punto citado el camino realiza un fuerte escalón, justo en el lugar del que sale, a la izquierda, el Camino F.

El ancho máximo que alcanzan las carriladas es de 0'32 m. en el punto 2.105'80 m. de la derecha, y de 0'40 m. en el punto 2.104'60 m. de la izquierda. Los mínimos son de 0'10 m. en el punto 2.102'50 m. y de 0'12 m. en el 2.101'20 m. de la derecha e izquierda, respectivamente.

La profundidad máxima a la que llegan las bases de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'37 m. en el punto 2.105'60 m. de la derecha y de 0'60 m. en el 2.104 m. de la izquierda.

Con respecto al realce central del camino, la profundidad máxima de la rodada derecha es de 0'35 m. en el punto 2.105'40 m. La profundidad máxima de la izquierda llega a 0'56 m. en el punto 2.103'50 m.

La última medida citada es del mayor interés, ya que modifica el diámetro mínimo que teníamos asignado para las ruedas de los carros que circularon por Meca. Concretamente dicha medida hay que aumentarla, según este dato, en 0'14 m.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -1'14 m. La pendiente es, pues, del -5'70%.

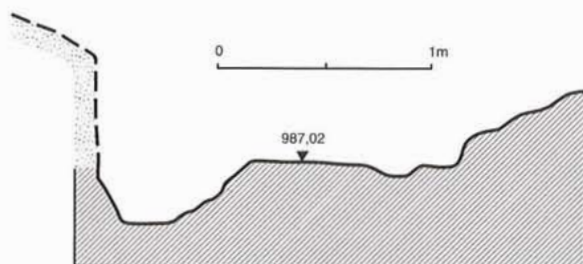


Fig. 67.—Sección en el Punto 2.110'75 m.



Lám. CXLIV.—Detalle del camino.

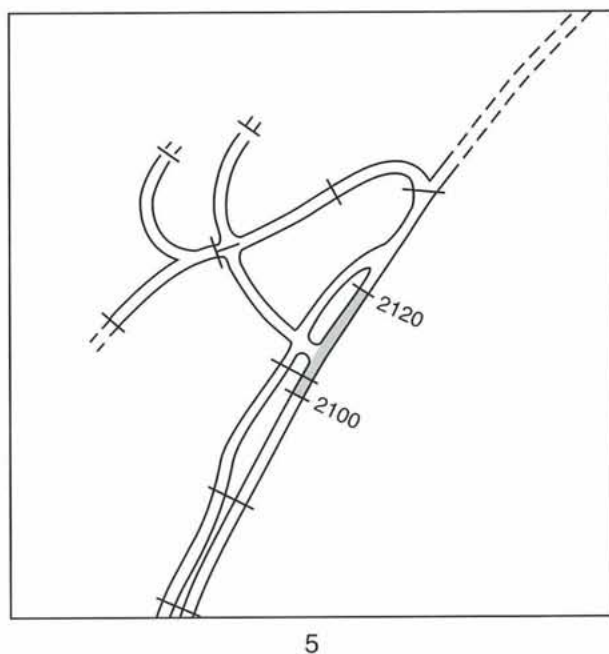
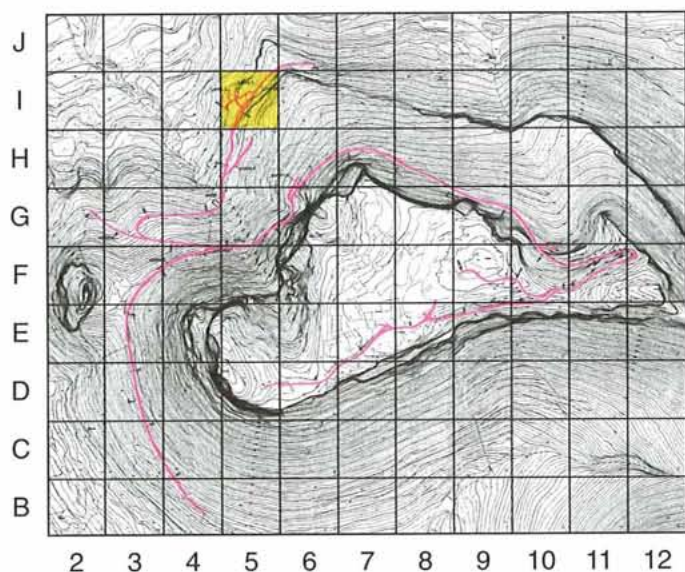


Lám. CXLIII.—Vista del Tramo 2.080-2.100 m. Camino Inicial.



Lám. CXLV.—Vista del Tramo 2.100-2.120 m. Camino Final.

TRAMO 2.100-2.120 m. CAMINO INICIAL



La conservación general del tramo es mala en casi todo su recorrido (Lám. CXLVI).

Sólo conserva carriladas desde el punto 2.101'80 m. hasta el 2.106 m.

En el primer punto citado empieza a aparecer otra vez la roca caliza, sustituyendo a los conglomerados.

A partir del segundo se pierden las señales del camino debido tanto a la blandura de la roca, como a que se han instalado fondos de silos medievales en ella. También en la zona media hay un fuerte escalón coincidiendo con la salida del Camino F.

En el punto 2.116'50 m. aparece un muro medieval colocado sobre el camino perpendicularmente a él. Conserva un máximo de tres hiladas de piedras, de las cuales la superior afloraba en superficie. La base del muro se eleva 0'83 m. sobre la roca basal por la que discurría el primitivo camino ibérico.

La fotografía de la Lám. CXLVII nos muestra la factura del muro y cómo éste se asienta sobre una serie de estratos casi horizontales, con un ligero buzamiento hacia el N.

De arriba a abajo se observa una capa de tierra suelta de entre 0'05 m. y 0'15 m. de potencia en la que se intercalan

pequeñas zonas de chinarras. Sigue una capa de cenizas de 0'10 m. de ancha cuya formación parece ser consecuencia de un fuerte incendio. Le sigue otro potente estrato de chinarro pequeño de 0'20 m. de ancho, sin duda producido por los arrastres de fuertes lluvias, y, finalmente, el último estrato de unos 0'45 m., de tierras cada vez más compactas según se profundiza, formado por la deposición lenta de elementos térreos entre los que apenas se intercala alguna piedrecilla.

Nos encontramos, pues, en una zona con muy poca inclinación, que en época ibérica debió ser prácticamente llana, realizada o aprovechada para edificar, especialmente en la parte derecha del camino.

La fotografía de la lámina CXLIX nos muestra el ancho de la excavación que se hizo en esta zona para descubrir los dos caminos. Hay un momento en el que éstos casi llegan a unirse, concretamente en el punto 2.103'50 m. En la sección de la figura 68, sacada en dicho punto, se observa dicha proximidad, al mismo tiempo que nos ilustra sobre la profundidad de la rodada izquierda en relación con el realce central del camino (0'56 m.) en orden a establecer el diámetro mínimo de las ruedas de los carros.

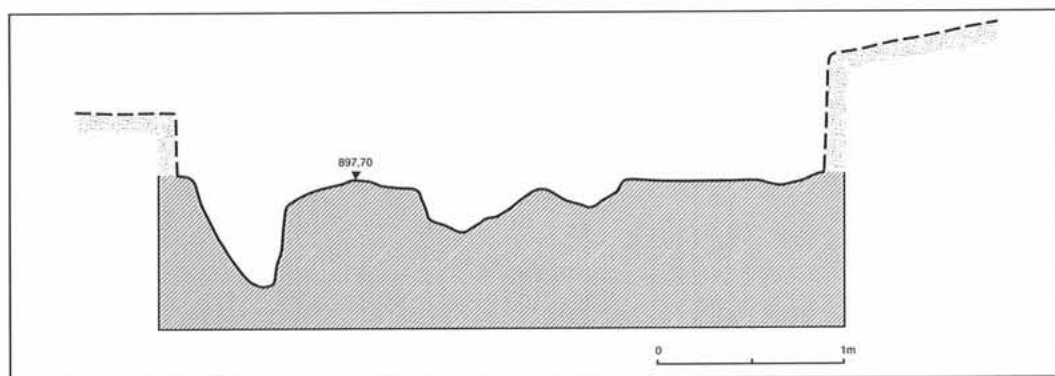


Fig. 68.—Sección en el Punto 2.103'50 m.



Lám. CXLVI.—Vista del Tramo 2.100-2.120 m. Camino Inicial.

Los arrastres acumulados en esta zona, que oscilan entre los ochenta centímetros y el metro, así como la anchura excavada, supusieron un enorme esfuerzo por el gran movimiento de tierras realizado. Aproximadamente, sólo en este tramo se extrajeron en torno a los ochenta metros cúbicos de sedimentos.

Este esfuerzo fue necesario para poder despejar las múltiples incógnitas que se acumulaban a la hora de comprender el trazado de los caminos en una zona tan compleja como ésta. En efecto, en una pequeña extensión de terreno existía un nudo de caminos que sin duda es el más importante de las vías de Meca. Del Camino Principal salen aquí tres caminos secundarios, uno de los cuales cruza al primero, tras realizar éste una curva de 180°. Aparte de ello, existe el camino abandonado que complicaba la interpretación, y, por último, se veía todo agravado por la mala conservación de las vías, debido a la erosión o a transformaciones medievales, y por la potencia de los sedimentos.

Todas las incógnitas fueron despejadas salvo una que se refiere al Camino F. Sobre él no sabemos por ahora con seguridad si correspondió al Camino Inicial en un principio o si ha sido siempre un camino secundario. Esta duda la podremos aclarar si conseguimos continuar la trayectoria del citado camino más allá de donde le hemos dejado. De todas formas es un camino cuyo trazado siempre nos ha resultado

extraño por la prácticamente insalvable pendiente que tiene desde su salida del Camino Principal hasta que le cruza tras recorrer veinte metros. Al hablar de este camino secundario volveremos sobre estos aspectos.

La diferencia de cotas que hay entre los extremos del tramo es de sólo -0'10 m., lo que da una pendiente del-0'50%.



Lám. CXLVIII.—Detalle. Vista desde el final del tramo.

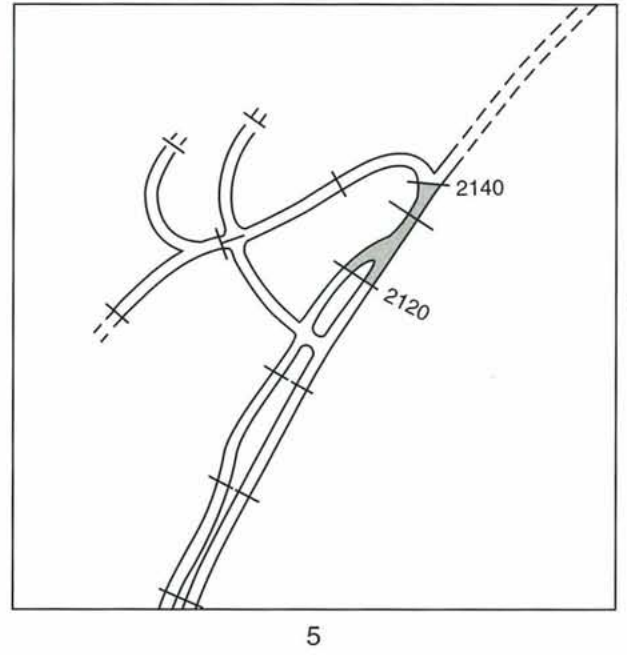
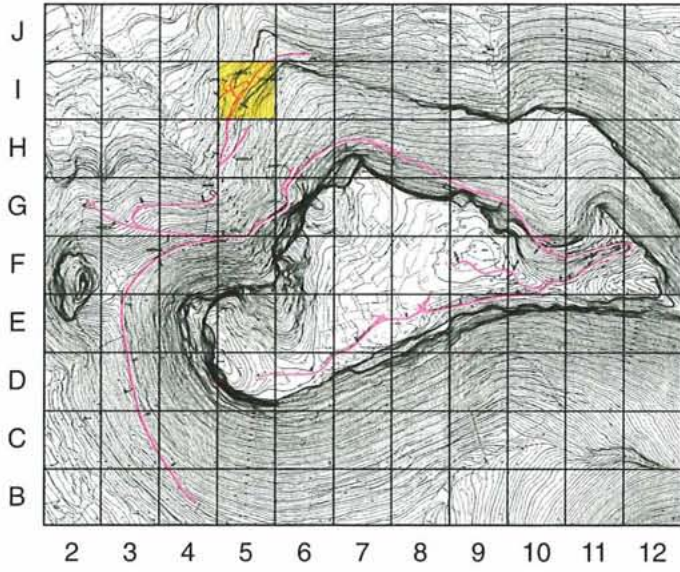


Lám. CXLVII.—Detalle. Muro medieval.



Lám. CXLIX.—Detalle. Vista desde el final del tramo.

TRAMO 2.120-2.140 m. CAMINO FINAL E INICIAL



Lám. CL.—Vista del Tramo 2.120-2.140 m. Camino Inicial.



Lám. CLI.—Vista del Tramo 2.120-2.140 m. Camino Final.

Incluimos aquí en un único tramo los dos caminos porque al llegar a la mitad de sus respectivos recorridos se unen en uno solo. La trayectoria del Camino Inicial (Lám. CL) mantiene el trazado rectilíneo que tuvo su recorrido, mientras que el Camino Final (Lám. CLI) tiene que hacer una curva a la derecha para retomar el trazado primitivo.

La primera mitad de ambos está muy alterada reconociéndose en ellas apenas algunas marcas seguras que se las pueda considerar como restos del camino. Este estado sigue siendo el resultado de que la roca basal sea blanda y de que se hayan realizado modificaciones medievales consistentes en la excavación de silos.

Antes de terminar el recorrido de la primera mitad del Camino Inicial, éste es cortado perpendicularmente por un muro medieval (Lám. CL) paralelo al que nos encontramos en el tramo anterior. Tiene las mismas características físicas y de situación que aquél, por lo que parece corresponder a la misma construcción. Se ubica en torno al punto 2.124 m.

La composición y potencia del relleno son similares a las que veíamos en el tramo anterior.

En la primera parte del Camino Final se empieza a notar mayor densidad de fondos de silos excavados en su base (Lám. CLII). La potencia de sedimentos en esta zona es más alta al discurrir el camino a una cota algo inferior. En concreto su altura oscila en torno a 1'20 m.

Como ya hemos dicho, los diez últimos metros son comunes a los recorridos de ambos caminos. La potencia de los sedimentos disminuye aquí, oscilando en torno a los 0'70 m. de altura.

La conservación en esta parte es bastante buena, con las carriladas bien marcadas (Fig. 69) en los puntos en los que no han sido cortadas por excavaciones de fondos de silos (Lám. CLIII). Estos suelen tener un diámetro que oscila en torno al metro.

Los centros de dichos fondos se sitúan en los siguientes puntos: en 2.123'50 m., en la zona izquierda del camino; en 2.126'40 m., en el centro del camino; en 2.130 m., en el centro del camino (Lám. CLIII); en 2.130'40 m., en la zona derecha del camino; en 2.132'20 m., en el centro del camino; en 2.133'40 m., en la zona izquierda y en 2.137'80 m., en la zona derecha del camino.

Sus profundidades pueden variar notablemente, desde el citado en último lugar, con apenas una profundidad de 0'15 m., hasta el mencionado antes de él (punto 2.133'40 m.), señalado con el jalón en la lámina acabada de citar, que profundiza 0'80 m. por debajo del nivel de la base del camino.

De todos los silos sólo se limpiaron estos dos últimos, dando resultados informativos nulos en cuanto a materiales. En los demás silos descubiertos sólo se delimitaron sus bordes.

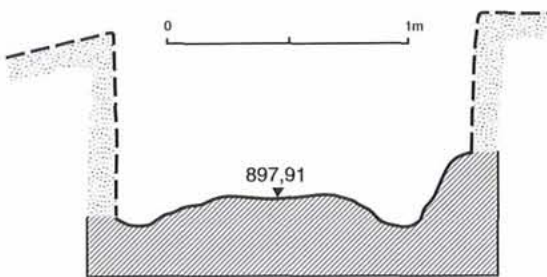


Fig. 69.—Sección en el Punto 2.134'10 m.

Contemplando la extraordinaria densidad de fondos de silos descubiertos en el camino, y que sin duda se extienden por la zona situada a su derecha, parece razonable pensar que no deben corresponder a lugares de almacenaje familiares, sino a un conjunto de depósitos comunales de época medieval.

En el último metro del tramo aparece otro muro medieval que vuelve a atravesar perpendicularmente el camino, manteniendo sólo dos hiladas de piedras. Su parte más baja se sitúa ahora a 0'30 m. de altura sobre la base del camino, y la más alta a 0'60 m., casi a nivel de superficie.

En este último metro también da comienzo la curva de 180° a la izquierda que veremos en el tramo siguiente, al mismo tiempo que se inicia la salida del Camino G.

El desnivel entre los puntos extremos del tramo se invierte ahora dando positivo. Concretamente su diferencia de cotas es de nada menos que de +1'80 m., originando una pendiente del +9%. Este dato no tendría mayor interés que el anecdótico apuntado, si no fuera porque en el siguiente tramo la diferencia de cotas entre sus extremos llega a ser de -2'98 m., según veremos.

Según la sistemática tendencia que se aprecia en la realización del trazado del Camino Principal, por la que éste siempre va descendiendo, no es consecuente con dicha tendencia el realizar ahora sin motivo una subida con una pendiente del 9% para inmediatamente después efectuar una bajada con el 14'90%. Esta incongruencia es uno de los aspectos no aclarados suficientemente hasta ahora, en orden a realizar la interpretación de los recorridos de los Caminos F, G y Principal, ya sea éste en su trazado antiguo o moderno. Al tratar del Camino F volveremos a hablar sobre esto.

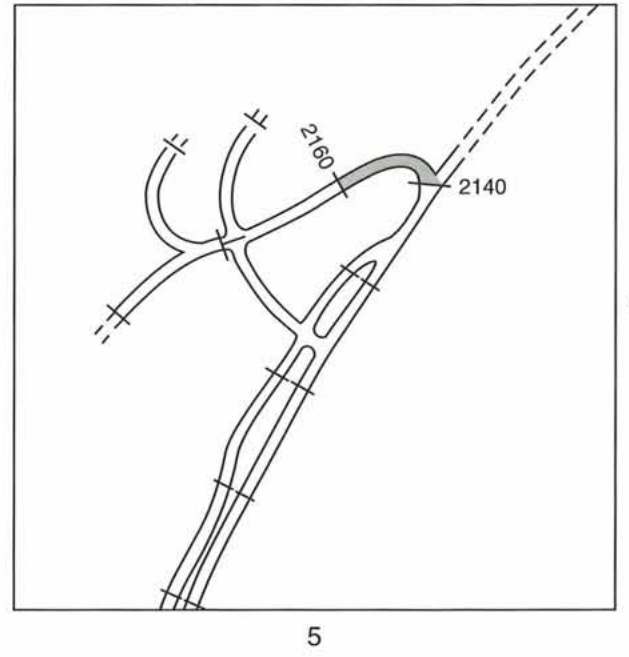
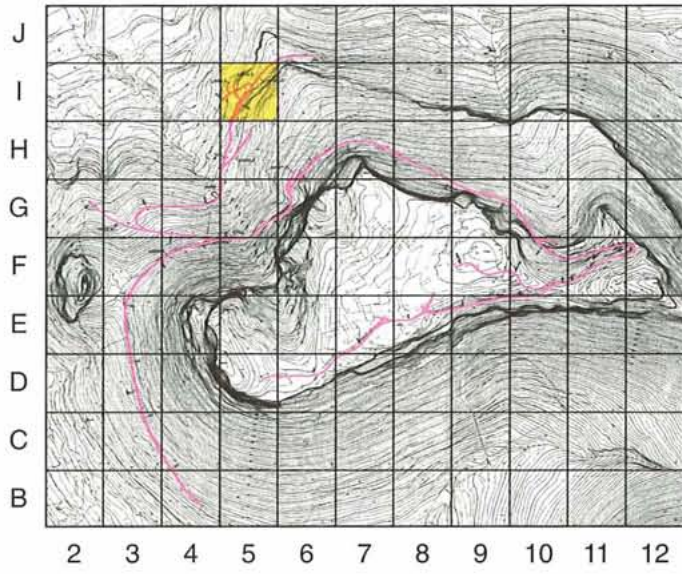


Lám. CLII.—Detalle del Camino Final.



Lám. CLIII.—Detalle de la segunda mitad del tramo.

TRAMO 2.140-2.160 m.



Lám. CLIV.—Vista general del Tramo 2.140-2.160 m.

Casi la totalidad del trazado de este tramo corresponde a una curva de 180° (Lám. CLIV).

Esta clase de curva no es la primera que vemos en los trazados de los caminos de Meca.

Recordemos que una similar, más cerrada por condicionantes topográficos, se situaba en la que llamamos Gran Curva del Camino Hondo, en el interior de la ciudad. Otra se encuentra en el tramo 1.760-1.780 m., no documentada por la carencia de datos físicos.

Este tipo de trazado en los caminos de ruedas ha sido desde época ibérica hasta nuestros días el único posible en terrenos que tienen mucha pendiente para poder llegar de un punto a otro, cercanos entre sí pero a muy distinta altura, realizando el mínimo recorrido.

Casi la totalidad de su firme está compuesto por conglomerados que no conservan señal alguna de carrilada. Sólomente el medio metro inicial del tramo es de caliza, así como el último metro de su recorrido.

En el primer punto mencionado se aprecian muestras del inicio de la curva en la parte izquierda. En el segundo existen ligeras señales de la rodada derecha.

No hay laterales rocosos delimitando el camino, salvo en el citado medio metro inicial de la izquierda. Los sedimentos oscilan entre 0'60 m. de altura en el lateral izquierdo y un metro en el derecho.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -2'98 m., lo que supone un -14'90% de pendiente.

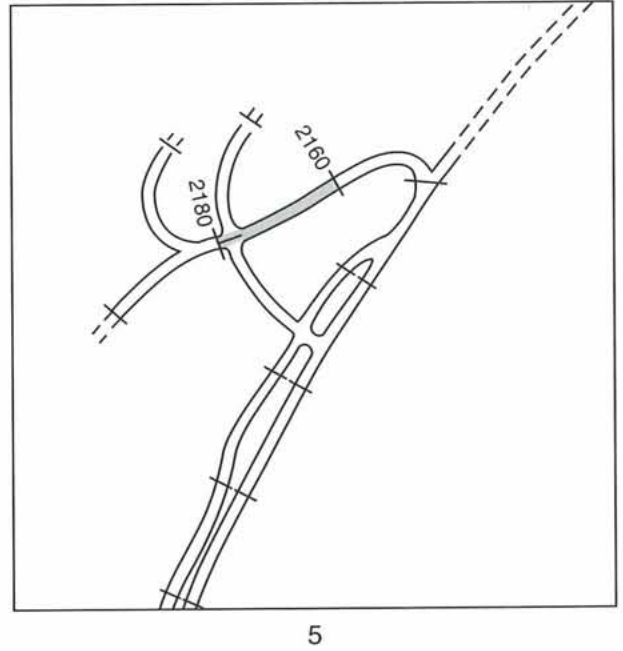
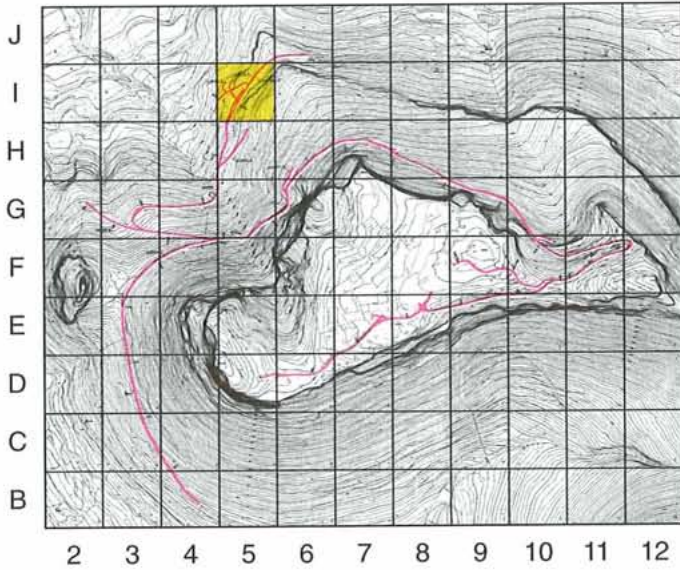
#### Descripción de materiales

56. Fragmento de borde, de pasta compacta, gris en el núcleo y ocre en los laterales. Ambas superficies son de este último color. Lleva como decoración una línea en el cuello pintada en rojo vinoso. Diámetro del borde: 20'8 cm. Altura conservada: 2'1 cm.
57. Fragmento de borde de un plato. Su pasta es de color ocre en el núcleo y gris en los laterales. Lleva desgrasantes calizos finos que son visibles en las superficies. Estas son de color ocre, la exterior con bandas grises. Mantiene dos líneas paralelas pintadas en rojo vinoso en la superficie exterior. Diámetro del borde: 25 cm. Altura conservada: 2 cm.
58. Fragmento de borde de un recipiente de gran tamaño. Su pasta es compacta, de color naranja y con finos desgrasantes. Ambas superficies son también del color citado. Contiene como decoración una banda en el borde pintada en rojo vinoso. Diámetro del borde: 24'6 cm. Altura conservada: 3'8 cm.
59. Fragmento de borde, de pasta gris en el núcleo y anaranjada en los laterales, con desgrasantes muy finos. Las superficies son de color ocre. Lleva línea y banda en el borde, y banda y línea en el cuello, paralelas y pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 22 cm. Altura conservada: 3'1 cm.
60. Fragmento de borde. Su pasta es de color naranja, portando desgrasantes muy finos. La superficie exterior es ocre y la interior anaranjada. Está decorado con una banda en el borde y banda y línea paralelas en el hombro, pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 16'2 cm. Altura conservada: 4'9 cm.
61. Fragmento de borde de pasta gris y desgrasantes muy finos. Sus superficies llevan engobe ocre. Diámetro del borde: 23'2 cm. Altura conservada: 2'4 cm.



Fig. 70.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.

TRAMO 2.160-2.180 m.



El trazado de este tramo corre paralelo y muy cerca del último cortado rocoso de la ladera, que va desapareciendo según nos desplazamos hacia el Oeste (Lám. CLVI).

En la segunda mitad las carriladas son profundas (Fig. 71) debido a la gran pendiente que hay en esta zona (Lám. CLV).

Existen laterales rocosos a partir del punto 2.166'30 m., yendo progresivamente en aumento el izquierdo según nos acercamos al punto 2.177'40 m., en donde fue cortado hasta el punto 2.179 m. para formar el cruce con el Camino F (Lám. CLV).

Los sedimentos oscilan alrededor de los 0'40 m. de potencia en la primera mitad y de los 0'90 m. en la segunda.

El ancho máximo de los carriles es de 0'32 m. en el punto 2.171'70 m. del derecho y de 0'31 m. en el punto 2.175'90 m. del izquierdo. Los mínimos son 0'11 m. y 0'12 m. en los puntos 2.173'10 m. y 2.173'70 m. del derecho e izquierdo.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 0'38 m. en el punto 2.169'30 m. de la derecha y de 1'20 m. en el punto 2.175'80 m. de la izquierda. La profundidad mínima es nula en varios puntos de la primera mitad.

La altura máxima del realce central con relación a las bases de las rodadas es de 0'42 m. en el punto 2.175'60 m.

de la derecha y de 0'28 m. en el punto 2.174 m. de la izquierda. Hay alturas nulas en varios puntos de la primera mitad.

La diferencia de cotas entre los extremos del tramo llega a -3'55 m., originando una de las pendientes más altas vistas: -17'75%.

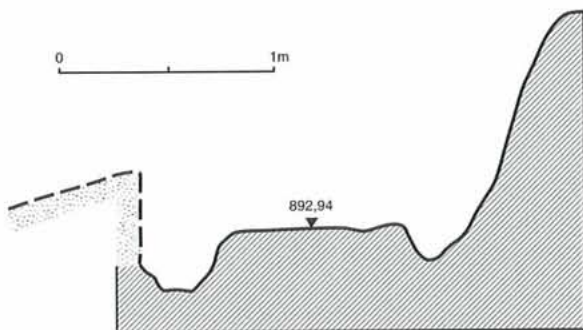


Fig. 71.—Sección en el Punto 2176'07m.

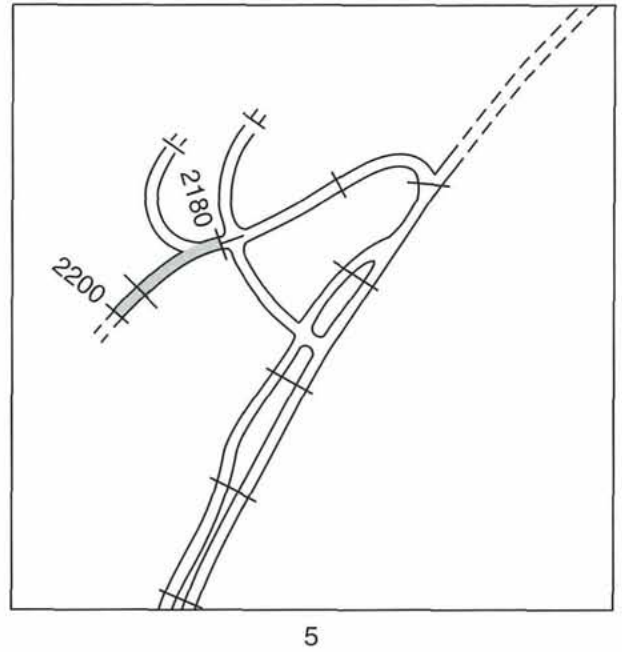
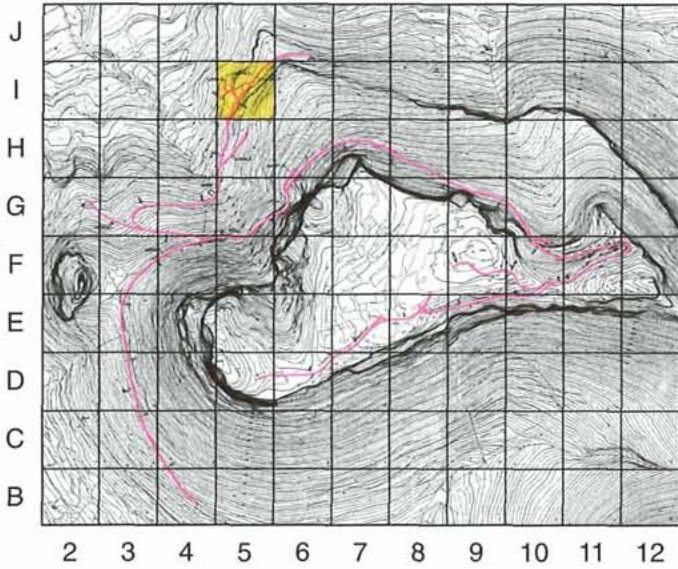


Lám. CLV.—Detalle del camino.



Lám. CLVI.—Vista general del Tramo 2.160-2.180 m.

TRAMO 2.180-2.200 m.



Este es el último de los tramos del Camino Principal que hemos descubierto hasta el momento (Lám. CLVIII).

Su trazado es ligeramente curvilíneo, precisamente buscando el cortar con una pendiente adecuada las curvas de nivel de esta parte de la ladera baja noroccidental del Castellar de Meca.

En este tramo, muy bien conservado, volvemos a encontrarnos con el típico aspecto del camino que desde hacía muchos tramos no encontrábamos (Lám. CLX), con realce central y carriladas bien marcadas (Fig. 72) sobre una roca basal consistente.

No obstante, se observan algunos cortes o rebajes en los laterales rocosos que lo delimitan y que parecen corresponder a allanamientos medievales.

A dicha época pertenece un fuerte muro hecho con piedras de regular tamaño (Lám. CLVII) del que se han conservado hasta tres hiladas y cuya esquina se interna casi hasta el centro del camino en el punto 2.187'80 m. Su parte más baja se sitúa a unos 0'30 m. de altura sobre el realce central del camino.

Con relación a la forma de construcción de los muros medievales, hemos venido observando una y otra vez cómo, a diferencia de los muros ibéricos cuyos cimientos siempre

apoyan sobre la roca, nunca los de esta etapa profundizan hasta encontrar una base sólida sobre la que cimentar. Ni siquiera ocurre esto en los casos en que la capa de tierra sobrepuesta a la roca es delgada, como ocurre con el muro antes citado o con el que vimos en la parte final del tramo 2.120-2.140 m.

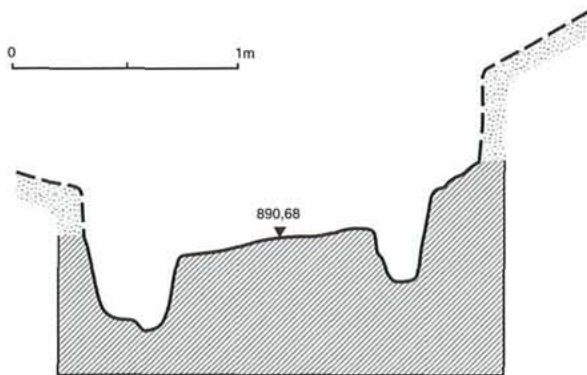


Fig. 72.—Sección en el Punto 2195'55m.



Lám. CLVII.—Detalle. Muro medieval.

Los laterales rocosos de este tramo no alcanzan mucha altura, no existiendo en los seis primeros metros de la derecha.

De esta zona sale, formando una curva pronunciada a la misma mano, el Camino H, concretamente en torno al punto 2.183 m. En la lámina CLIX se aprecia perfectamente cómo la carrilada izquierda de dicho camino se señala sobre el realce central del Camino Principal.

Los anchos máximos que tienen las carriladas llegan a 0'38 m. en el punto 2.194'60 m. de la derecha y a 0'34 m. en el punto 2.193'70 m. de la izquierda. Los anchos mínimos se sitúan en los puntos 2.183'20 m., con 0'15 m., y 2.185'80 m., con 0'14 m., de la rodada derecha e izquierda, respectivamente.

La profundidad máxima que tienen las carriladas con relación a los laterales rocosos es de 0'50 m. para la derecha en el punto 2.192'50 m. y de 1'30 m. para la izquierda en el punto 2.180'40 m. Las profundidades mínimas se sitúan en los puntos 2.182 m. y 2.191'70 m. de la derecha e izquierda, en los que sólo se alcanzan 0'00 m. y 0'25 m., respectivamente.

Las alturas a las que llega el realce central del camino sobre las bases de las rodadas adquieren unos máximos de 0'42 m. en el punto 2.192'60 m. de la derecha y de 0'36 m. en el punto 2.195'50 m. de la izquierda. Las mínimas son de 0'07 m. para la derecha en el punto 2.182 m. y de 0'14 m. para la izquierda en el punto 2.181 m.

Al igual que veíamos con los restos físicos de este tramo, también se normaliza algo la diferencia de cotas entre sus puntos extremos, que llega ahora a -2'08 m. Esto da una adecuada pendiente para la circulación de carros de un 10'40%.



Lám. CLIX.—Detalle. Cruce con el Camino H.

Según se aprecia en el plano fotogramétrico de Meca (Fig.1), los dos últimos tramos descubiertos del Camino Principal tienden a dirigirse hacia una zona en la que no existen ya grandes dificultades orográficas que salvar.

Las mismas curvas de nivel van estando cada vez menos apretadas, indicando con ello la existencia de terrenos menos inclinados y sin cortados rocosos.

No quiere esto decir que a partir de aquí el Camino Principal no vaya a tener ningún problema de trazado, ya que antes de llegar a zonas más llanas tendrá que atravesar áreas complicadas existentes en la parte oriental de la finca Los Palancares; pero la dirección que a partir de aquí toma, sensiblemente hacia el Oeste, no creemos que la deje ya durante muchos tramos.



Lám. CLVIII.—Vista general del Tramo 2.180-2.200 m.



Lám. CLX.—Detalle. Vista desde abajo.

## CAMINO A

La existencia de este camino nos era ya conocida desde el primer año en que empezamos a trabajar en Meca. En aquella época y durante las numerosas prospecciones visuales que realizamos tanto dentro como fuera de la ciudad, a fin de tener un mejor conocimiento del yacimiento arqueológico, observamos la presencia de varios metros de carriladas al descubierto bien marcadas sobre la roca basal del paso artificial realizado en el cortado situado a unos 160 m. al Este de la torre oriental de Meca, fuera ya de la ciudad.

Con el fin de ver la trayectoria que seguía este camino secundario, se realizaron prospecciones en el año 1985, siempre hacia el Este, a partir del citado punto, obteniéndose resultados en parte positivos y en parte negativos. También se intentó seguir su trayectoria en dirección a Meca, pero las señales desaparecieron a los pocos metros, por lo que desistimos momentáneamente de su seguimiento. Por otra parte nos parecía más interesante procurar saber a dónde conducía que de qué punto del Camino Principal arrancaba.

De entre los resultados positivos a los que nos hemos referido, destacamos el hecho de haber logrado seguir su trazado hasta una distancia de la ciudad cercana a los dos kilómetros.

La dirección constante que marca su trayectoria, siempre hacia el Este, nos dio la posibilidad de intuir la finalidad para la que fue construida esta vía y su destino: Poner en comunicación la ciudad ibérica con la zona de la laguna de San Benito.

La propia laguna de San Benito, actualmente inexistente por haber sido desecada artificialmente, y, en general, toda la zona situada en la base oriental del Mugrón, debió ser un territorio extremadamente rico en caza y pesca, en bosques con gran variedad de especies arbóreas, en ricos prados para el ganado y en fértiles huertas para el cultivo. La abundancia de agua (en la actualidad y a pesar de la desertización de la zona, se comercializa agua del subsuelo, embotellada), la

rica tierra sedimentaria y el benigno clima son factores que obligatoriamente tuvieron que determinar la riqueza citada.

Sin duda alguna esta zona surtió a la numerosa y próspera población ibérica de Meca de materias primas tan importantes como vegetales y animales para la alimentación y para el suministro a diversas industrias derivadas de aquellos: maderas para la construcción, artesanía, fabricación de herramientas, etc., arcillas para proveer a la industria alfarera en la confección de vasijas y adobes o ladrillos, pieles... e incluso es muy probable que se explotara algún yacimiento de mineral, como el de cobre procedente de una mina superficial que aparece en los mapas geológico-mineros de la zona a la que el camino se dirige.

Así pues, según nuestra opinión, este camino fue construido exclusivamente para poder transportar materiales importantes o necesarios para la ciudad de Meca desde una zona en la que aquellos abundaban.

No existe posibilidad aparente de que esta vía uniera Meca con una hipotética vía principal que pasara por el llano, ya que de ser así, para acceder a ella, primero habría de atravesar una zona sembrada de profundos barrancos, altos cortados y áreas pantanosas, sin necesidad alguna, ya que desplazando esta vía apenas quinientos metros hacia el Norte, no tendría que superar ninguno de los obstáculos orográficos mencionados. Precisamente, por aquí pasa la carretera actual de Alpera a Casas de Madrona y una antigua vía (posiblemente ibérica) cuyas profundas carriladas se observan a tramos, llevando la dirección de Játiva. En otro orden de cosas, la parte final del camino en la que detuvimos nuestra prospección, empezó a suministrar interesantes datos sobre zonas de calzada pavimentadas con grandes lajas sujetadas con quitamiedos ortoédricos de gran tamaño. Sobre el estudio de estos interesantes datos no hemos podido incidir hasta el momento en la forma que queremos por problemas de escasez de subvenciones, esperando acometer su documentación y estudio en próximas campañas.

Los resultados negativos a los que hacíamos mención anteriormente, se refieren a su conservación. Apenas en todo el recorrido se pudieron detectar con claridad varias pequeñas zonas con presencia de carriladas. La abundante vegetación de monte bajo y medio, a veces impenetrable, cuyo desarrollo viene favorecido por su situación en la umbría del Mugrón, ha hecho que sus raíces hayan ido descomponiendo la base rocosa en muchas áreas, motivando la desaparición del camino. Resulta paradójico que en esta situación la excavación o limpieza del camino sea la única posibilidad de que éste se conserve, eliminando la vegetación de la zona del camino y evitando así la acción desintegradora de las raíces. En otras ocasiones las torrenteras han motivado la formación de profundos cortes en esta empinada ladera y, por lo tanto, también en el camino.

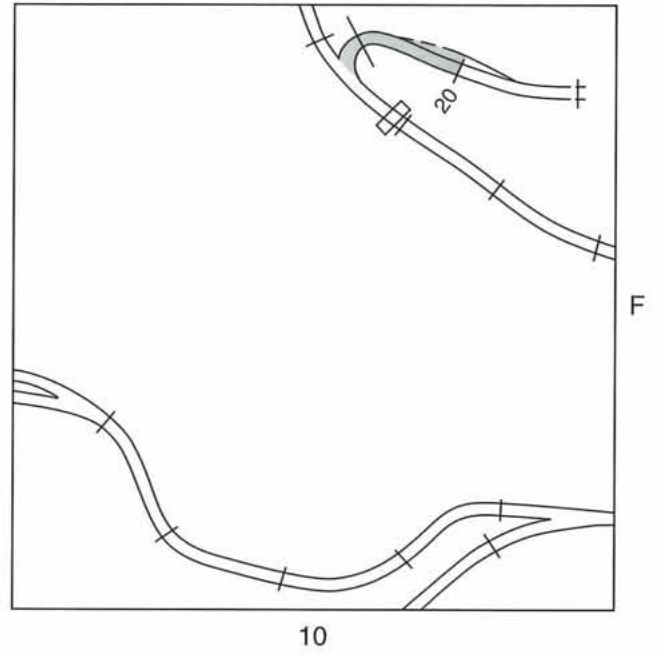
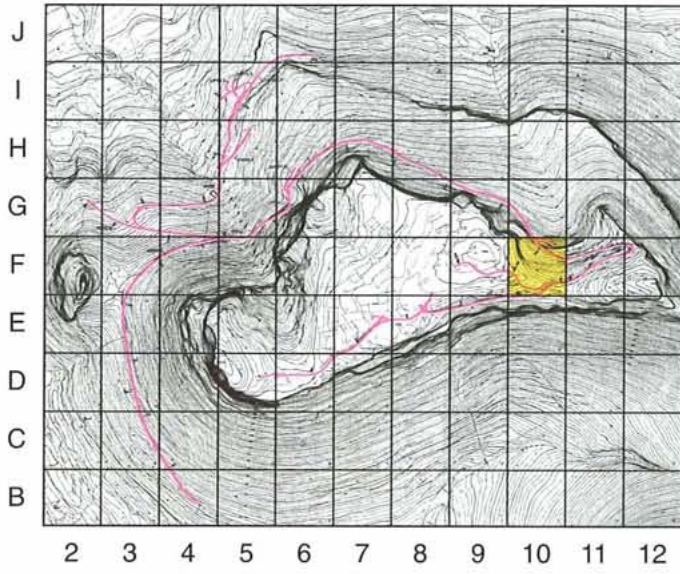
Como decíamos, conocíamos la existencia de esta vía y su trazado por la ladera Norte del Mugrón, pero no fue hasta la Campaña de Excavaciones de 1989 cuando pudimos descubrir en qué parte del Camino Principal iniciaba su trayectoria.

Por razones metodológicas, en este libro sólo describimos su salida del Camino Principal y los dos primeros tramos de su recorrido, ya que apenas hemos podido documentar y estudiar los 50 m. iniciales (Lám. CLXI), a la espera de poder seguir descubriendo los siguientes tramos hasta enlazar con los que se prospectaron en 1985.

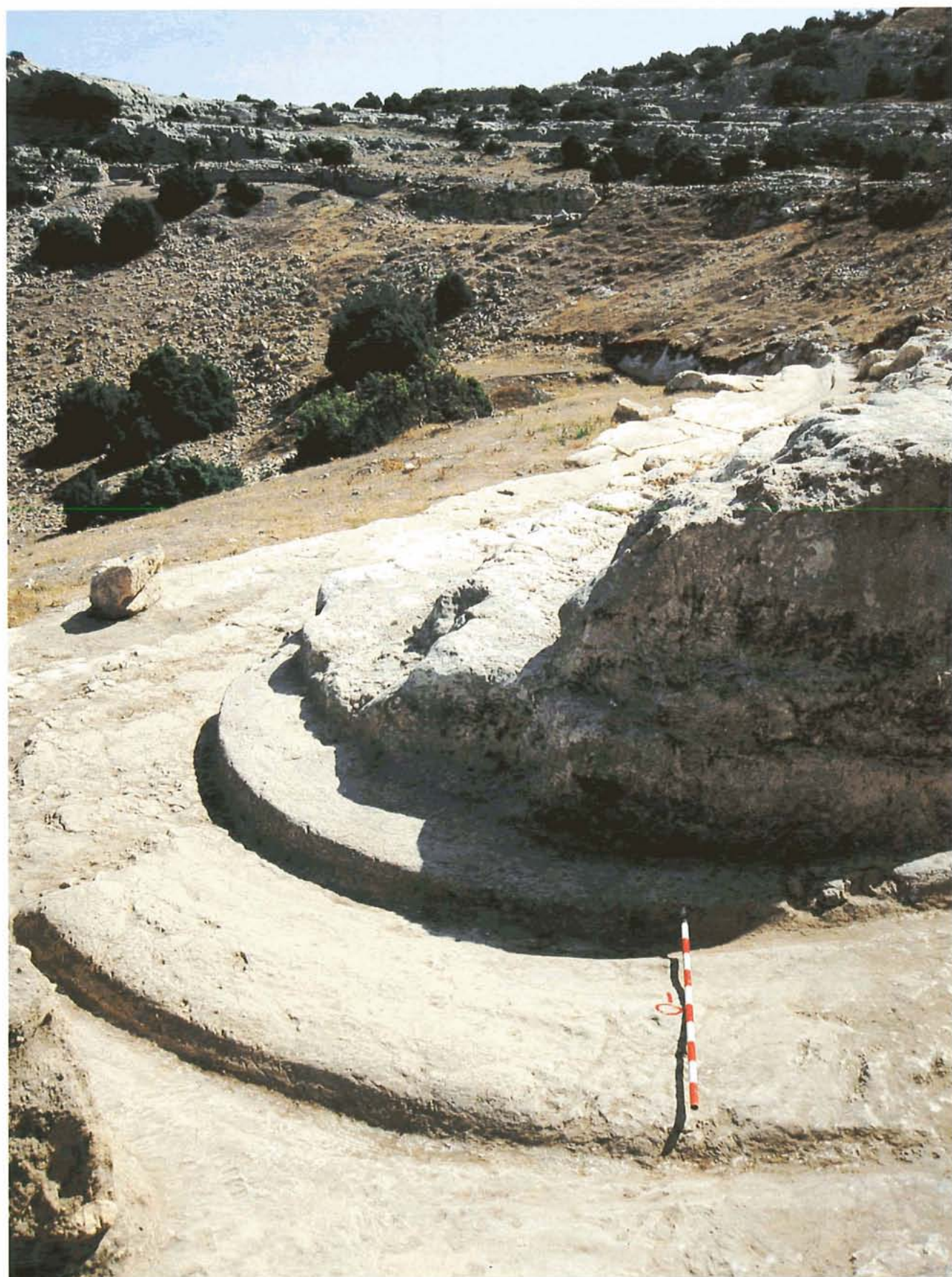


Lám. CLXI.—Vista del Camino A desde la torre.

TRAMO 0-20 m.



Lám. CLXII.—Vista del entorno.



Lám. CLXIII.—Vista general del Tramo 0-20 m.

El Camino A empieza su recorrido a partir del Camino Principal poco después de atravesar éste la puerta de salida de la ciudad (Lám. CLXIII), concretamente, en el punto 914'50 m. Inicia su trayectoria realizando una curva de 180° que forma una semicircunferencia perfecta (Lám. CLXIV). Esto hace que tome el sentido contrario al que lleva el Camino Principal, dirigiéndose hacia el Este (Lám. CLXII).

Para realizar esta curva se tuvo que rebajar previamente el lateral rocoso derecho hasta una profundidad superior a 1'78 m., que es la altura que ha llegado hasta nosotros; pero hay que tener en cuenta que incluso el mogote pétreo en el que se apoya el jalón en la lámina CLXIV, fue rebajado tam-

bién en altura al menos un metro, según el perfil que pudo tener la ladera en esta zona durante la Edad del Bronce.

El hueco dejado por el rebaje del inicio del Camino A fue utilizado en época medieval para acceder al *praeefurnium* del horno situado sobre el Camino Principal que vimos al describir el tramo 905-920 m.

A fin de poder documentar este interesante tramo, se hubo de excavar hasta una profundidad cercana a los tres metros, a partir de la superficie en que habíamos hallado el terreno, encontrándose en esta operación uno de los muros de una habitación medieval que había sido instalado sobre esta curva, en una posición prácticamente perpendicular a la trayectoria del Camino Principal en esta zona. Su recorrido se iniciaba en el Camino Principal y terminaba a la altura del punto 6 m. del Camino A.

El pavimento de la citada habitación estaba situado sobre la capa de sedimentos que se fue formando sobre el camino a partir de su abandono y que alcanzaba una potencia de 0'82 m. (Fig. 73). Así pues, el paso a la cámara de combustión del horno anteriormente citado, se realizaba por el espacio comprendido entre este muro y el cortado rocoso del lateral derecho del Camino A, dejando un estrecho pasillo de unos 0'60 m, de ancho, arimado al lateral citado, y de una profundidad similar, excavando los sedimentos depositados a partir de la destrucción de la ciudad ibérica.

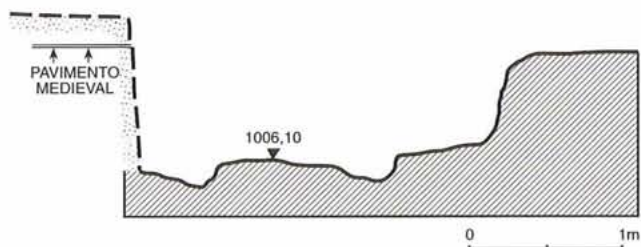


Fig. 73.—Sección en el Punto 3'85 m.



Lám. CLXIV.—Detalle. Salida del Camino A.

Una vez pasada la curva, el resto del tramo es recto, quedando esta parte de su trayectoria muy cercana a la base de la torre derecha de la puerta de la ciudad (Lám. CLXII).

En toda esta última zona del Camino A existía un apartadero a la izquierda, del que no quedan señales por haber desaparecido parte de la plataforma rocosa del lateral izquierdo del camino. Los restos de la terminación de este apartadero los tendremos ocasión de ver en los primeros metros del tramo siguiente.

El estado de conservación de este tramo es bueno solamente en los 4'50 primeros metros de su recorrido. En el resto las huellas de las carriladas han desaparecido al haberse desmantelado la base rocosa por erosión, ya que en esta zona la roca es muy deleznable y salta con facilidad (Lám. CLXV). Sólo la carrilada izquierda se puede apreciar ligeramente en los dos últimos metros del tramo.

Las mediciones realizadas nos han dado los siguientes datos: El ancho máximo de los carriles es de 0'37 m., tanto en el punto 3'80 m. del carril derecho como en el punto 3'70 m. del izquierdo.

La profundidad máxima que alcanza la rodada derecha con relación al punto más alto del lateral rocoso es de 1'78 m. en el punto 0'80 m. La profundidad mínima sobre este lateral es de 0'20 m. en el punto 4'50 m. Tanto la profun-

didad máxima como la mínima de la carrilada izquierda es 0'00 m. con relación a todo este lateral.

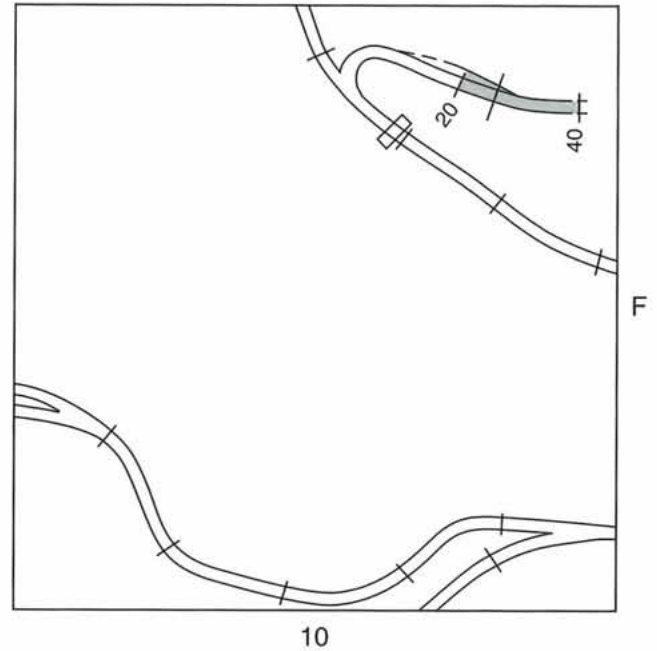
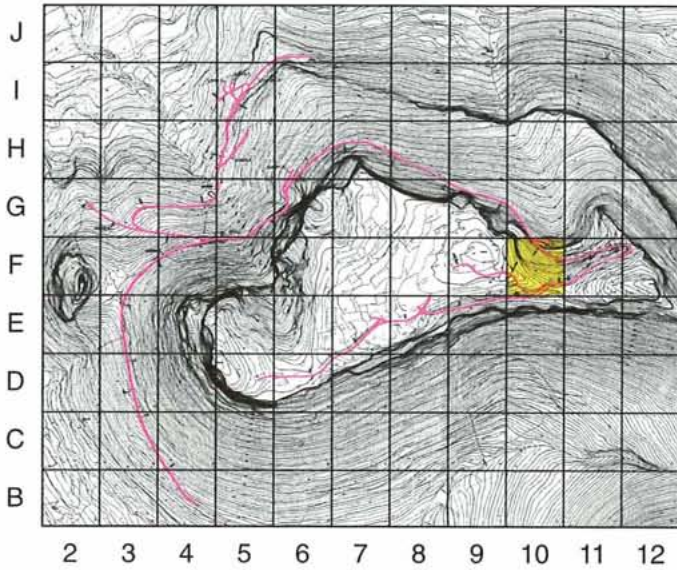
La altura máxima que alcanza el realce central del camino sobre la base de la rodada derecha es de 0'10 m. en el punto 4 m., y sobre la base de la rodada izquierda de 0'15 m. en el punto 3'70 m. La altura mínima es nula en la mayor parte del recorrido del tramo.

La diferencia de cotas existente entre los puntos extremos del tramo es de solamente -0'30 m., lo que da una pendiente del -1'50%. Es decir, es un tramo prácticamente horizontal, construido de esta forma para favorecer la maniobrabilidad de los carros en el apartadero que lleva anejo. Este es sin duda el más importante y amplio de cuantos apartaderos se construyeron en los caminos de Meca. Como en otro capítulo nos detendremos más en el análisis y estudio de éste y de los demás apartaderos, sólo queremos señalar ahora que las huellas que se observan en la Lám. CLXIV, más marcadas que las del propio Camino Principal, indican la intensidad de su utilización. Hay que tener en cuenta que en este apartadero debían esperar los carros que ascendían a que quedara despejado el Camino Hondo de los vehículos que bajaban por él para salir de la ciudad. Posiblemente también en esta zona se debía esperar a que se efectura un control, previo a la entrada a la ciudad, tanto de personas como de mercaderías.



Lám. CLXV.—Detalle del lateral derecho.

TRAMO 20-40 m.



Su conservación general es buena, con carriladas muy bien marcadas (Lám. CLXVII), salvo en el primer metro del tramo y en los últimos 4'50 m., donde la excelente definición de los perfiles que de aquellas se aprecian en la fotografía, se difuminan o se pierden.



Lám. CLXVI.—Detalle del camino.

La totalidad de su trazado, así como el de la segunda mitad del tramo anterior y también, posiblemente, el de los siguientes, corren paralelos a la muralla (Lám. CLXVII).

En el tramo que nos ocupa, ésta se sitúa a una distancia de alrededor de los ocho metros del carril derecho. Su base queda levantada unos tres metros sobre la cota de la base del camino. Desde ésta hasta aquélla, la roca va ascendiendo de forma escalonada, formando a modo de estrechas terrazas sucesivas que oscilan en torno a los 0'80 m. de ancho y que parecen haber sido hechas artificialmente con el fin de dificultar la instalación de torres de asalto (Lám. CLXIX y fig. 74). La muralla que se observa en la lámina citada no es la ibérica, (la cual, en donde se conserva, está confeccionada con bloques ortoédricos ciclópeos), sino la medieval, que por el contrario está hecha con piedras pequeñas entre las que no faltan sillares ibéricos de escaso tamaño. Parece estar situada en el mismo lugar que la ibérica.

Todo el lateral rocoso izquierdo de este tramo ha ido desapareciendo a lo largo de los siglos, bien por erosión, bien por desgajamiento natural de bloques pétreos enteros del extremo de la cornisa rocosa sobre la que discurría el camino y el apartadero. Queda incluido en este desmantelamiento natural un buen trozo del apartadero, especialmente parte de la primera mitad de este tramo y la totalidad del que contenía el tramo anterior, según se puede apreciar en las fotografías de las láminas CLXVI y CLXVIII (esta última está tomada en dirección contraria a la anterior). El apartadero conserva varios metros de carriladas bien marcadas (Fig. 74), que llegan a unirse con las del camino en el punto 28 m. La máxima distancia que se ha conservado entre los carriles del apartadero y los del camino es de 0'62 m. en el punto 23'60 m.

Prácticamente la primera mitad del tramo es horizontal, iniciándose un descenso rápido y continuado en el punto 32'60 m. Desde aquí en adelante, para realizar la base del camino, se tuvo que ir cortando la roca de la ladera de forma que el lateral derecho queda ahora levantado alrededor de metro y medio sobre dicha base (Lám. CLXVIII). Sin duda

alguna, este cortado, tan próximo a la muralla, sirvió también como obstáculo defensivo.

El ancho máximo del carril derecho se sitúa en el punto 22'10 m., con 0'80 m., y el del izquierdo en el punto 23'60 m., con 0'62 m. Los anchos mínimos se ubican en el punto 26 m., con 0'10 m. y 0'19 m. para el carril derecho e izquierdo, respectivamente.

La profundidad máxima de las rodadas con relación a los laterales rocosos es de 1'45 m. para la derecha en el punto 37'40 m. y de 0'31 m. para la izquierda en el punto 27'70 m. Las mínimas son nulas en el punto 21'20 m. de la derecha y en el punto 35'40 m. de la izquierda.

Con relación a las alturas máximas que llega a tener el realce central del camino con respecto a la cota de las bases de las rodadas, son de 0'25 m. para la derecha en el punto 25'90 m. y de 0'34 m. para la izquierda en el punto 31'30 m. Las mínimas llegan a ser nulas en varios puntos del tramo.

La diferencia de cotas que existe entre los dos puntos extremos es de -1'32 m., aunque, como ha quedado señalado, aproximadamente la primera mitad es horizontal. La pendiente total del tramo es del -6'60%.



Lám. CLXVIII.—Detalle de los últimos metros del tramo.



Fig. 74.—Sección en el Punto 26'05 m.



Lám. CLXVII.—Vista general del Tramo 20-40 m.



Lám. CLXIX.—Detalle desde abajo.

## CAMINO B

Tras la salida del Camino A, a pocos metros de la puerta de la ciudad, el siguiente camino que parte de la Vía Principal según vamos descendiendo por ella, no se nos presenta hasta haberse recorrido algo más de medio kilómetro, concretamente unos 525 metros.

Se comprende fácilmente la falta de vías secundarias en toda esta zona de la ladera Norte de Meca, con sólo echar una mirada al mapa fotogramétrico (Fig. 1). Nosotros mismos nunca pensamos en la existencia de este camino y, por esta razón, en un primer momento, no se prospectó esta zona en busca de vías, ya que nos parecía ilógica su existencia.

Por este motivo, la detección del Camino B fue debida exclusivamente a la casualidad, al igual que ocurrió con el Camino E, según veremos más adelante.

Como decíamos, si observamos el mapa de la figura 1, vemos que la trayectoria que sigue este camino no tiene salida por ningún sitio debido a los altos cortados rocosos que existen al Norte y al Noreste.

Las hipótesis que hemos barajado para determinar o explicar el por qué de la existencia de su trazado, son las siguientes: En primer lugar, la única trayectoria que podría seguir sin que tenga que encontrar excesivas dificultades orográficas en su recorrido, es hacia el Este, saliendo por el cortado artificial que se observa en el Cuadro F14 del citado plano fotogramétrico. Pero esta trayectoria es la que lleva precisamente el Camino A, según hemos visto, por lo que hay que desecharla.

Cabría la posibilidad de pensar que el Camino B pudiera ser una vía anterior al Camino A, quedando abandonada una vez construido éste, pero nos parece extraño que se construyera un camino más de medio kilómetro más abajo, para que, después de recorrido, se fuera a parar prácticamente al mismo punto.

Por otra parte esta hipótesis va en contra del sistema

general de trazar los caminos que siempre se siguió en Meca, y es que una vez que se inicia un camino, se procura que su trayectoria sea siempre descendente por razones obvias. En el caso que nos ocupa, si fuera de esta forma, el camino empezaría en un punto bajo para ir después ascendiendo, lo cual va en contra de la lógica más elemental, ya que se puede iniciar sin dificultad a una cota más alta.

Otra posibilidad tenida en cuenta es la de que pudiera tener su salida por un paso artificial practicado en el cortado rocoso situado al NE., concretamente en el Cuadro I8 del mapa fotogramétrico. Pero si nos fijamos en la distancia que existe desde el inicio del Camino B hasta el citado paso (unos 200 metros), y el desnivel que se tiene que salvar (unos 30 metros) en dicho espacio, su construcción resultaría muy complicada para que pudieran circular carros, a no ser mediante la realización de curvas y contracurvas muy apretadas, normalmente evitadas por los iberos.

Como última posibilidad se puede apuntar a que la trayectoria, que en principio toma la dirección NE., cambiara después hacia el O. o SO., mediante el trazado de una curva. Esta hipótesis es aún más ilógica por la existencia ya de un camino que se dirige hacia esas direcciones.

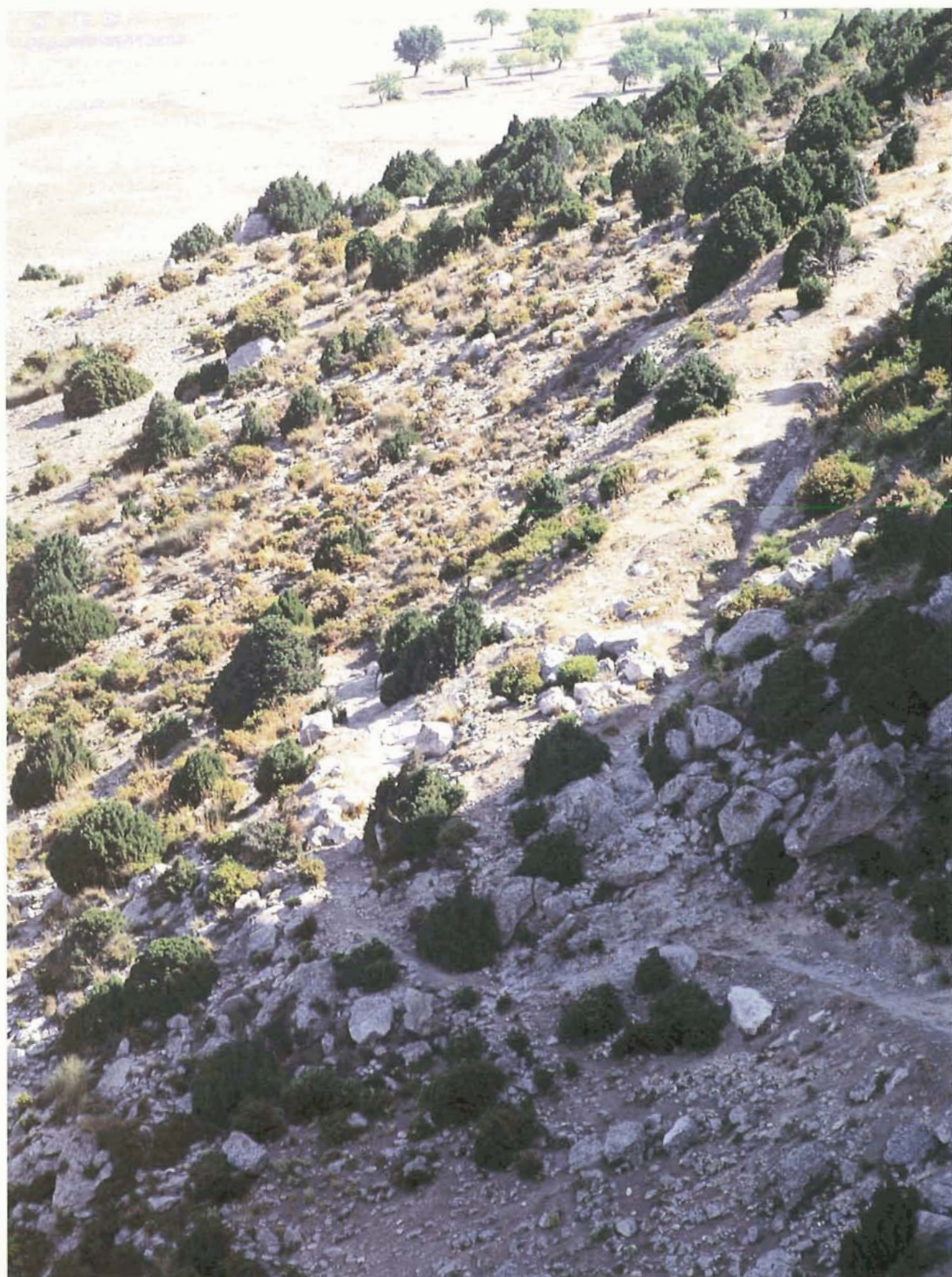
Desechando las hipótesis expuestas no encontramos sentido a la existencia de este camino si no es que fuera una vía sin salida que solamente comunicara áreas habitadas o industriales (hornos?) situadas en la ladera septentrional, entre el Camino Principal y el cortado rocoso que recorre el Norte. También descartamos que sirva de acceso a la necrópolis.

Lo que sí podemos asegurar es que no es una vía de comunicación importante, según demuestran los restos que de ella han quedado, y que tendremos ocasión de ver más adelante en su descripción. Allí observaremos que apenas se perciben en algunos puntos huellas de carriladas, hecho éste que consideramos debido tanto a ser una vía con poco tráfico relativo, como por estar ubicada en una zona en la que la erosión ha provocado su desaparición. En efecto, toda esta área está muy desprotegida y formada además por un tipo de roca caliza muy deleznable.

Por todas estas razones, y a pesar de nuestros reiterados intentos por descubrir mediante minuciosas prospecciones visuales y la realización de catas, algo más de la trayectoria de este interesante camino, de forma que nos pudiera ilustrar sobre su razón de ser, no pudimos conseguir descubrir de él más de lo que consta en la descripción. Por ello, el estudio de este camino lo damos por cerrado en este libro, a no ser que se realicen descubrimientos imprevistos que nos indiquen la conveniencia de proseguir su investigación.

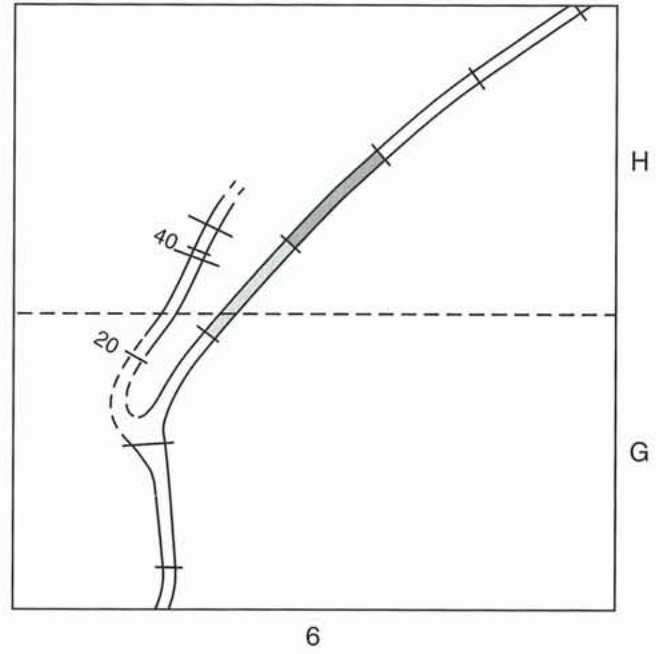
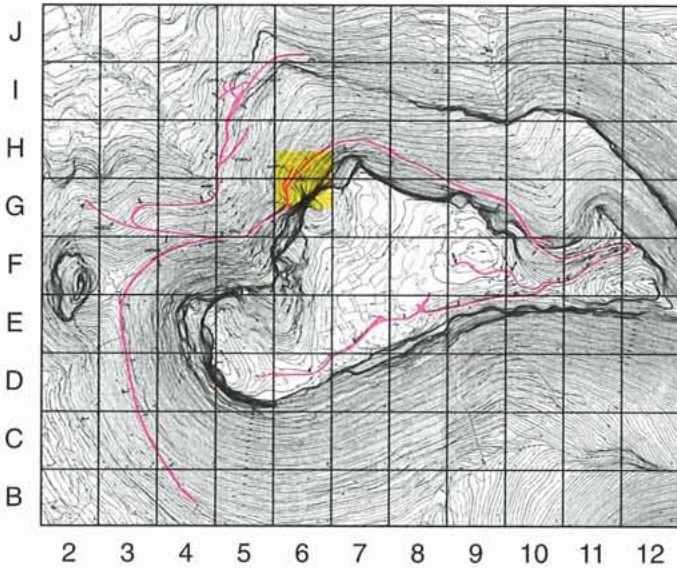
La misma falta de señales comentada también la tenemos en su unión con el Camino Principal (Lám. CLXX). Esta la ubicamos en torno al punto 1.440m. por ser esta zona la única con una orografía que pudo hacer posible su salida de él.

De igual manera situamos en esta confluencia un apartadero, aunque no haya señales de él, simplemente por deducción, si tenemos en consideración las distancias regulares a las que son situados. En efecto, si tenemos en cuenta que el apartadero anterior se situaba en torno al punto 1.200 m., y que el siguiente no puede ser otro que el importante de la Fuente de Meca (alrededor del punto 1.640 m.), el apartadero que supone el inicio del Camino B se sitúa a la distancia ideal y justamento en torno al punto medio de la distancia que separa los apartaderos citados.



Lám. CLXX.—Vista del Camino B y del Principal.

TRAMO 20-40 m.



La totalidad del tramo 0-20 m. y la mayor parte del 20-40 m. no conservan señales del trazado de este camino. Los agentes atmosféricos, el tipo de roca, la vegetación y el coincidir la zona con un espolón de la ladera, han ocasionado una fuerte erosión que incluye pérdida de roca.

Actualmente se ven grandes bloques pétreos desgajados que han quedado instalados tanto sobre la zona por la que discurría el camino como por los alrededores (Lám. CLXXII).

Durante los nueve primeros metros del recorrido del tramo no aparece la roca basal en superficie debido a ser una zona dismantelada. Por este motivo no se realizó ninguna labor de limpieza o excavación.

La única parte de su trayectoria en la que se han mantenido señales de rodadas, se sitúa entre el punto 34'70 m. y el 39'50 m. No están extraordinariamente marcadas (Lám. CLXXI), pero son señales inequívocas de rodadas, muy erosionadas por estar situadas superficialmente. En algunos puntos de la citada parte aparecen carriladas dobles que corresponden a distintos niveles o alturas. En el tramo siguiente aumentan las rodadas paralelas, observándose tres o más niveles diferentes. Esto es debido al deslizamiento trasversal de las ruedas, consecuencia de la inclinación lateral del camino.

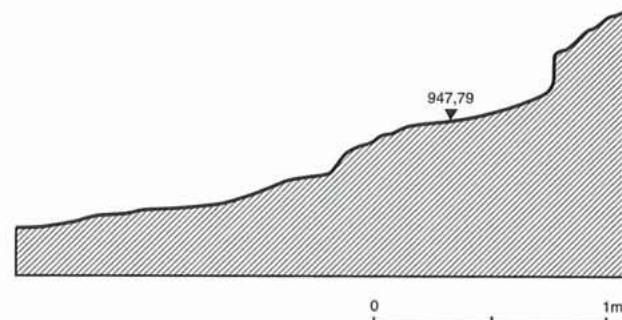


Fig. 75.—Sección en el Punto 38'44 m.

Según se puede apreciar en la sección de la figura 75, al realizar el trazado de este camino no se efectuó un allanamiento previo de la base rocosa, como es lo habitual. Por dicho motivo los carros que circularon por este tramo y el siguiente debieron hacerlo llevando una gran inclinación. Este aspecto en concreto lo volveremos a tratar con mayor detenimiento en el Capítulo IV.

En este tramo no existen laterales rocosos que delimiten su trayectoria, siendo por ello muy escasos los sedimentos acumulados en él.

La pendiente que existe desde el inicio de este camino hasta el punto 40 m. es prácticamente nula. Los veinte primeros metros tienen una diferencia de cota de -0'70 m., lo que supone una pendiente del -3'50%. La diferencia entre el punto 20 m. y el 40 m. es de +0'08 m., es decir, que tiene una pendiente del +0'04%.



Lám. CLXXI.—Detalle. Señal de rodada.

TRAMO 40-60 m.

Sólo se han excavado los diez metros primeros del recorrido de este tramo (Lám. CLXXV).

A partir del punto 49'50 m., lugar en donde se situaba la última señal de rodada, empezó a aparecer un tipo de roca caliza que, debido a su textura, pensamos era prácticamente imposible que pudiera conservar huellas de carriladas. Por ello, tras avanzar 1'50 m. más, con resultados negativos, decidimos abandonar la excavación de este tramo.

También la prospección superficial de la zona por la que debería continuar, ofrecía la presencia de roca de las mismas características, por lo que dimos por concluidos definitivamente los trabajos de su descubrimiento.

No existen laterales rocosos salvo en torno al punto 49'40 m. de la derecha, en donde se eleva un máximo de 0'60 m. sobre la base de la carrilada de este lado.

La rodada derecha se conserva bien delimitada y con bastante profundidad (Fig. 76) desde el punto 43'20 m. al 46'20 m. (Lám. CLXXIII) y desde el punto 47'20 m. hasta el 49'40 m. (Lám. CLXXIV). En el punto 47'90 m. llega a tener una anchura máxima de 0'27 m. El ancho mínimo es de 0'10 m. en el punto 43'30 m.

En la parte izquierda del camino se observan sucesivos niveles de rodadas (Lám. CLXXV y fig. 76) a lo largo de los 5'50 m. primeros del tramo.

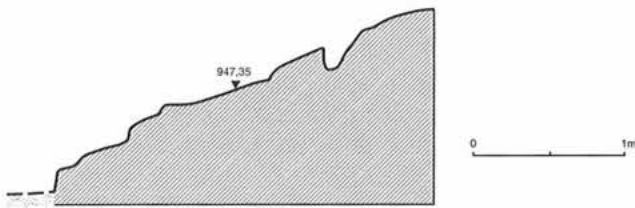


Fig. 76.—Sección en el Punto 44'65 m.



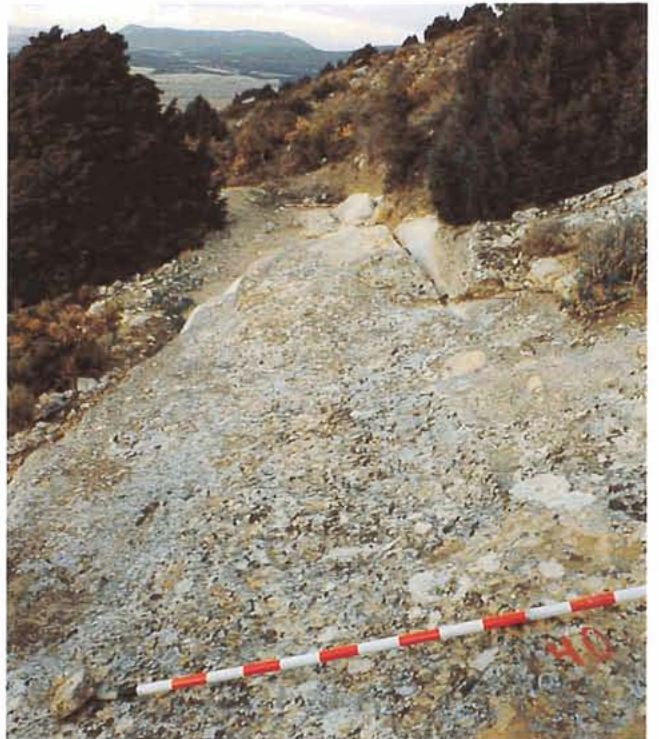
Lám. CLXXII.—Vista general del Tramo 20-40 m.



Lám. CLXXIII.—Detalle del camino.



Lám. CLXXIV.—Detalle de la carrilada derecha.



Lám. CLXXV.—Vista general del Tramo 40-60 m.

## CAMINO C

Al contrario de lo que comentábamos al tratar del Camino B, con relación a su forma de descubrimiento, tenemos la certeza de que el Camino C debía existir como una de las vías secundarias, y así obramos en consecuencia.

Esto lo intuimos desde el momento en que descubrimos las huellas del Camino Principal que se metían debajo del aljibe medieval situado más abajo de la Fuente de Meca, y esta intuición nos llevó a prospectar la zona comprendida entre el Castellar y el cerrillo situado a Poniente en pos de su descubrimiento.

Es curioso este tipo de presentimiento que sin motivo e incluso a veces en contra de toda lógica, se tiene, resultando luego verdadero. Este es el caso que al principio nos ocurría con el Camino C. Por un lado teníamos esa intuición pero, por otro, iba en contra de la lógica, ya que según la configuración de los terrenos circundantes, la única dirección posible que podía tener era hacia el S-SE., siguiendo el descenso paulatino que marcan las curvas de nivel, pero con la incoherencia de que su trayectoria no tenía salida, sino que conducía a un vallecillo cerrado con un estrecho barranco en su fondo. A pesar de todo, el trabajo de prospección comentado se realizó, pero sus resultados fueron negativos y abandonamos la búsqueda.

Años más tarde, tras el descubrimiento del recorrido del Camino Principal de acceso a la ciudad, y una vez trasladadas las trayectorias al plano, tuvimos mayor certeza sobre la existencia de este camino.

Nuevamente se realizaron prospecciones, ampliando el radio de acción a unas 18 Ha. y cubriendo todas las posibilidades de su trazado, que incluía la hipotética realización de fuertes curvas y contracurvas, a pesar de que según nuestra experiencia no era lo habitual en los trazados de vías ibéricas.

Muchas horas e incluso jornadas se dedicaron a prospectar toda esta ladera, subiendo y bajando, comprobando cualquier señal por ligera que pareciera en la roca o las posi-

bles plataformas, pero los resultados siguieron siendo negativos, quedando ya casi definitivamente convencidos de que este camino había desaparecido, por no decir que no existía.

En la campaña de 1990-91, durante la que se descubrieron los últimos tramos, que ahora publicamos, del Camino Principal y los inicios de los Caminos B, E, F, G y H, nos dimos cuenta por primera vez de la existencia de una compleja y estudiada red de caminos, ubicados de tal forma que, partiendo del Camino Principal, comunicaban la ciudad con cualquier punto de las laderas y se dirigían a todas las direcciones posibles de los llanos circundantes.

Con este estado de la cuestión ya no nos quedaron dudas de que el Camino C existió, aunque no pudiéramos encontrar señal alguna de él por haber desaparecido a consecuencia de la erosión. Pero en la investigación las hipótesis o las creencias no sirven si no tienen demostración, y por ello, debíamos insistir una vez más en su descubrimiento.

Viendo la configuración de las trayectorias que seguían los caminos hasta entonces descubiertos, trasladamos aquella al Camino C, trazándole sobre el plano como si realmente existiese.

De esta forma, tras un estudio metódico de las diferencias de cotas que las curvas de nivel señalaban para situar el camino, redujimos la búsqueda solamente a unas 4Ha., ya que, según nuestros cálculos, de existir, tendría que pasar por las zonas que habíamos calculado previamente sobre el plano. Es decir, el camino tendría que salir de las proximidades de la Fuente de Meca, pasar por la parte más honda de la zona situada entre Meca y el cerrillo occidental y seguir descendiendo paulatinamente por la ladera Oeste de Meca hasta tomar la dirección SE. Más adelante, cerca del cortado que forma el barranco del fondo del vallecillo, nos fue imposible imaginar su trayectoria.

De acuerdo con lo dicho, se iniciaron otra vez los trabajos de búsqueda, haciéndose varias catas entre Meca y el cerrillo, siempre con resultados negativos. Se ajustó la prospección de la ladera de Meca al máximo según nuestros cálculos, haciéndola más metódica, hasta que por fin percibimos una ligera señal en la roca que, tras su comprobación y limpieza, vimos que correspondía a la carrilada derecha del camino. Se situaba a más de medio kilómetro de la Fuente de Meca, en la ladera SO. del cerro, concretamente en el cuadro B4 del plano fotogramétrico (Lám. CLXXVII).

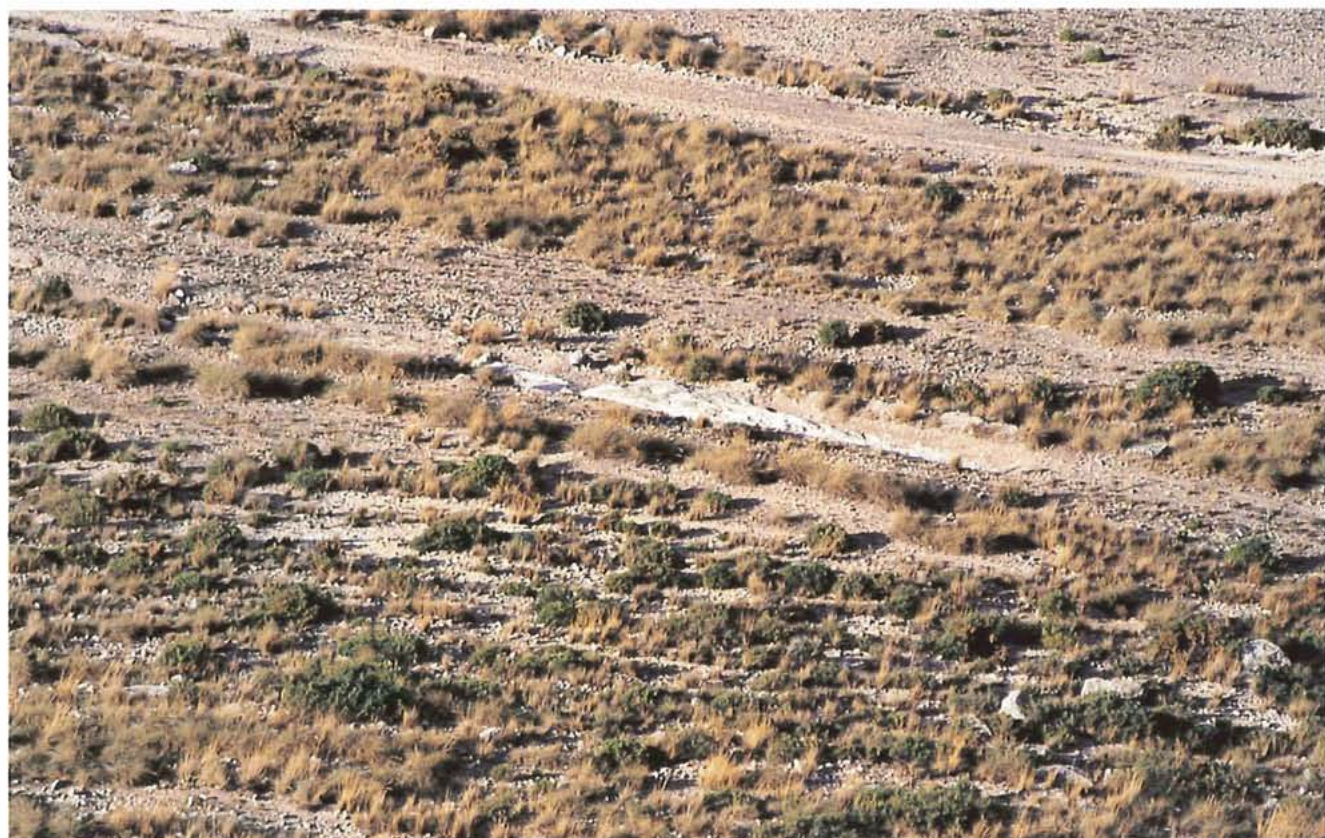
Lo descubierto de este camino a partir de entonces es poco y está mal conservado, temiendo que podamos obtener pocos datos de él, debido a que prácticamente ha desaparecido por discurrir por una zona desprotegida y muy erosionada. Solamente, por ahora, hemos conseguido situarle por los escasos restos de sus carriladas en el cuadro citado y en el E3 (Lám. CLXXVI).

No perdemos, sin embargo, la esperanza de que si conseguimos seguir sus huellas hacia el Sur, podremos obtener interesantes datos sobre su trazado, sobre todo al llegar a la zona del barranco, en donde es posible que exista alguna señal de la forma de salvarlo.

Creemos que este camino no tuvo tanto tráfico como los caminos secundarios F, G o H que se dirigen al Norte y Este, pero, de todas formas, sus carriladas demuestran que fue bastante utilizado. Pensamos que se dirige hacia el Sur, bordeando los vallecillos formados en la ladera occidental del Mugrón, llegando hasta tierras de labor dedicadas a cultivos de secano.

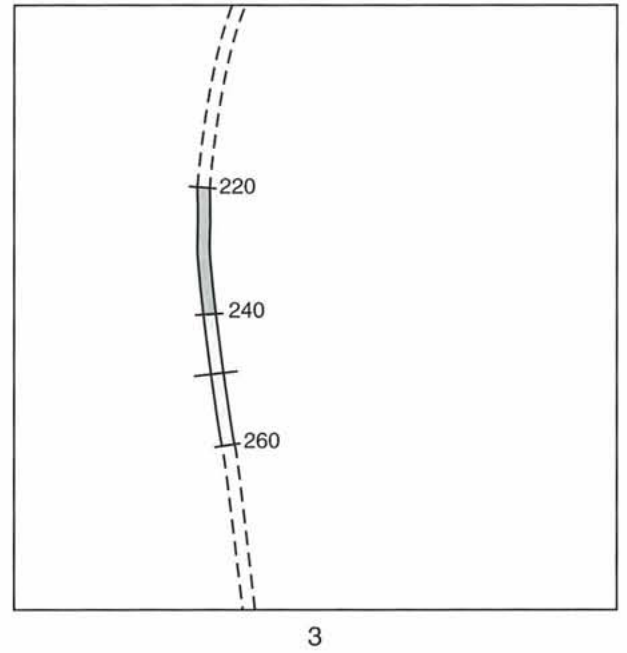
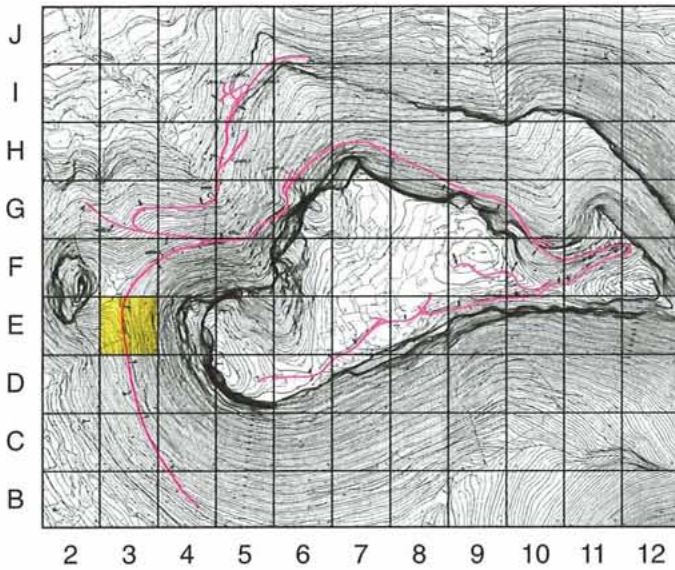


Lám. CLXXVI.—Vista desde la ciudad del Primer Tramo.



Lám. CLXXVII.—Vista desde la ciudad del Segundo Tramo.

TRAMO 220-240 m.



La localización de este tramo se trató de realizar en sentido inverso, es decir, a partir del que veremos seguidamente, por ser éste en el que se localizaron las señales de las carriladas.

Decimos “se trató de localizar” porque, al final, no se pudo conseguir. Aunque en todo el recorrido de este tramo no hemos hallado ninguna señal del camino (Lám. CLXXX), incluimos su trayectoria porque es la que debió tener, de acuerdo con la dirección que siguen las carriladas del tramo siguiente y porque se dirige hacia la parte más baja de la zona que separa el Castellar de Meca del cerrillo situado al Oeste. De todas formas, también es posible que su trayectoria sea ligeramente más a la derecha de donde la hemos colocado.

Creemos que, si existen otras zonas con restos de este camino, éstos serán escasos y mal conservados, al menos en

los primeros centenares de metros. Lo pensamos porque la roca no es muy consistente, exfoliándose o deshaciéndose en pequeños trozos con facilidad, y porque su trazado discurre por una ladera cuya roca basal no está protegida con sedimentos, según podemos observar en la fotografía (Lám. CLXXVIII) sacada desde la cima de Meca y en una aproximación tirada con teleobjetivo (Lám. CLXXIX).

Obviamente, faltan también laterales rocosos que, en otras ocasiones, a falta de carriladas, determinan la trayectoria del camino.

La potencia de los sedimentos es escasa, como ya hemos dicho, oscilando entre un máximo de 0'70 m. y un mínimo de 0'30 m. de altura.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -2'11 m. lo que supone una pendiente del -10'55%.



Lám. CLXXVIII.—Detalle. Vista del Primer Tramo.



Lám. CLXXIX.—Detalle. Aproximación.

TRAMO 240-260 m.

Su conservación general es mala (Lám. CLXXXII), debido a la blandura de la roca, que salta con facilidad al resquebrajarse en pequeños trozos. También ha influido en su estado la superficialidad de la roca, la cual está cubierta por una capa de sedimentos que oscila entre 0'20 m. y 0'40 m. solamente. Por estos motivos apenas se conservan señales de carriladas en puntos aislados, coincidiendo con zonas en las que la roca basal se hace más dura, concretamente entre los puntos 247'10 m. y 257 m.

De las dos carriladas, la derecha (Lám. CLXXXI) conserva más restos que la izquierda. Esta apenas se nota en torno a los puntos 247'50 m.-250'50 m. y 254'50 m.-257 m., situándose su cota normalmente por encima de la del realce central del camino (Fig. 77).

En el punto 253'45 m. hay un agujero de poste en el realce central, cerca de la rodada derecha, y otro en el punto 255'95 m., en el centro del realce central. Los diámetros de ambos son de 0'20 m.

Los anchos máximos de las carriladas son de 0'35 m. para la derecha en el punto 249'40 m. y de 0'22 m. para la izquierda en 247'60 m. La mínima conservada de la derecha es de 0'10 m. en el punto 247'40 m.

Al no haber laterales rocosos no hay datos de las rodadas en relación con ellos. Sólo se aprecia un máximo de 0'10 m. en el punto 248'30 m. del lateral izquierdo.

Las alturas máximas del realce central sobre las bases de las carriladas son de 0'17 m. en el punto 250'40 m. para la derecha y de 0'04 m. en 247'90 m. para la izquierda.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es de -1'07m., lo que supone una pendiente del -5'35%.

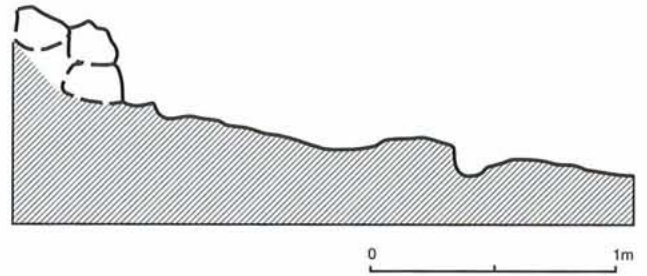


Fig. 77.—Sección en el Punto 248'40 m.



Lám. CLXXXI.—Detalle de la carrilada derecha.

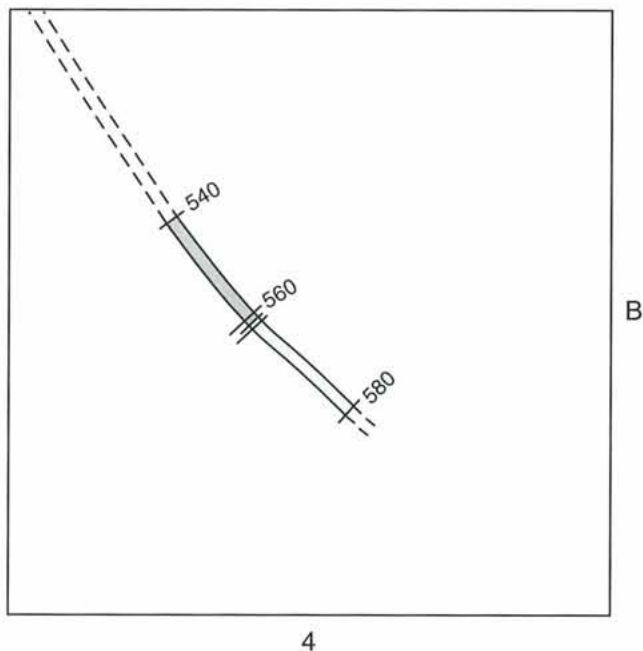
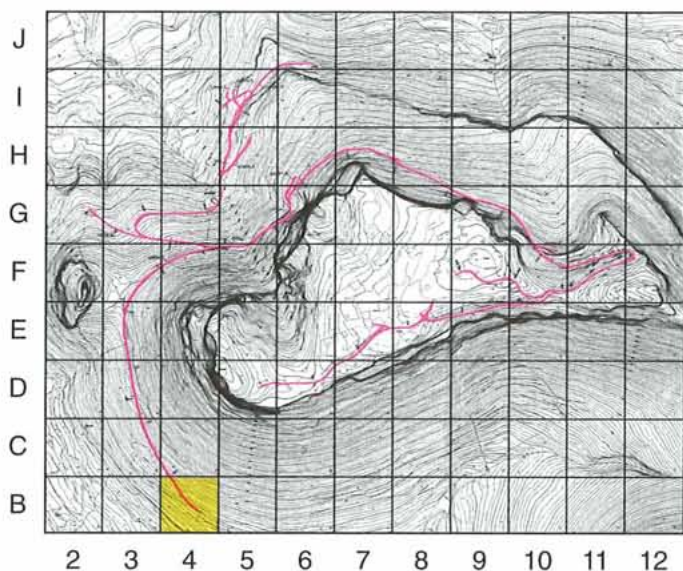


Lám. CLXXX.—Vista general del Tramo 220-240 m.



Lám. CLXXXII.—Vista general del Tramo 240-260 m.

TRAMO 540-560 m.



A partir del tramo anterior tenemos que recorrer trescientos metros para localizar otra vez la trayectoria que sigue el Camino C.

Concretamente el presente tramo fue detectado a partir del hallazgo de una señal de la carrilada derecha en el punto en donde se ha hecho la sección (Fig. 78).

En dicho punto el realce central está dismantelado, habiéndose mantenido de la carrilada derecha solamente una longitud de 0'30 m.

Su conservación es, al igual que en los tramos vistos, mala, especialmente en los ocho primeros metros (Lám. CLXXXIV), en los que la base rocosa es muy deleznable.

A partir del punto 550 m. hasta el 552'30 m., se conservan dos señales de rodadas paralelas en la parte derecha (Lám. CLXXXIII) separadas entre sí 0'30 m. A partir del último punto citado desaparecen, no volviendo a señalarse hasta los 0'50 m. finales del tramo. En cuanto a la rodada izquierda, sólo aparecen ligeras señales de ella entre los puntos 553'20 m. y 554'90 m.

Los laterales rocosos no existen salvo en los cinco metros últimos del izquierdo por realizar una hondonada la base del camino.

Los sedimentos acumulados sobre este tramo eran escasos o nulos. La máxima potencia la tuvieron los siete metros primeros, en donde levantaban alrededor de 0'40 m.

Los datos que hemos podido obtener sobre las carriladas son escasos: Anchura de la derecha, 0'20 m. en el punto

559'30 m. Sus profundidades con relación a los laterales son de 0'14 m. en el punto 551'20 m. de la derecha y de 0'03 m. en el 553'60 m. de la izquierda.

La diferencia de cotas entre los puntos extremos del tramo es de -1'21 m., lo que nos da una pendiente del -6'05%.



Lám. CLXXXIII.—Detalle de carriladas.

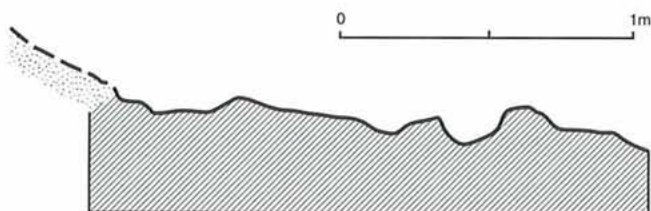


Fig. 78.—Sección en el Punto 559'70 m.

## TRAMO 560-580 m.

Al igual que el anterior tramo, éste se halla en general muy desmantelado (Lám. CLXXXVI) por estar la base rocosa bastante descompuesta.

De las dos carriladas, la derecha se conserva mejor. Se aprecia perfectamente desde el punto 560 m. al 560'80 m. y desde el 568'60 m. al 574'50 m. (Lám. CLXXXV). En el resto del recorrido se ha perdido.

La cota de la carrilada izquierda está siempre por encima de la de la derecha una media de 0'30 m. (Fig. 79). Las señales que permanecen de aquélla son ligeras y escasas, apreciándose levemente desde el punto 560 m. al 562'80 m., en torno al punto 567 m. y desde el 574'70 m. al 577 m.

Solamente hay lateral rocoso en los ocho primeros metros del izquierdo, en donde se eleva un máximo de 0'60 m.

Los sedimentos que cubrían este tramo eran escasos, lo que sin duda ha venido favoreciendo su erosión. La mayor potencia se situaba en la zona media, en donde casi alcanzaban el medio metro.

Los anchos máximos de las carriladas eran de 0'19 m. en el punto 560'50 m. para la derecha y de 0'16 m. en el punto 560'90 m. para la izquierda.

La profundidad máxima de la carrilada derecha con relación a su lateral rocoso era de 0'60 m. en el punto 566'90 m.; la mínima era de 0'18 m. en el punto 560'90 m.

La altura máxima que tenía el realce central del camino sobre las bases de las rodadas era de 0'40 m. en el punto 561'90 m. para la derecha y de 0'08 m. en el punto 560'40 m. para la izquierda. Las mínimas eran nulas o negativas en varias zonas.

La diferencia de cotas existente entre los puntos extremos del tramo es de -1'87 m., lo que supone una pendiente del -9'35%.

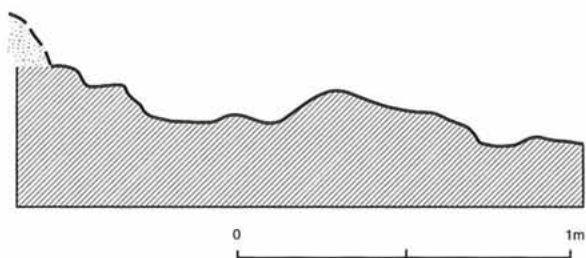


Fig. 79.—Sección en el Punto 560'74 m.



Lám. CLXXXV.—Detalle del carril derecho.



Lám. CLXXXIV.—Vista general del Tramo 540-560 m.



Lám. CLXXXVI.—Vista general del Tramo 560-580 m.

## CAMINO D

El descubrimiento de este camino secundario fue el último que se realizó de cuantos publicamos en este libro. Su localización fue consecuencia del análisis lógico de la distribución de los caminos que existen en el entorno próximo de Meca (Lám. CLXXXVII).

En efecto, tras haberse ido descubriendo, una tras otra, todas las vías que ahora estudiamos, faltaba una dirección hacia la que no se dirigía ninguna y que, sin embargo, debía existir, de acuerdo con el sistema de red de caminos realizado en Meca, ya anteriormente comentado.

En la descripción del Camino Principal veíamos que la trayectoria de éste, a partir de la zona de la Fuente de Meca y hasta que cambia su dirección mediante una curva de 180° para enfilarse al aljibe situado debajo de aquélla, se había perdido por completo. A pesar de nuestros esfuerzos no habíamos sido capaces de encontrarlo por situarse en una zona densamente poblada en época medieval, cuyos habitantes habían desmantelado en ocasiones la base rocosa para extraer piedra con la que construir sus viviendas o simplemente lo habían hecho para allanar los suelos de sus casas.

Por esta razón, al igual que no pudimos seguir la trayectoria del Camino Principal, tampoco conseguimos descubrir los inicios del Camino C, según vimos al tratar de él, y lo mismo nos ha ocurrido con el Camino D.

Así pues, aunque nuestras conjeturas sobre su existencia fueron válidas, y no se tardó mucho tiempo en que encontráramos testimonios físicos de este camino, no hemos conseguido averiguar su punto de conexión con el Camino Principal, al igual que nos ha ocurrido con el Camino C.

Según nuestros cálculos, creemos que este camino sale unos cien metros más adelante de donde lo hace el Camino C, es decir, cerca del inicio de la curva citada anteriormente, antes de que el Camino Principal cambie de dirección.

En dicho punto el Camino Principal tiene que realizar esta fuerte curva por razones topográficas, abandonando por

primera vez la dirección de su trayectoria hacia el Oeste desde que salió de la ciudad. Más adelante, una vez salvados los obstáculos orográficos de esta zona, vuelve a retomar la citada dirección, según hemos visto.

El Camino D, sin embargo, no abandona esta dirección, llegando en cierto momento a discurrir en paralelo con el Camino Principal, aunque con una diferencia de cota en torno a los cuarenta metros por encima de él. Por dicha razón hemos llegado a pensar en la posibilidad de que el Camino D fuera primitivamente el Camino Principal dada su constante tendencia a dirigirse al Poniente.

Sea acertada o no esta hipótesis poco importa; el hecho es que la intensidad del tráfico que demuestran las huellas de sus carriladas es inferior a la que tuvo el que llamamos Principal, y por ello debemos considerarle como vía secundaria.

Si bien, como decimos, no hemos podido detectar su punto de salida del Camino Principal, ni los primeros metros de su recorrido, el hallazgo de señales de sus carriladas no fué difícil, especialmente porque había relativamente poco espacio físico por el que necesariamente tenía que discurrir en el caso de que existiera.

Para su detección aplicamos el principio general de que el camino tenía que ir bajando de cota y, en este caso, dirigirse hacia el Oeste. Sólo tuvimos que prospectar visualmente el espacio situado al Norte del cerrillo y, cerca de unos cortados rocosos de varios metros de profundidad, pudimos apreciar las señales de rodadas en algunas zonas.

La continuación de la prospección hacia atrás nos dio como resultado el descubrimiento del tramo que describiremos a continuación y que es el más cercano al Camino Principal que hemos conseguido hallar, no habiendo servido en este sentido las minuciosas prospecciones visuales realizadas ni las catas practicadas en varios de los lugares por los que pensamos debería pasar.

Aunque en principio tanto este camino como el Principal se dirigen al Oeste, creemos que uno de los dos tiene lógicamente que variar su dirección. En teoría el que lo deberá hacer será el Camino D, el cual, tras bordear parte del cerrillo, posiblemente se dirija, descendiendo lentamente, hacia el SE. para llegar a una gran extensión de terreno, prácticamente llano, que debió estar dedicada en la antigüedad al cultivo de cereal, aunque también es posible que estuviera poblada de bosque o de plantaciones de árboles de raíces profundas, como el olivo o el almendro, o incluso fuera en parte zona de pasto para abastecer la importante cabaña ganadera, especialmente équidos y ovicápridos, que sin duda debió tener la ciudad de Meca.

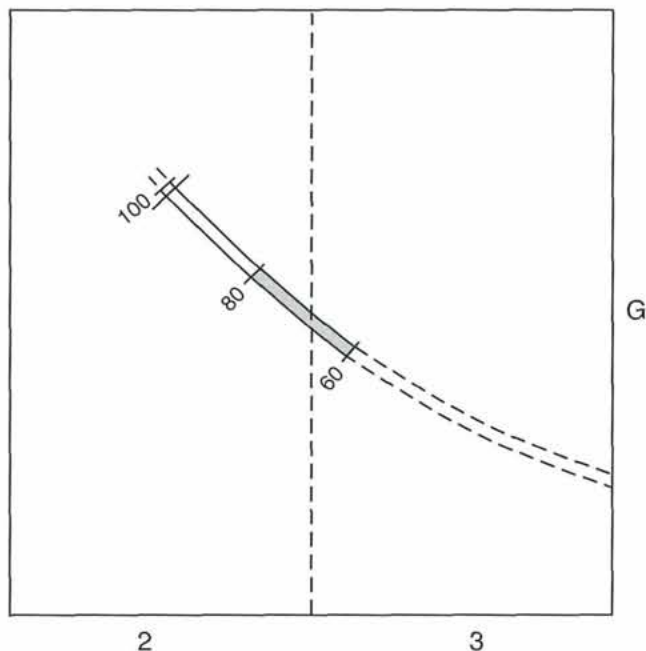
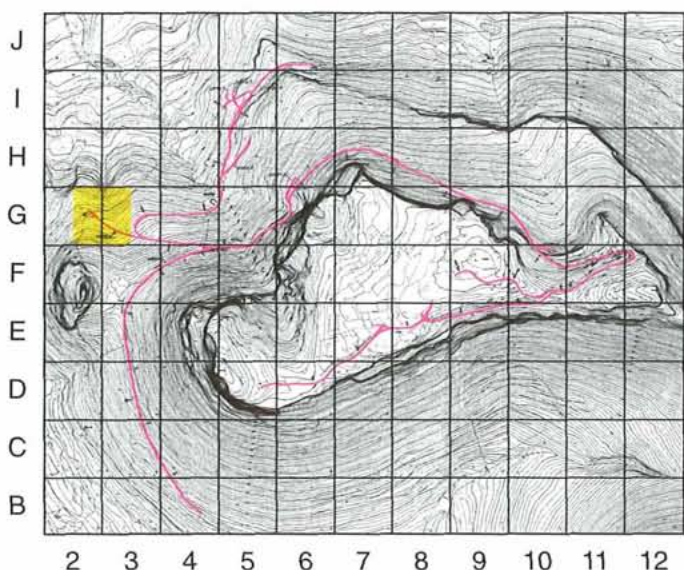
Es lógico pensar, hablando de este aspecto económico, que los terrenos del llano se dedicaran a la ganadería caballar, mientras que terrenos más pobres, como los de la Sierra del Megrón fueran más utilizados por rebaños de ovejas, cabras o cerdos.

En lo que ahora publicamos solamente apuntamos la existencia de este camino y documentamos los primeros tramos más cercanos al Camino Principal que hemos conseguido descubrir. Para próximas publicaciones pensamos proseguir su descubrimiento hasta donde nos sea posible, lo que quizá nos proporcione poder documentar zonas o tramos con calzada artificial en áreas en las que no exista la dura base rocosa sobre la que vienen discurriendo todos los caminos hasta ahora estudiados.



Lám. CLXXXVII.—Vista del Camino D, al fondo.

TRAMO 60-80 m.



El primer tramo de este camino, cuya trayectoria hemos podido documentar, tiene su inicio aproximadamente a unos sesenta metros de distancia del Camino Principal (Lám. CLXXXIX).

Los primeros testimonios de la existencia del Camino D los encontramos mediante prospección visual en los inicios del tramo siguiente.

Una vez determinado dicho tramo, procuramos seguir su trazado hacia ambos lados. Especial hincapié hicimos en seguirlo hacia atrás hasta intentar conectarlo con el Principal; pero no conseguimos determinar más que la trayectoria del que tratamos, y aún con dudas, ya que no existen señales evidentes de su trazado.

Esta falta de datos no es debida a la erosión, como hemos visto que solía ocurrir en el Camino C, sino al desmantelamiento sufrido por la roca basal en época medieval con el fin de hacer allanamientos para edificar casas, o incluso a la extracción de piedra para ser empleada en la construcción.

El hecho es que ni la prospección exhaustiva de alrededor de los sesenta metros que hay de distancia hasta el Camino Principal, ni la realización de catas, nos ha permitido determinar su trayectoria ni su conexión con aquél. De todas formas dicha trayectoria no puede variar apenas de la que hemos marcado con línea de trazos en el plano de la figura 1. A pesar, pues, de que la roca basal en esta zona de la ladera del cerrillo situado al Oeste de Meca es muy dura y consistente, según podremos apreciar en una de las láminas del tramo próximo, apenas se puede percibir una ligerísima señal de carrilada en el último metro del tramo (Lám. CLXXXVIII); en el resto, como decimos, no existe señal alguna.

Entre los sedimentos acumulados sobre él hay una gran densidad de piedras de pequeño y mediano tamaño, sin duda pertenecientes a muros de construcciones medievales situadas en la ladera a la izquierda del camino. Su potencia oscila alrededor de los 0'60 m. en el lateral izquierdo y entre

los 0'30 m. y los 0'50 m. en el derecho.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es de -1'27 m. La pendiente, pues, no es excesiva, llegando sólo a alcanzar el -6'35%.



Lám. CLXXXVIII.—Detalle de la rodada derecha.

TRAMO 80-100 m.

La mayor parte de este tramo está muy dismantelado (Lám. CXCI), manteniéndose las rodadas en zonas de roca dura.

En el punto 80 m. se ven las primeras señales de ambas carriladas, que apenas recorren un metro la derecha y dos metros la izquierda. A partir de aquí ambas rodadas aparecen fuertemente marcadas de trecho en trecho. En los metros finales la rodada izquierda tiene varios surcos paralelos (Fig. 80), mientras que de la derecha no se aprecia mas que el surco que se corresponde con el más cercano de la rodada izquierda (Lám. CXC).

No hay laterales rocosos. La roca afloraba en varios puntos, entre ellos el primer metro del tramo, que fue donde se localizó este camino.

La base del tramo hace escalones. En ellos se acumula el relleno que llega a tener 0'75 m. en torno al punto 82'50 m. A partir del punto 92'20 m. había más sedimentos, los cuales llegaban a cerca del metro.

Los anchos máximos de las rodadas son de 0'24 m. para la derecha en el punto 81'10 m. y de 0'41 m. para la izquierda en el punto 92'50 m. Los mínimos son de 0'18 m. y 0'15 m. en los puntos 93'30 m. y 99'80 m., para la derecha e izquierda.

Las profundidades de las rodadas con relación al lateral izquierdo llegan a un máximo de 0'23 m. en el punto 98'30 m. y a un mínimo de 0'02 m. en el punto 94'10 m.

Las alturas del realce central sobre las bases de las rodadas tienen unos máximos de 0'34 m. en el punto 81'40 m. de la derecha y de 0'23 m. en el 98'40 m. de la izquierda. Los mínimos son nulos o negativos en muchas zonas.

La diferencia de cotas existente entre los puntos extremos de este tramo aumenta considerablemente, llegando a ser de -2'92 m. La pendiente, pues, es del -14'60%.

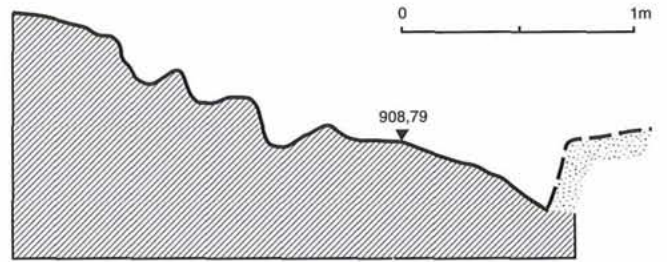


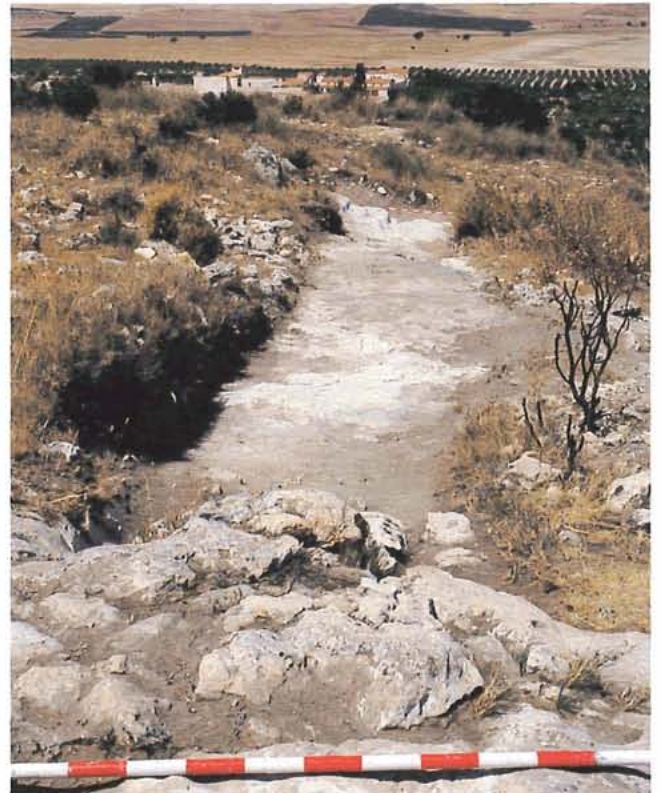
Fig. 80.—Sección en el Punto 98'90 m.



Lám. CXC.—Detalle de rodadas paralelas.



Lám. CLXXXIX.—Vista general del Tramo 60-80 m.



Lám. CXCI.—Vista general del Tramo 80-100 m.

## CAMINO E

El siguiente camino secundario que nos encontramos tras dejar el cruce con el Camino D, lo hacemos a poca distancia de pasar el aljibe, concretamente en el punto 1982 m. (Lam. CXCII).

Contrariamente a la forma de realizar la salida de los dos anteriores, éste lo hace a la derecha, y contrariamente a la forma de tener los trazados de todos los caminos, la del Camino E tiene una trayectoria ascendente durante los tramos descubiertos de su recorrido.

Su hallazgo ocurrió de la misma manera que el del Camino B, es decir, de forma casual, ya que en ningún momento pensamos que por esta zona discurría una vía. Por dicha razón, y como ya se comentó al hablar del otro camino, el B, que también pasa por esta zona, no se llevó a cabo su prospección sistemática.

En los últimos días de la campaña de excavación de 1991, mientras se estaba trabajando en el descubrimiento de la compleja zona del Camino Principal en la que éste cambia su dirección hacia el SO. mediante la curva de 180°, en torno al punto 2.140 m., uno de los obreros nos comunicó que por encima del farallón rocoso situado al lado derecho del camino, se veían señales de carriladas. En efecto, al subir los escasos metros que nos separaban del lugar, observamos con sorpresa la presencia de una rodada de unos 0'40 m. de longitud perfectamente marcada en la roca basal de la ladera, prueba evidente de la existencia de un camino.

Durante los días siguientes se siguió trabajando en el descubrimiento de su trayectoria, tanto hacia su conexión con el Camino Principal como en el sentido contrario.

Según veremos en la descripción, su estado de conservación no era bueno y por ello poco se consiguió en su descubrimiento, ya que tanto hacia un lado como hacia el otro las señales se perdieron. La poca consistencia de la base rocosa de esta zona, la erosión y su no excesivo tráfico, han sido los principales motivos de la carencia de datos físicos sobre su trazado.

Por estas razones, las meticulosas prospecciones realizadas en las áreas por las que inevitablemente tendría que pasar el camino, así como las catas que se abrieron para intentar saber algo más sobre su trayectoria, dieron resultados negativos.

Si bien se puede saber la salida exacta de esta vía del Camino Principal, aunque no existan allí señales de rodadas, no podemos decir lo mismo de su destino.

Si recordamos lo que dijimos al hablar del Camino B, todo el razonamiento que seguimos en su descripción lo podemos trasladar casi íntegramente a éste en el sentido de encontrar justificación a su trazado.

Al igual que aquél, no tiene otra salida posible que la que tiene el Camino A, ya que el resto del contorno de toda esta zona, según se puede observar en el plano fotogramétrico de la figura 1, son cortados rocosos de varios metros de profundidad. Pero si esta alternativa era absurda para el Camino B, todavía lo es más para el E por las mismas razones.

Las únicas dos opciones que podrían dar sentido a su existencia son las siguientes:

Primera, que sirva para poner en comunicación la ciudad con una zona de habitación extramuros, una zona industrial o bien una zona de necrópolis. Alguna de estas opciones la apuntábamos ya como posible para justificar la existencia del Camino B, pero según el punto del que sale el Camino E, no podemos dar como válidas para éste a ninguna de ellas. Es evidente que para cualquiera de las opciones citadas se podría haber utilizado el Camino B, sin necesidad de realizar el largo recorrido que separa su inicio del inicio del Camino E.

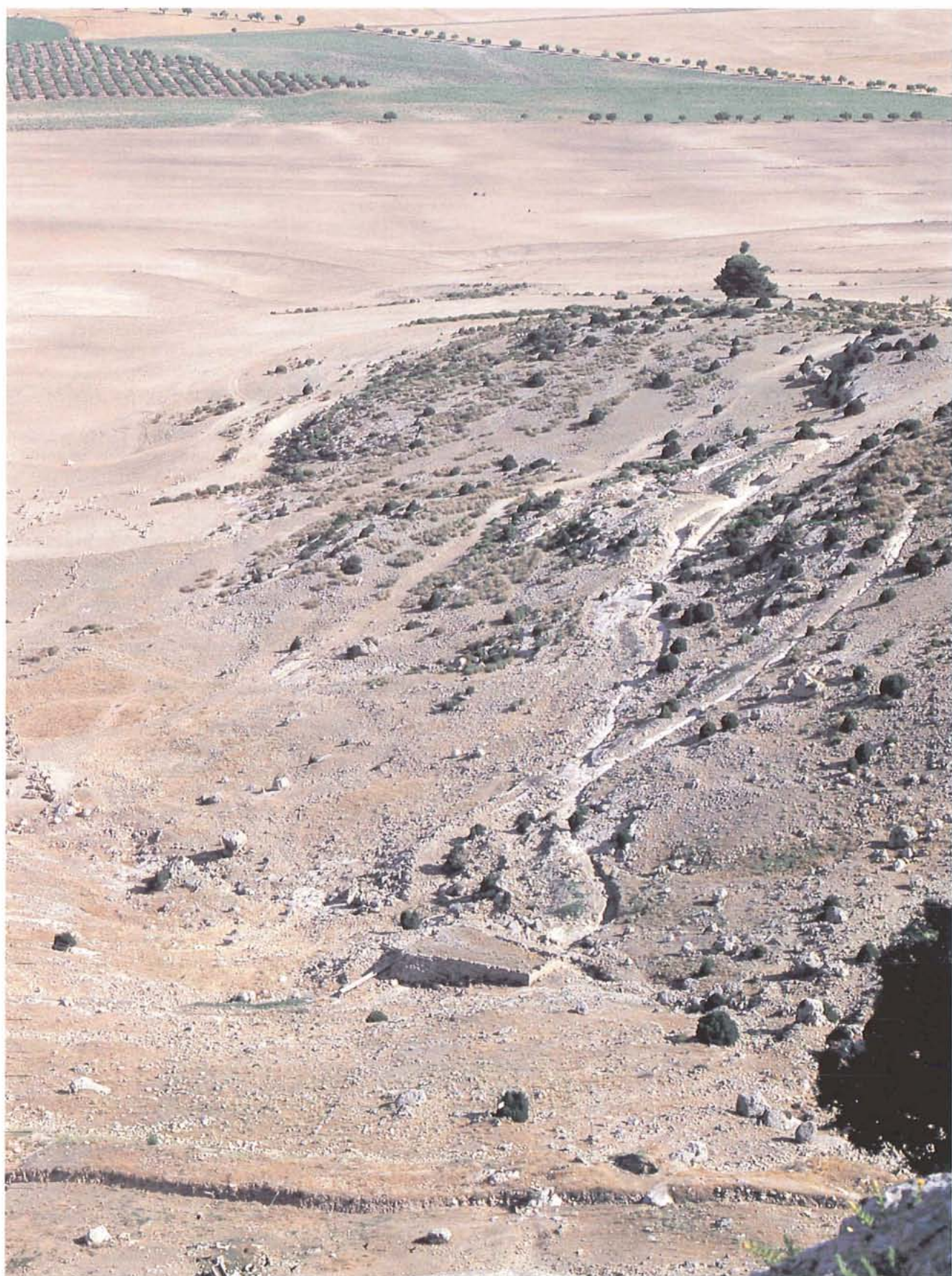
La segunda opción es que tuviera salida por el paso situado en el Cuadro 18, según comentamos también al hablar del Camino B. Las prospecciones realizadas para obtener algún dato que pudiera demostrarlo han sido negativas. El propio paso de que hablamos tampoco nos aclara mucho en uno u otro sentido por la fuerte erosión que ha venido sufriendo, tanto natural como antrópica, puesto que es el paso empleado y obligado para subir directamente al Castellar desde las Casas de Meca, sin tener que dar la vuelta por la Fuente de Meca para ascender a la ciudad por las escaleras existentes en esta zona.

Lo único que estamos en disposición de afirmar con cierta lógica es que este camino parece una antigua vía que fue abandonada tras un cierto período de uso, sustituyéndola por el trazado del Camino G, que veremos más adelante.

Tanto uno como otro llevan la misma dirección, siendo sus trazados paralelos y estando separados por apenas veinte metros de distancia.

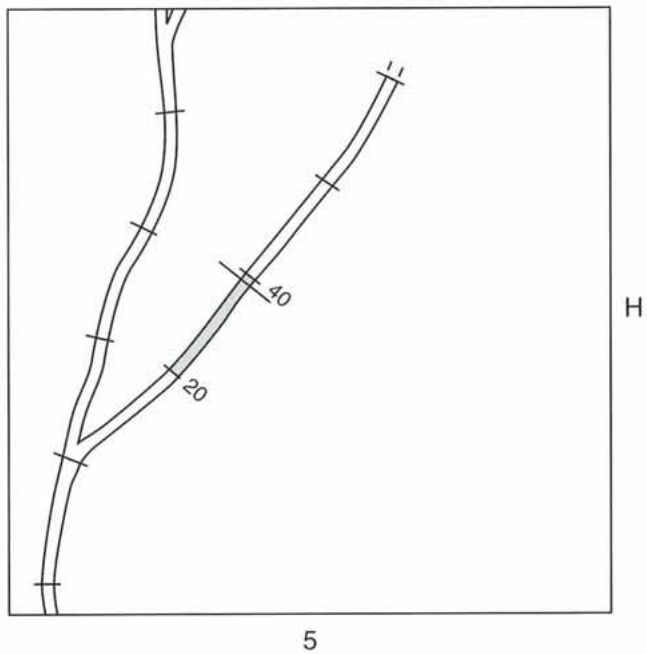
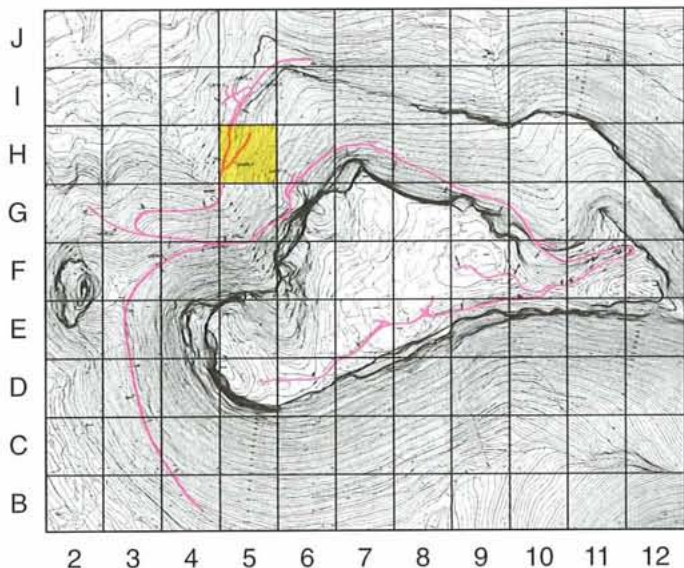
Como ya vimos en nuestro segundo libro publicado sobre Meca, no es extraño ver que los iberos abandonen el uso del trazado de un camino por el de otro, naturalmente siempre que conllevara alguna mejora para la circulación rodada. Este sería el caso del abandono del Camino E por el G, mediante lo cual se consigue evitar una trayectoria peligrosamente próxima al cortado rocoso, tramos ascendentes y pasos difíciles, sin hacer más largo el recorrido.

Aunque, como decimos, creemos que este camino fue abandonado, o por lo menos muy poco empleado después del trazado del Camino G, sí debió seguir utilizándose, al menos, el principio de su recorrido como apartadero, de acuerdo con la adecuada distancia que le separa del anterior, en la zona del aljibe, y del siguiente, en el lugar que llamamos el Gran Nudo de Caminos.



Lám. CXCII.—Vista del Camino E saliendo del Principal.

TRAMO 0-20 m.



Este primer tramo del Camino E se inicia en el punto 1980 m. del Camino Principal (Lám. CXCIV). Está muy dismantelado en su totalidad, tanto por allanamientos medievales como por la actuación sobre él de agentes erosivos naturales, ya que la roca basal de esta ladera es fácilmente degradable, como ya dejamos constancia al tratar del Camino B, que discurre casi en paralelo y a escasas decenas de metros por encima.

En la primera mitad del tramo se aprecia que la base del camino está compuesta por un tipo de roca caliza que se cuartea y levanta con facilidad. En el punto 4'80 m., en concreto, dicha base realiza un escalón de alrededor de 0'15 m. de altura. Sólomente en la segunda mitad aparecen ligeras marcas de carriladas (Lám. CXCIII), concretamente desde el punto 11'30 m. hasta el 14'60 m.

No existen en todo el recorrido del tramo laterales rocosos, ni siquiera el derecho, a pesar de que el trazado es en ladera. Los sedimentos acumulados varían entre los 0'80 m. de potencia en la parte derecha del tramo y los 0'30 m. en la parte izquierda.

Tanto las débiles marcas de carriladas que se mantienen en este tramo, como las que iremos viendo en los siguientes, nos irán dando motivos para pensar que este camino no estuvo tan frecuentado por vehículos de ruedas como el resto de los caminos secundarios, en los cuales las carriladas aparecen más marcadas, incluso en el B.

El hecho de que los dos caminos secundarios que desde esta zona toman la dirección Este, tengan un tráfico menor, tiene la justificación de que la salida hacia el citado punto cardinal es muy problemática, por tener que salvar el alto farallón que rodea la zona media de la ladera norte. Por ello pensamos que la utilización de estos dos caminos quedó reducida a servir de conexión con la parte superior de la ladera norte, utilizándose los Caminos F, G y H para llevar el tráfico hacia las zonas situadas al E. y NO. de Meca.

Contrariamente al tipo de pendiente que venimos obser-

vando, en este tramo y en los siguientes aquella se hace positiva, es decir, tiene una trayectoria ascendente. La diferencia de cotas que existe entre sus dos extremos es de +2'29 m., o sea, una pendiente que llega al +11'45%.



Lám. CXCIII.—Detalle de la rodada derecha.

## TRAMO 20-40 m.

El estado de conservación de este tramo es similar al acabado de describir (Lám. CXCVI).

En los quince primeros metros no existen señales de carriladas debido a las mismas circunstancias que citábamos en el tramo anterior. Estas empiezan a ser visibles a partir del punto 35'40 m., observándose rodadas paralelas tanto en la derecha como en la izquierda, aunque no están muy marcadas.

Para evitar que los carros pudieran deslizarse lateralmente debido a la inclinación de la ladera y a la falta de laterales rocosos (Fig. 81), debieron ponerse grandes bloques de piedra en el lateral izquierdo, a modo de quitamiedos.

Desde el punto 31'60 m. hasta el 34 m., aparece un gran hoyo con una boca circular de 3'40 m. de diámetro, que corta el camino (Lám. CXCIV). Parece ser la base de un silo medieval del que solamente hemos delimitado el contorno del borde.

Los sedimentos acumulados sobre el camino oscilan en torno al metro en todo el lateral derecho, y alrededor de los 0'40 m. en el izquierdo.

Las medidas tomadas solamente se refieren a las alturas del realce central del camino sobre las bases de las carriladas. Las máximas son de 0'12 m. en el punto 37'60 m. de la derecha y de 0'20 m. en el punto 38'80 m. de la izquierda. Las mínimas se hacen nulas en los puntos 35'20 m. de la derecha y 36'70 m. de la izquierda.

La diferencia de cotas existente entre los puntos extremos del tramo es de +1'83 m., lo que supone una subida con una pendiente del +9'15%.

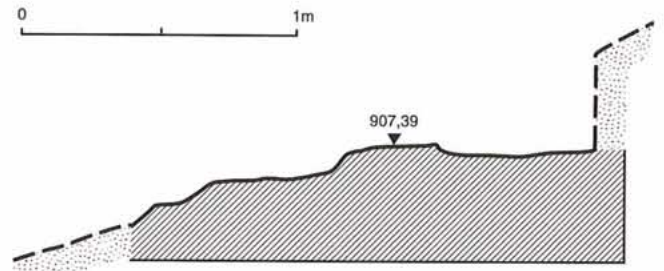
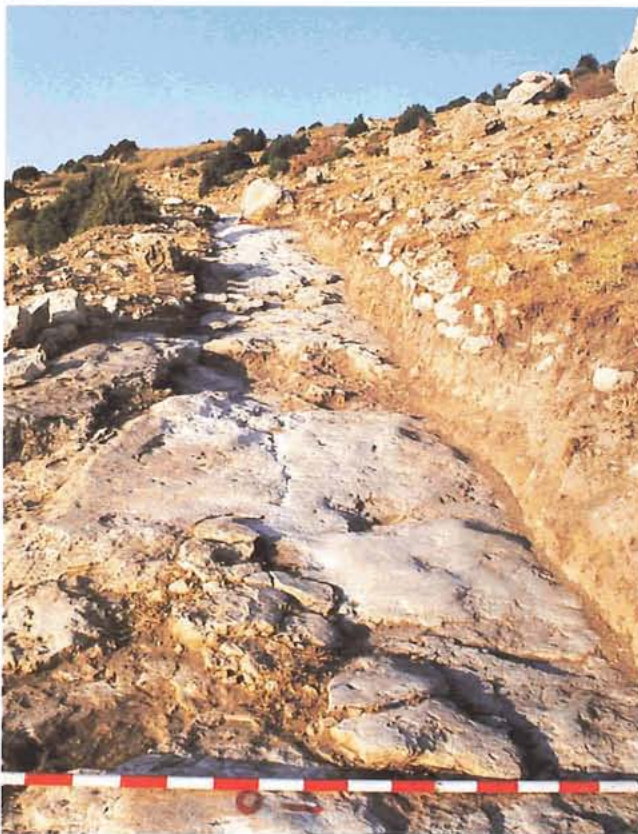


Fig. 81.—Sección en el Punto 39 m.



Lám. CXCIV.—Detalle de fondo de silo medieval.

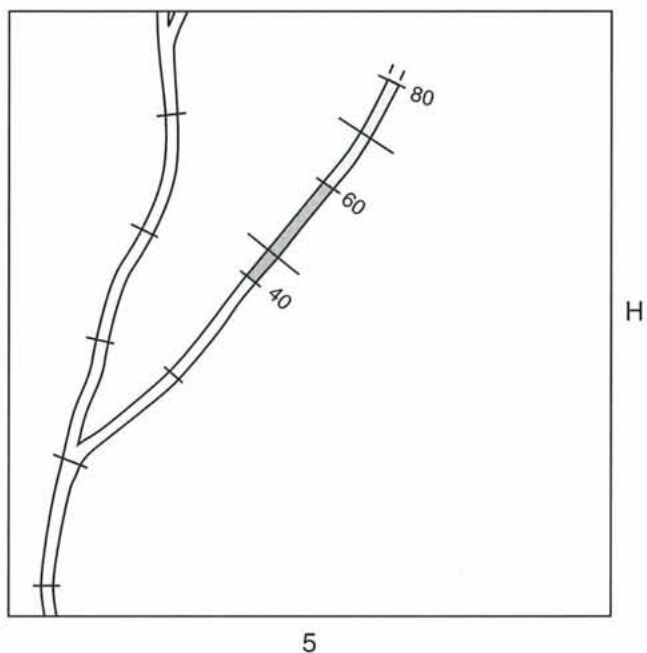
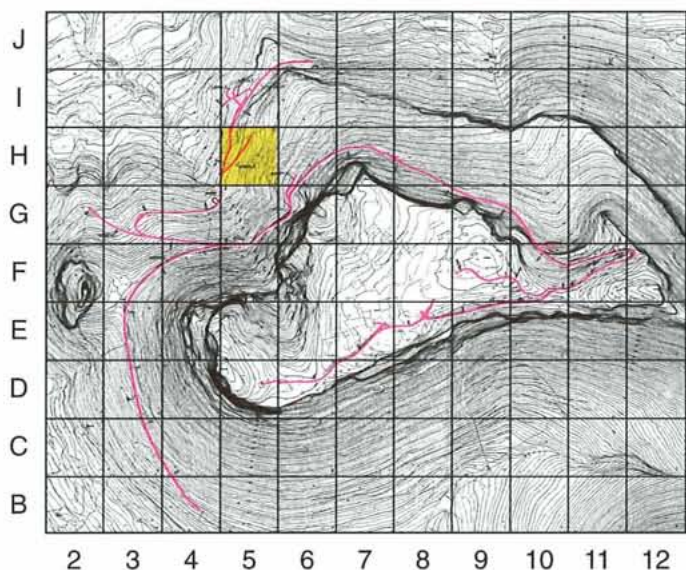


Lám. CXCIV.—Vista general del Tramo 0-20 m.



Lám. CXCVI.—Vista general del Tramo 20-40 m.

TRAMO 40-60 m.



El presente tramo (Lám. CXC VIII) conserva señales de carriladas únicamente en los siete primeros metros de su recorrido. En el resto han desaparecido como consecuencia del desmantelamiento que ha ido sufriendo la capa superior de la roca basal.

Como ocurría en los anteriores tramos, también en éste siguen apareciendo dobles carriladas en algunos sitios, bien marcadas pero poco profundas (Lám. CXC VII). Su formación ha sido debida al sucesivo desplazamiento de las ruedas por la pendiente, ya que no se realizó artificialmente una plataforma previa al trazar el camino (Fig. 82).

En los dos primeros metros del recorrido se observan hasta tres carriladas paralelas en la parte izquierda del camino. La situada más al exterior desaparece al perderse la roca.

No existen laterales rocosos, por lo que la potencia de los sedimentos depositados sobre el camino sigue siendo escasa. Concretamente tienen una altura que oscila entre 0'50 m. y 0'80 m. en la zona derecha, y entre 0'10 m. y 0'40 m. en la izquierda.

Al igual que en el tramo anterior, sólo hemos conseguido tomar las medidas relativas a las alturas que alcanza el realce central del camino sobre las bases de las rodadas. Las máximas son de 0'03 m. en el punto 44'80 m. para la derecha y de 0'26 m. en el punto 45'30 m. para la izquierda. La altura mínima se hace nula en el punto 43'10 m. de la derecha y de 0'04 m. en el punto 41'80 m. de la izquierda.

La diferencia de cotas que tienen los puntos extremos del tramo sigue siendo similar a las anteriores: +1'82 m. La pendiente es, pues, del +9'10%.

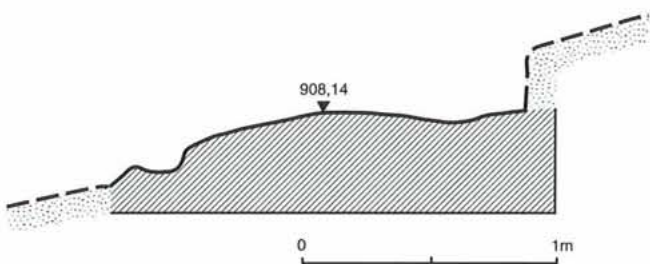


Fig. 82.—Sección en el Punto 45'60 m.



Lám. CXC VII.—Detalle de la carrilada izquierda.

TRAMO 60-80 m.

Sólo se conserva en este tramo (Lám. CC) un pequeño trozo de la carrilada izquierda, con una longitud que apenas llega a los 0'75 m., en torno al punto 69'50 m., es decir, donde se ha realizado la sección (Fig. 83).

Fue dicho pequeño trozo, que, según nos muestra la lámina CXCIX, se hallaba casi en superficie, el que sirvió para detectar la presencia del trazado del Camino E.

A partir del citado punto se intentó descubrir su trayectoria hacia ambos lados. Era evidente que por un lado tenía que enlazar con el Camino Principal, por lo que no tuvimos más problema para hallar el trazado hasta él, que la escasa presencia de señales de rodadas, según hemos ido viendo en las descripciones de los tramos anteriores. Por el contrario, teníamos a nuestro favor la cercanía del Camino Principal, el haber localizado el punto de confluencia y la suposición derivada de la experiencia de que su trayectoria era rectilínea. No tuvimos tanta suerte en poder continuar el camino en sentido contrario, ya que ni las numerosas prospecciones visuales realizadas, ni las catas que se abrieron nos ofrecieron la menor señal con la que pudiéramos seguir el camino a partir de este tramo.

En el dibujo de la sección y en la Lám. CXCIX, se observa un rebaje semicircular de fondo plano, realizado en la base después de haberse dejado de utilizar el camino.

Sigue sin haber laterales rocosos, por lo que también ahora la potencia de los sedimentos es pequeña: Entre 0'30 m. y 0'60 m. en la parte derecha del camino, y entre 0'10 m. y 0'30 m. en la izquierda.

La diferencia de cotas entre los extremos aumenta en este tramo hasta alcanzar +2'57 m. La pendiente se eleva, pues, hasta el +12'85%.

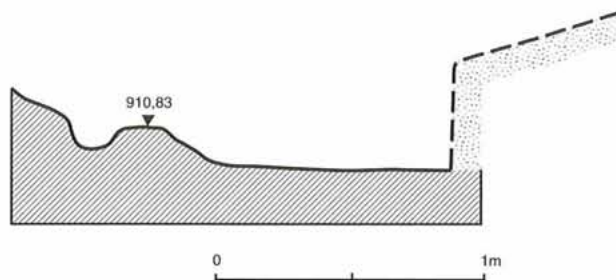
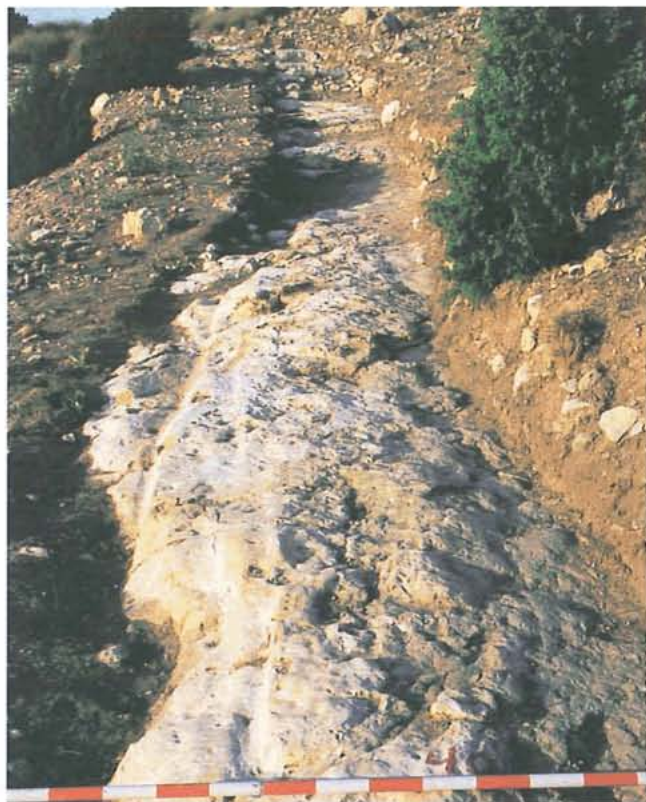


Fig. 83.—Sección en el Punto 69'50 m.



Lám. CXCIX.—Detalle del camino.



Lám. CXCVIII.—Vista general del Tramo 40-60 m.



Lám. CC.—Vista general del Tramo 60-80 m.

## CAMINO F

Con el inicio de esta vía secundaria entramos en una zona de gran complejidad a la que hemos denominado Gran Nudo de Caminos.

En efecto, en esta área en la que el Camino Principal realiza su segundo gran cambio de dirección mediante el trazado de una curva de 180°, que le hace variar su trayectoria hacia el SO., es de donde salen tres vías secundarias que toman otras tantas direcciones, además de una vía abandonada ya desde antiguo, según vimos al hablar del Camino Principal.

Todo ello se sitúa en una zona llana, relativamente pequeña en extensión por estar delimitada al Norte y al Sur por cortados. A pesar de ello tuvo un gran movimiento de circulación de carros, ya que además de que aquí llegaba la mayor parte del tráfico rodado que bajaba de la ciudad, recibía el procedente de los Caminos F, G y H, y el del propio Camino Principal, para iniciar desde aquí el largo y dificultoso ascenso a Meca.

Este Gran Nudo era, pues, como un centro de dispersión y de recepción de la mayor parte del tráfico rodado que bajaba de la ciudad o subía a ella.

El descubrimiento de los caminos de esta zona fue muy difícil y complicado como consecuencia de la absoluta carencia de datos sobre lo que podríamos encontrar.

Teníamos la suposición de que por esta área el Camino Principal debería formar una curva para enlazar con unas fuertes carriladas descubiertas años atrás hacia el SO. y que curiosamente ahora nos parece que no corresponden a esta vía sino a un camino secundario. O sea, que incluso en eso, al parecer y a falta de comprobación, es posible que estemos equivocados.

Únicamente sabíamos con certeza que un camino, el que ahora llamamos G, discurría por esta zona siguiendo su recorrido la parte baja del cortado rocoso y dirigiéndose hacia el Este, de acuerdo con la presencia de unas leves señales de rodadas que aparecen unos cien metros más ade-

lante, en la zona teóricamente más inadecuada para conservarse aquéllas, por estar ubicadas sobre una roca basal que en esta zona es de conglomerados en vez de caliza.

La escasez de datos quedaba agravada por la potencia de sedimentos térreos y presencia de grandes piedras. Estas circunstancias no nos permitían orientarnos sobre si la topografía actual era muy distinta de la que pudo tener el terreno en época ibérica, haciéndonos perder mucho tiempo y esfuerzo en la realización de catas comprobatorias para intentar descubrir la base del camino.

También dificultaron las tareas la presencia de algunas construcciones medievales, cuyos muros contruídos sobre los sedimentos afloraban en superficie sobre el camino, según vimos en la descripción de esta zona del Camino Principal. Por último, los silos excavados por la población medieval, destruyeron una parte de los caminos de esta área.

Resumiendo, a partir del punto 2.065 m. del Camino Principal, en el que se conservan curiosamente tres carriladas paralelas, según vimos, en vez de dos o cuatro, nos encontramos con una zona en la que nos era imposible adivinar la trayectoria de aquél.

Después del trabajo y tiempo empleados en la realización de varias catas delante de las señales de las rodadas citadas, y tras los resultados negativos obtenidos, decidimos dejar esta zona y probar suerte más abajo.

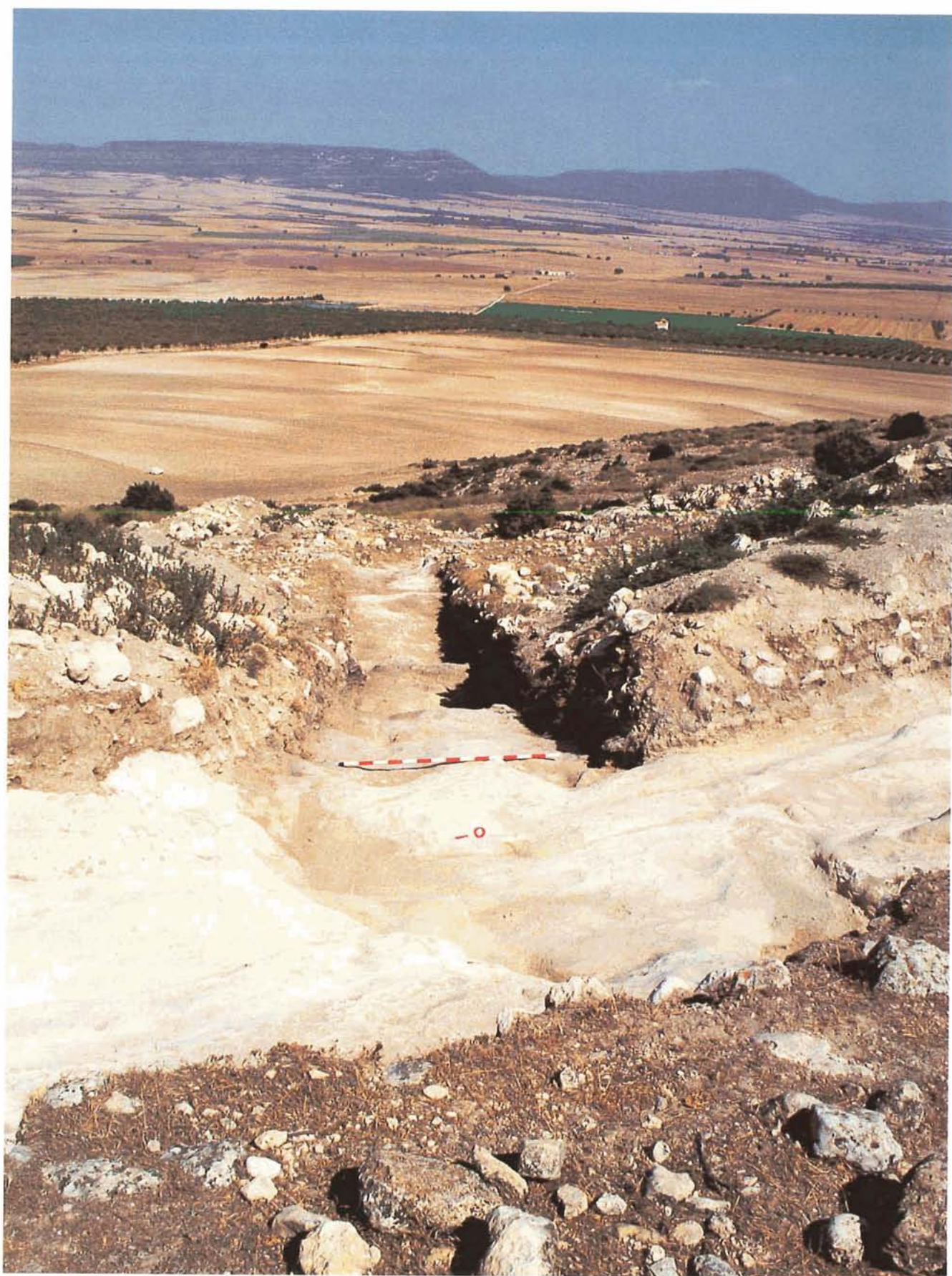
A pesar de ir completamente a ciegas en una área muy complicada en su orografía, tuvimos la fortuna de no tardar en dar con las carriladas del Camino Principal después de cambiar su dirección. Desde aquí, intentamos seguir su descubrimiento en sentido inverso.

Fue entonces cuando detectamos la presencia de los Caminos H y F. Este último en concreto creíamos que salía del Camino Principal en el punto 2.178 m., una vez pasada la curva, ya que aquí giraban las carriladas para desviarse, pero, posteriormente, nos dimos cuenta de que también en dicho punto le atravesaba por iniciar su recorrido anteriormente en el punto 2.107 m. del Camino Principal, es decir, antes de empezar la curva (Lám. CCI).

Es, pues, un camino de curioso trazado por el hecho de salir del Camino Principal tanto por el punto 2.107 m. como por el punto 2.178 m. Una explicación de esto puede ser la deducida a partir del análisis de la forma de circular en esta zona, según se desprende del estudio de las señales de las carriladas:

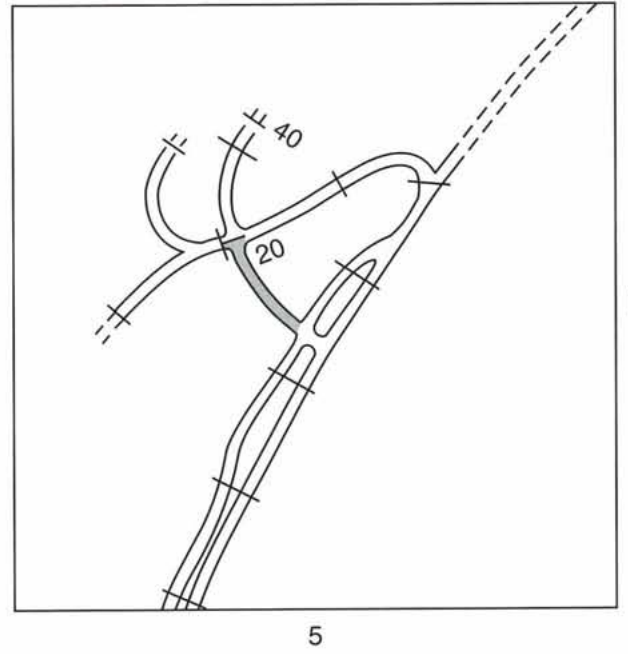
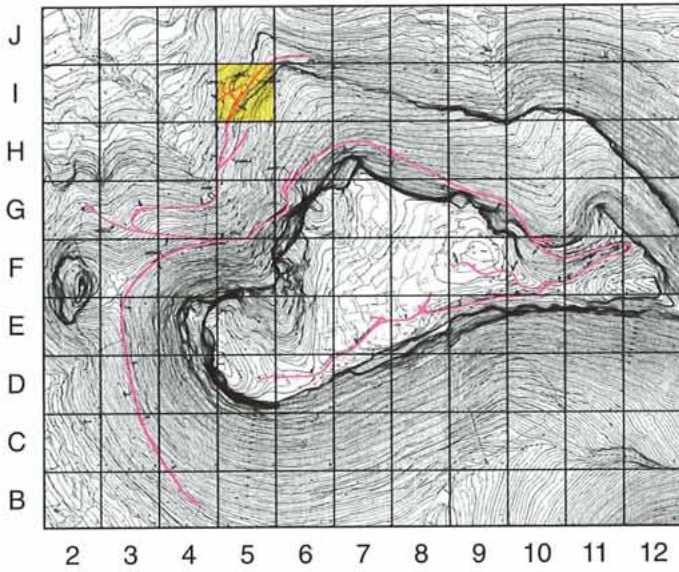
Es evidente que la parte de este camino secundario que une los dos puntos del Principal es de mucha mayor pendiente que el de este último, al tener que salvar la misma altura en menor recorrido; y, por otra parte, las señales de sus carriladas están poco marcadas. Ambos hechos nos indican que este espacio pudo ser utilizado normalmente sólo por los carros que tenían que bajar. Es decir, una interpretación sería que los carros que descendían por el Camino Principal, salían por el punto 2.107 m., mientras que los que subían por el Camino F, entraban por el punto 2.178 m. y seguían dando la vuelta por la curva del Camino Principal. Con ello evitaban una pendiente demasiado empinada para subir, que, de haber sido utilizada, habría dejado señales más hondas en sus carriladas debido al fuerte rozamiento que las llantas metálicas ejercen en las subidas.

En cuanto a la dirección que parece tomar este camino, tras atravesar el Principal y realizar seguidamente una amplia curva, parece ser que en principio es hacia el Este o



Lám. CCL.—Vista del Camino F desde el Principal.

TRAMO 0-20 m.



Noroeste, corriendo por debajo de la terraza sobre la que se sitúa la curva del Camino Principal.

Este tramo (Lám. CCIII) sale del punto 2.107 m. del Camino Principal y termina también en él setenta y un metros más adelante, es decir, en torno al punto 2.178 m.

Se conservan señales de sus carriladas solamente en los tres primeros metros de su recorrido y en los 2'50 m. últimos (Lám. CCII y fig. 84), en donde el camino adquiere una pendiente exagerada.

Entre ambas zonas, en las que la roca basal es caliza, vuelven a aparecer los conglomerados, por cuyo motivo ha desaparecido toda señal, quedando la base del camino escalonada debido posiblemente a aterrazamientos realizados durante la Edad Media.

En concreto, el primer escalón se sitúa en el punto 3'80 m., con una altura de 0'60 m. Hay otro en el punto 8'70 m., con una altura de 0'20 m., y un tercero en el punto 14'70 m., con una altura de 0'15 m.

Los sedimentos acumulados oscilan en torno a los 0'75 m. de potencia.

La diferencia de cotas que existe entre los puntos extremos del tramo es la mayor de cuantas hemos visto en

todos los caminos de Meca, ya sean de dentro o fuera de la ciudad: Nada menos que -4'38m.

La pendiente, pues, alcanza la cifra de -21'90% (i), que parece imposible que pueda ser superada por un carro, sobre todo en zonas como la situada en la parte final del tramo en donde la marca de la carrilada izquierda casi es vertical.

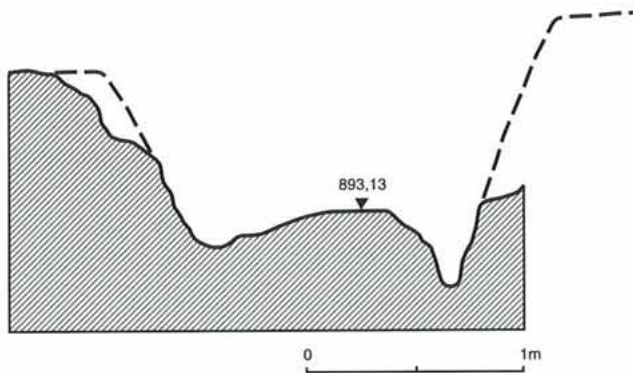


Fig. 84.—Sección en el Punto 19'30 m.



Lám. CCII.—Detalle del cruce con el Camino Principal.

### TRAMO 20-40 m.

El inicio de este tramo se sitúa casi en el centro del Camino Principal (Lám. CCV), a la altura del punto 2178 m., en donde le cruza perpendicularmente.

Su conservación general es bastante irregular, ya que conserva zonas con rodadas bien marcadas (Fig. 85) en uno u otro lateral, juntamente con otras en las que han desaparecido las señales como consecuencia de los agentes erosivos al encontrarse muy en superficie.

Los siete metros primeros de su recorrido están bastante perdidos. En ellos apenas existen señales de rodadas y carecen de laterales rocosos. A partir del punto 27 m. aparecen zonas con carriladas profundas y con laterales rocosos.

En su recorrido existían ya escalones en época ibérica que cruzan el camino oblicuamente: Uno de 0'44 m. de altura en el punto 32'60 m.; otro de 0'40 m. en el punto 35'80 m. y un tercero de 0'47 m. de altura en el punto 39'80 m. (Lám. CCIV).

Los sedimentos que le cubrían eran escasos y en ocasiones nulos, alcanzando una media de 0'40 m. de potencia.

Los anchos máximos de las carriladas son de 0'43 m. en el punto 32 m. de la derecha y de 0'38 m. en el punto 31'70 m. de la izquierda.

Las profundidades máximas de las rodadas con relación a los laterales rocosos son de 0'85 m. en el punto 34'50 m. y de 0'60 m. en el punto 29'10 m. de la derecha e izquierda.

La profundidad máxima que alcanzan las bases de las rodadas con respecto al realce central del camino es de 0'43 m. en el punto 33'30 m. de la derecha y de 0'49 m. en el punto 32'50 m. de la izquierda.

A partir del punto 40 m. desaparece toda señal del camino.

La diferencia de cotas entre los extremos del tramo sigue siendo muy alta: -3'93 m., lo que da una pendiente del -19'65%.

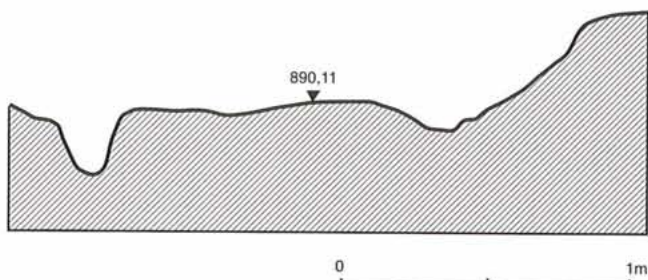


Fig. 85.—Sección en el Punto 35'15m.



Lám. CCIV.—Detalle del camino.



Lám. CCIII.—Vista general del Tramo 0-20 m.



Lám. CCV.—Vista general del Tramo 20-40 m.

## CAMINO G

Este camino sale del principal en el punto 2.139 m., justamente en donde éste inicia la curva de 180° (Lám. CCVI).

A primera vista, podría parecer que es él la Vía Principal, ya que sigue la trayectoria hacia el NE. que traía ésta desde muchos tramos antes, pero la intensidad de tráfico que denotan sus carriladas es sin duda alguna mucho menor que la del otro, por lo que a pesar del cambio de dirección que éste sufre con la citada curva le consideramos más importante y por lo tanto el Camino Principal.

Ya quedó apuntado al hacer la descripción de los tramos de esta zona del Camino Principal, que no podemos asegurar con los datos de que disponemos, si el camino abandonado sobre el que se construyó la casa ibérica fue en un principio aquel o el Camino G. De hecho, en realidad poco importa, ya que pensamos que tanto uno como el otro se debieron empezar a utilizar prácticamente al mismo tiempo.

De todos modos nuestra opinión al respecto por ahora es que el Camino G inició su recorrido, en un principio, inmediatamente después de la salida del Camino F, motivo por el cual lo hemos puesto a continuación de éste. Después del abandono de parte del trazado de la Vía Principal, su salida se desplazó al inicio de la curva de 180°.

Anteriormente hicimos referencia a las dificultades que tuvimos para detectar los caminos de esta zona, y que lo único que sabíamos con certeza era que existía este Camino G por las señales de rodadas que se veían unos cincuenta metros más adelante, en un paso artificial realizado en el reborde de la terraza sobre la que discurre.

De acuerdo con dicha evidencia, toda la zona baja situada junto al cortado rocoso adyacente fue prospectada visualmente repetidas veces y mediante catas realizadas a distintas alturas, abarcando todas las posibilidades de trazados por los que podría discurrir el camino, y, como siempre, teniendo en cuenta que la situación topográfica que

teníamos delante no tenía por qué ser la misma que la que tuvo en época ibérica, especialmente como consecuencia de los sedimentos acumulados en la zona. Pero ninguno de los trabajos que se hicieron dio la más mínima evidencia de la existencia de su trazado.

Como consecuencia de ello se intentó seguir su trayectoria a la inversa, a partir de las señales de rodadas situadas más adelante. Pero éstas desaparecieron también apenas dos metros más adelante.

En este momento llegamos a una situación en la que el Camino G no aparecía por ningún lado y en el Camino Principal se había perdido al llegar a una zona de conglomerados.

Desesperábamos ya de poder documentar tanto el Camino G como el Principal en esta área, cuando uno de los obreros nos sugirió hacer la última cata en un sitio determinado, a lo que no pusimos inconveniente alguno, ya que ante la falta de datos el lugar elegido era tan bueno o tan malo como cualquier otro.

Se abrió, pues, una trinchera de apenas 0'40 m. de ancho por unos dos metros de largo y tras rebajar 0'60 ó 0'70 m. de potencia, sorprendentemente aparecieron cuatro carriladas marcadas en la roca. Lo asombroso es que en una cata de sólo 40 cm. de ancho se "tropezara" con el punto exacto en el que salía el Camino G y se iniciaba la curva del Camino Principal con sus respectivas rodadas reconocibles. Si esta misma cata se hubiera realizado sólomente veinte centímetros antes o después de donde se hizo, no se hubieran detectado las carriladas con tanta claridad, o incluso hubiéramos tenido dudas en su interpretación como tales.

A partir de este punto se pudo ya continuar con el descubrimiento de la trayectoria del Camino Principal en ambos sentidos y de los primeros metros del Camino G., que, según veremos en su descripción, se pierde rápidamente.

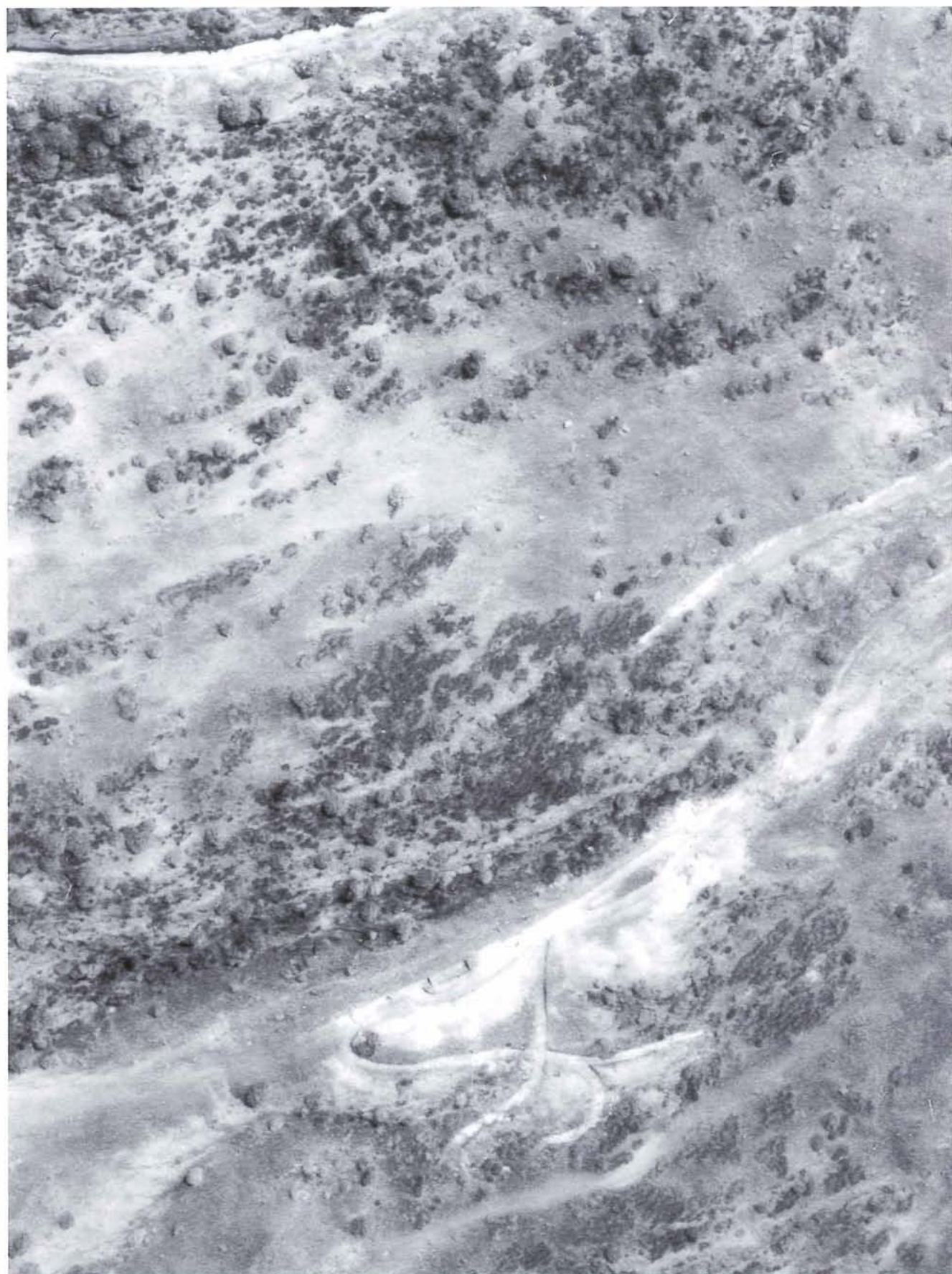
En este sentido hemos de confesar que, a partir del descubrimiento de su inicio, no se trabajó más que lo dicho en completar la trayectoria que tiene que seguir hasta enlazar con las carriladas situadas más adelante.

En esta publicación, pues, únicamente damos noticia de él y de su inicio, dejando aplazada la continuación de su descubrimiento y estudio para trabajos futuros.

Si miramos el plano fotogramétrico de la figura 1, observaremos que este camino al iniciar su recorrido se dirige hacia el NE.; pero, al llegar a la esquina del cortado a cuyos pies va discurriendo, empieza a realizar una ligerísima pero constante curva a la derecha que le hará tomar la dirección Este. Por esta razón, ya apuntamos al hablar del Camino E, que posiblemente y en el caso de que éste tuviera salida hacia el Oriente, fuera pronto abandonado para utilizar solamente el Camino G, que corre paralelo a él, a unos 20 m. de distancia, y lleva idéntica dirección, teniendo la ventaja de que es mucho más fácil hacer su recorrido.

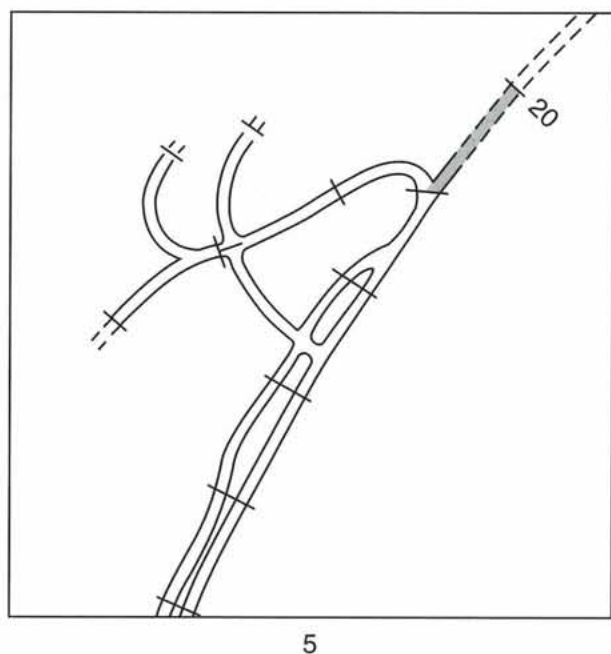
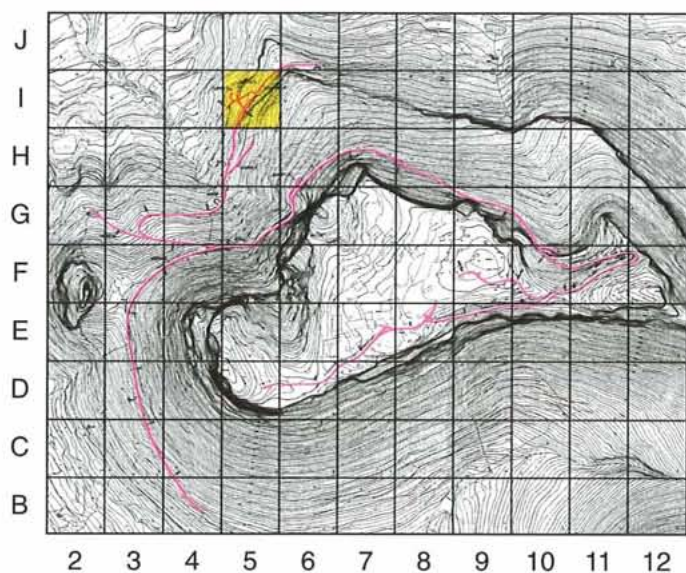
Es posible que el camino que tratamos tuviera como destino enlazar con el llano, bajando lentamente por la ladera Norte de Meca, cerca ya de las actuales Casas de Meca, poniendo en contacto la ciudad con tierras de labor de la zona.

No obstante, no se puede descartar la posibilidad de que sirviera para poner en conexión la ciudad Meca con la vía que discurre a un lado y otro de la actual carretera que une Alpera con Casas de Madrona, tomando la dirección de Játiva.



Lám. CCVI.—Vista del Gran Nudo de Caminos.

TRAMO 0-20 m.



El inicio del Camino G sigue la misma dirección que el Camino Principal antes de que inicie éste la curva de 180°.

Intentando documentar la primera parte de su recorrido se excavaron un total de nueve metros; pero la base rocosa caliza se perdió a partir del punto 3 m. (Lám. CCVII) volviendo a aparecer una zona de conglomerados. Por ello se abandonó el seguimiento de su recorrido no sin antes haber realizado algunas catas por los terrenos situados delante, pero con resultados negativos.

Sólo se conserva alguna huella de la carrilada derecha hasta el punto 3 m. y de la izquierda hasta el punto 0'50 m.

Los sedimentos depositados en esta zona, llana, tienen una potencia media de 0'50 m.

Su trayectoria es ligeramente ascendente.

Descripción de materiales

- 62. Fragmento de borde y parte superior de un kalathos. La pasta es compacta, con escasos desgrasantes muy finos y de color anaranjado. Ambas superficies están cubiertas con engobe ocre. Como decoración lleva "dientes de lobo" en la zona superior del borde y banda y dos líneas paralelas debajo del ala del borde, pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 20'6 cm. Altura conservada: 3'5 cm.
- 63. Fragmento de borde, de color rojizo en el núcleo y ocre en los laterales. De este mismo color es la superficie interior, mientras que la exterior lleva engobe rosado. Conserva una banda en el borde y otra en el cuello, pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 18'2 cm. Altura conservada: 3'6 cm.
- 64. Fragmento de borde. La pasta es ocre en el núcleo y rosada en los laterales, con finos desgrasantes. Las superficies llevan engobe de color ocre. Mantiene como decoración "dientes de lobo" en el borde y tres líneas paralelas debajo, pintadas en rojo vinoso. Diámetro del borde: 19'6 cm. Altura conservada: 1'8 cm.



0 5cm.

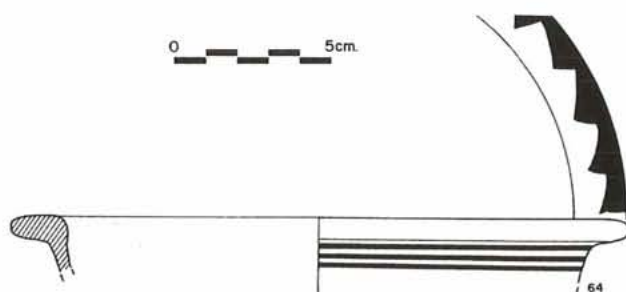


Fig. 86.—Fragmentos cerámicos procedentes del camino.



Lám. CCVII.—Vista general del Tramo 0-20m.

## CAMINO H

Este es el último de los caminos secundarios que hemos descubierto hasta el momento en los trabajos que llevamos realizados en las vías de Meca.

No es probable, aunque tampoco imposible, que hayan quedado otros caminos secundarios por descubrir, anteriores a éste.

De ser así, son sin duda vías que fueron muy poco utilizadas en comparación con las descubiertas, y, por tanto, con escasas posibilidades de poder determinar sus recorridos.

Lo que sí creemos con seguridad es que aún debe faltar algún camino secundario más por descubrir, que esté más alejado que el H, saliendo del Camino Principal.

También creemos que de los trazados de algunos de estos caminos secundarios deben salir a su vez otros, aunque por el momento no hayamos descubierto ninguno. Bien es verdad, en este sentido, que por ahora y según ha ido comprobando el lector, nuestra mayor atención la hemos puesto lógicamente en el descubrimiento, documentación y estudio del Camino Principal, contentándonos por el momento en dejar constancia de la existencia de las vías secundarias que salen de él, sin pretender realizar un estudio exhaustivo de cada una de ellas, cosa que nos puede llevar años de trabajo.

De todas formas, siempre que nos sea posible, nuestra intención, en un futuro tanto inmediato como próximo, es seguir documentando todas y cada una de las vías, continuándolas hasta donde nos permitan llegar las señales dejadas de sus recorridos y seguir añadiendo datos a lo poco que conocemos de esta faceta de la cultura material de los iberos.

Volviendo al Camino H, sale del punto 2180 m., inmediatamente después de que el Camino F atraviese al Principal (Lám. CCVIII).

En dicho punto empieza su trazado realizando una amplia curva a la derecha que es casi paralela a la que realiza en la misma zona el Camino F.

Como se puede observar en el plano fotogramétrico de la figura 1, en los primeros metros de los recorridos de ambos caminos, parece tenerse la impresión de que se dirigen al mismo sitio, o como mínimo que llevan la misma dirección hacia el Noreste.

Este hecho nos causaba extrañeza, teniendo en cuenta que, como norma general seguida, todos y cada uno de los caminos vistos hasta ahora, se dirigen a direcciones distintas, a no ser en el caso de que alguno de ellos hubiera sido abandonado por otro.

Este último caso, en principio, parecía no darse en el Camino H con respecto al F, ya que según muestran las huellas dejadas en sus respectivas uniones al Camino Principal, los dos se estuvieron utilizando al mismo tiempo.

Por ello quisimos saber algo más de sus recorridos, abandonando momentáneamente el seguimiento del Camino Principal.

Aunque intentamos repetidamente realizar el descubrimiento de algún tramo más de sus trayectorias, que pudieran aclarar las citadas dudas, tanto en el uno como en el otro las señales de las carriladas desaparecieron por completo a los pocos metros, y las catas que se fueron realizando con el fin de hallar sus huellas más adelante, tampoco nos dieron resultados positivos.

Por el momento sólo podemos suponer que uno de los caminos, que en principio llevan la dirección hacia el Noreste, la cambia después hacia el Este, una vez pasado el espolón situado delante de él, siguiendo su trayectoria en paralelo a las que llevan los Caminos G y E, pero cada uno de ellos en una terraza distinta de la ladera Norte de Meca.

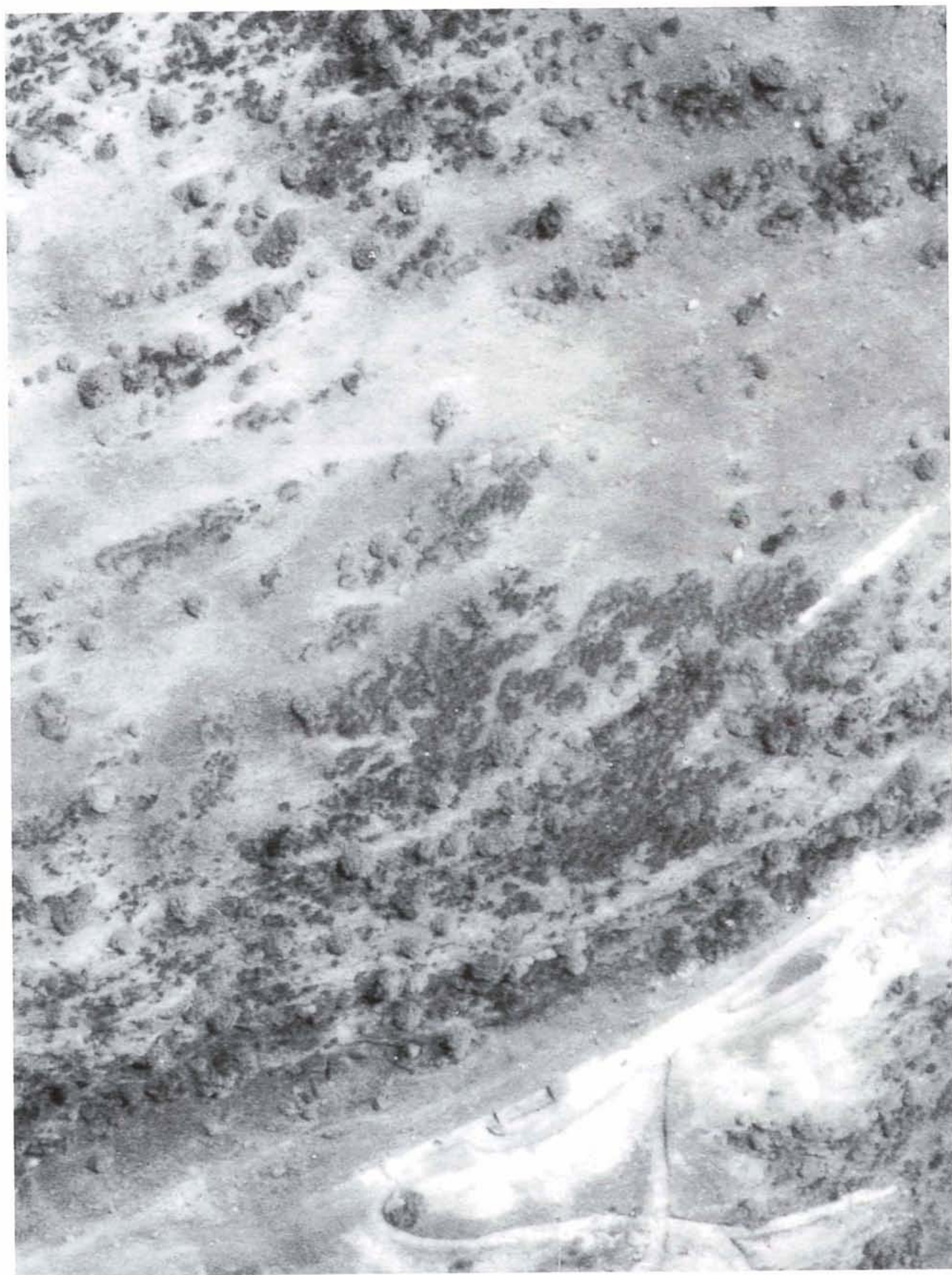
El otro camino, por el contrario, creemos que a pesar de la dirección que lleva al principio, debe cambiarla inmediatamente, ya que si no llegaría a unirse con el anterior en la base del citado espolón.

De ser cierta nuestra hipótesis, a uno de ellos pertenecerían las fuertes carriladas que mencionamos al hablar del Camino F, descubiertas hace años con un recorrido de unos cuatro metros. Para ello el camino en cuestión debe continuar su recorrido realizando una curva a la izquierda de 180°, para dirigirse hacia el Suroeste con una trayectoria paralela a la del Camino Principal.

Como éste parece ser que tiende a dirigirse inevitablemente al Oeste, pudiera ser que el Camino F tomara más adelante una trayectoria hacia el Norte. Pero esta suposición difícilmente pudo ser cierta por la topografía de la zona. De todas formas, la explicación más lógica, de acuerdo con los datos que actualmente tenemos, la expondremos al hablar del Gran Nudo de Caminos.

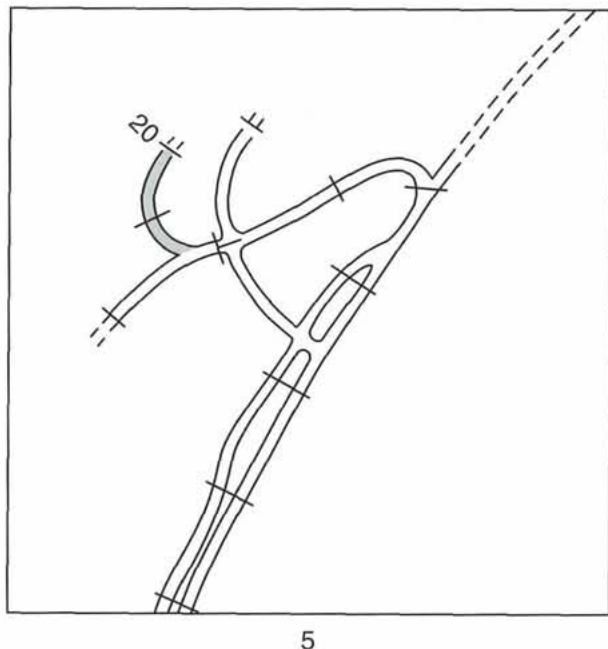
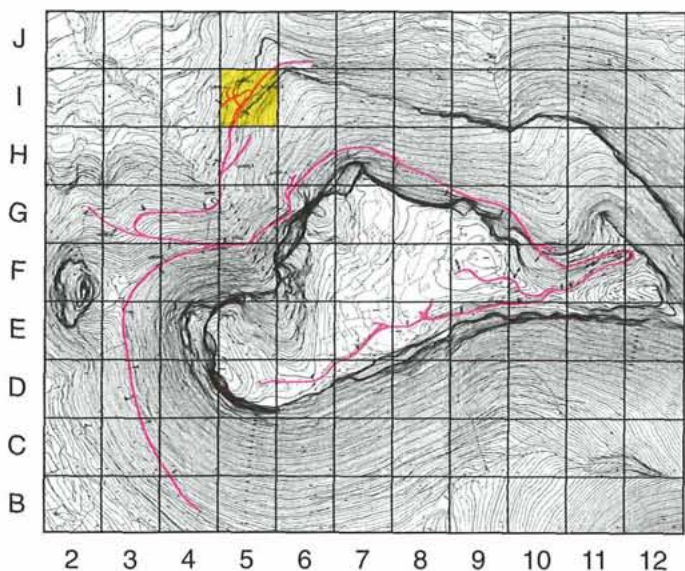
La única objeción que debemos poner en consideración es que las carriladas citadas descubiertas hace años parecen corresponder a un camino de más tráfico que el que se puede apreciar en los primeros metros del Camino F o H, máxime si tenemos en cuenta que al estar éstas en pendiente y aquéllas en llano, los datos deberían ser lo contrario de lo que son, es decir, que las señales dejadas en la cuesta fueran más fuertes que las dejadas en el llano, siempre que la dureza de la roca sea similar, como parece que ocurre en el presente caso.

Naturalmente todas las suposiciones que hagamos sobre estos dos caminos, aunque sean relativamente lógicas, no dejan de ser tales, y habrá que someterlas a comprobaciones futuras para aceptarlas o desecharlas definitivamente.



Lám. CCVIII.—Situación del Camino H en el Gran Nudo.

TRAMO 0-20M.



El recorrido de este tramo (Lám. CCX) hace la misma curva que el tramo 20-40 m. del Camino F, discurriendo sus trazados casi en paralelo y en la misma dirección.

Como ya hemos dicho, no creemos que ambos caminos se dirigieran a una misma zona, por lo que pensamos que uno de los dos tiene que realizar inmediatamente un cambio de dirección que le dirija a un área distinta a la que se dirige el otro.

Su conservación es regular en los trece primeros metros del recorrido. En esta parte existen rodadas poco profundas (Fig. 87) que se perciben sólo de trecho en trecho (Lám. CCIX).

A partir del citado punto, prácticamente desaparecen las carriladas, quedando únicamente señales esporádicas de ellas, debido en gran parte a la erosión.

En el punto 12'60 m. la roca basal realiza un escalón oblicuo al camino de 0'25 m. de altura.

No tiene laterales rocosos por lo que los sedimentos apenas llegaban a tener una media de 0'20 m. de potencia. Una buena parte del realce central del camino aparecía en superficie.

La diferencia de cotas que existe entre los extremos del tramo es muy alta y también muy similar a la del tramo 20-40 m. del Camino F, lo cual es lógico si tenemos en cuenta que ambos trazados están salvando el mismo obstáculo orográfico. Dicha diferencia de cotas es concretamente de -3'78 m., lo que supone una pendiente del -18'90%.

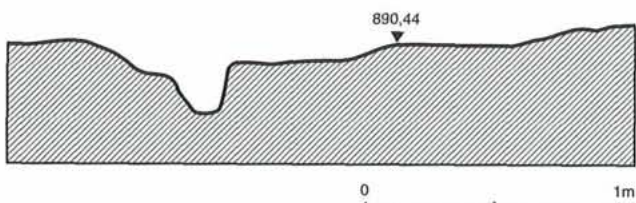


Fig. 87.—Sección en el Punto 7'88m.

Relacionando ambos caminos, vemos por los datos que nos han llegado, que el tráfico en el que tratamos fue inferior al que tuvo el Camino F. Su dirección continuaría con toda seguridad hacia el Este, siempre y cuando el Camino F, según tendremos ocasión de ver, fuera en un principio el Camino Principal Inicial, es decir, el utilizado antes de que se abandonara por el nuevo trazado. En este caso es también seguro que la trayectoria que éste seguiría sería la del Oeste, es decir, hacia donde se dirige el Camino Principal Final.

Como ya quedó dicho, esta hipótesis se podrá demostrar en uno u otro sentido únicamente en el caso en que se puedan continuar sus trayectorias. Lo máximo que hasta ahora sabemos con toda seguridad es que uno de ellos se dirige hacia Oriente, justo por debajo del cortado rocoso que acaban de salvar y que se continúa hacia el Este.



Lám. CCIX.—Detalle desde abajo.



Lám. CCX.—Vista general del Tramo 0-20m.

## IV. ESTUDIO

Si fueron interesantes los resultados obtenidos en los trabajos realizados sobre los caminos del interior de la ciudad, no lo han sido menos los proporcionados por los caminos de acceso que ahora publicamos.

En efecto el paciente lector que haya leído las descripciones de los caminos contenidas en el capítulo precedente, se habrá ido percatando no sólo de la impresionante obra civil que supuso la realización de sus trazados, sino de las nuevas aportaciones que se han conseguido en el conocimiento de los caminos que realizaron los iberos.

Decimos paciente lector porque somos conscientes de la aridez de la lectura del capítulo de las descripciones al contener éste miles de medidas. Pero también somos conscientes de la necesidad de que queden anotados para siempre todos los datos que cada uno de los tramos ha podido suministrar. Dada la envergadura de los trabajos de campo realizados en su descubrimiento, no creemos que aquéllos se vuelvan a repetir. Por ello uno de nuestros objetivos ha sido el de documentar al máximo, mediante mediciones, dibujos y fotografías, todos y cada uno de los tramos, antes de que vuelvan a quedar ocultos por los sedimentos como creemos deben estar para su mejor conservación.

El recoger la ingente cantidad de datos mencionada nos permite contar con el mayor número posible de elementos de juicio que puedan demostrar definitivamente o modificar las conclusiones sacadas en el estudio de los caminos del interior de la ciudad, o aportar fundados nuevos conocimientos.

En este sentido tendremos ocasión de ver que la mayoría de las conclusiones sacadas en nuestro anterior libro son ratificadas en éste. Pero no falta una modificación importante y, por supuesto, nuevas aportaciones.

Para una mejor comprensión, hemos dividido el estudio de los caminos en los apartados que figuran en el Índice. Si comparamos éste con el que aparece en el anterior libro publicado, notaremos la radical diferencia existente entre ambos, debido a las distintas circunstancias que rodean los caminos de dentro de la ciudad con respecto a los de fuera.

### LA VÍA PRINCIPAL

Su nombre indica una relación de importancia sobre otras vías. Dicha importancia en principio la hemos basado

en ser la vía de mayor tráfico rodado relativo, pero también en la constatación de que se tuvo un mayor cuidado en la realización de su trazado y en que se dio un mejor tratamiento a su mantenimiento, de acuerdo con los datos que han ido proporcionando las excavaciones arqueológicas.

Según hemos podido comprobar en el capítulo anterior, su conservación en general se puede decir que es muy buena, a pesar de la erosión puntual sufrida en algunas zonas, como en los tramos 1400-1420 m. y 1420-1440 m., y la incidencia de la población medieval, cuyas construcciones, aunque en la mayoría de los casos (muros) no dañaron directamente el camino, sí lo hicieron los allanamientos o las extracciones de piedra para la construcción (tramos 1840-1860 m. y 1860-1880 m., por ejemplo) y otras obras como los fondos de los silos vistos en el punto 1562 m., en el tramo 2080-2100 m. del Camino Principal Inicial o el verdadero "campo de silos" del tramo 2120-2140 m.

La Vía Principal de acceso a la ciudad de Meca supone una de las obras públicas más impresionantes de la antigüedad, sin paralelos conocidos en otras culturas coetáneas o posteriores (Fenicia, griega, etrusca, romana, etc.). Más aún, incluso después de hecha, no supo ser aprovechada en época romana y menos aún en época medieval, a pesar de que en esta última etapa hubo una población relativamente importante en la cima y laderas N. y O.

Es lógico preguntarse cómo otras culturas del Mediterráneo no parecen haber destacado tan tempranamente en la realización de vías aun cuando hubieran conocido el carro antes que los habitantes de la Península Ibérica. La respuesta puede ser simple.

Es una constante en la historia de la humanidad que el progreso tecnológico se basa en la capacidad del hombre en superar mediante su inteligencia las dificultades que se le presentan. Por el contrario, en una sociedad en la que no existen obstáculos para su desarrollo, se hace más difícil llegar a realizar investigación tecnológica.

Es evidente que la costumbre de los iberos (e incluso anteriormente en la Edad del Bronce Medio y Final de esta zona) de edificar sus ciudades siempre que podían en los sitios más inaccesibles por motivos defensivos, les ocasionó las dificultades consecuentes para acceder a ellas. Esto les obligó a estudiar y desarrollar como ningún otro pueblo los sistemas de trazados de vías que hicieran posible los accesos

a sus ciudades. De otra forma, los obstáculos que debieron vencer les obligó a ser expertos en estos temas consiguiendo realizar trazados de vías por sitios en los que a primera vista parecería imposible hacerlos.

El ejemplo más evidente de estos logros es Meca. Un observador que desde cualquier punto del llano circundante contemple su cima, delimitada por altísimos cortados rocosos, no puede creer que un carro pueda llegar a ella. Sin embargo, los iberos lo lograron.

Por ello, también es lógico que pensemos, junto con algún autor como Augusto Fernández de Avilés, que los carros que utilizaron debieron ir aportando innovaciones tecnológicas importantes de las que sin duda se aprovecharon otros pueblos, sobre todo con la llegada de los romanos.

La experiencia que fueron adquiriendo los iberos a lo largo de los siglos en el trazado de los caminos les llevó a efectuar modificaciones puntuales de trayectos anteriores, en orden a mejorar su trazado por una zona en concreto. Dichas modificaciones afectaron incluso al primitivo trazado que hubo en la zona del Camino Hondo, sustituyéndolo por la impresionante obra que vemos hoy en día, según advertimos en nuestro anterior libro.

En este sentido hemos observado que en la Vía Principal de acceso, al parecer no se efectuaron rectificaciones en su trazado salvo en un sólo caso (en el Gran Nudo). Esto nos indica que el trazado original se mantuvo durante siglos sin modificaciones. Es evidente, pues, que este trazado, el más idóneo, debió ser estudiado y calculado previamente, tan exactamente que no fueron necesarias modificaciones posteriores en todo su recorrido. Como hemos dicho, sólo se hizo un cambio puntual en el Gran Nudo, pero curiosamente en zona llana, ya a los pies de la ladera. Sobre el abandono de esta parte del camino y su sustitución por otro, lo trataremos al hablar del citado Gran Nudo.

Es posible que en la elección del trazado de la Vía Principal se contemplara la posibilidad de realizarlo por la falda Sur del Castellar, en principio quizá con menos problemas orográficos. Pero sus ventajas eran menores: No había posibilidad de salida del importante Camino A; se hubiera desaprovechado la inmejorable situación de la Fuente de Meca; tenía peor comunicación con la vía preexistente del llano que tiene que pasar al N. o NO. de Meca; y, por último, su ascensión hubiera sido agotadora en los meses de primavera y verano al situarse en la solana del cerro y en un valle cerrado.

Una vez elegida la ladera Norte, es indudable que se tuvo que realizar un meticuloso y complejo estudio previo de toda su topografía de forma que se pudiera trazar su trayectoria total definitiva de una sola vez, ya que la envergadura de la obra no permitía realizar pruebas en el itinerario ni errores de cálculo que motivaran modificaciones de su trazado una vez realizado éste.

Para llevar a buen fin esta empresa se hubieron de tener en cuenta tres factores: Primero, evitar al máximo la realización de curvas y contracurvas que hicieran interminable el camino, es decir, hacer su trazado lo más rectilíneo posible. Para ello no hubo más remedio que eliminar los obstáculos puntuales que se interponían en su trazado. Esto supuso a veces extracciones de roca de varios metros de potencia.

En segundo lugar, era imprescindible crear la plataforma o base horizontal corrida, necesaria para que los carros pudieran circular sin peligro de que rodaran ladera abajo; ello también supuso, como es lógico, la extracción metro a metro de a veces importantes volúmenes de roca.

Y, previamente a todo ello, se hubo de realizar el estudio de curvas de nivel, imprescindible para que la pendiente en cada punto y la del total del camino fuera la adecuada para permitir la subida o bajada de carros. Obviamente este fue el trabajo que más necesidad tuvo de precisión a la hora de establecer el trazado íntegro definitivo.

Observando el mapa fotogramétrico actual (Fig. 1), vemos las dificultades que tuvieron que resolver para trazar la vía por esta ladera, con la gran inclinación que denotan sus apretadas curvas de nivel y con la altura a salvar desde el llano (en torno a los 200 m.).

También en dicho mapa se observa cómo el trazado del camino va cortando uniformemente y de la manera más apropiada las citadas curvas de nivel, de forma que da la impresión de que el camino se trazó previo conocimiento de este mapa, realizado por fotogrametría aérea.

Inciendo aún más en el extraordinario trazado del camino, observamos el empeño en procurar hacer trayectorias rectilíneas con el fin evidente de ahorrar todo el recorrido posible en tan larga subida. Solamente en dos sitios de la zona NO. se realizaron las típicas curvas de 180° necesarias cuando hay que salvar fuertes pendientes del terreno. En el resto, como decimos, se aprecia la insistencia en procurar hacer trayectorias lo más rectas posibles.

La precisión en realizar el trazado adecuado relativo a la pendiente, combinándolo al mismo tiempo con el más ajustado posible para tener el mínimo recorrido, no es fruto de la casualidad. Y prueba de ello es, como hemos dicho, que se tuvo que recurrir al corte y extracción de roca, a veces en gran volumen, para realizar el trazado más idóneo. Los ejemplos de ello son abundantes, especialmente en la ladera Norte.

Por citar casos notables, recordemos las extracciones de más de tres metros de potencia de roca en los tramos 960-980 m., 980-1000 m., 1320-1340 m. y 1340-1360 m., llegando incluso a alcanzar los 4'25m, en el tramo 1160-1180 m. No contamos aquí las obras de este tipo realizadas para la creación de apartaderos, que veremos al hablar de ellos.

Todas estas extracciones se realizaron al mismo tiempo que se hacía la plataforma de sección transversal horizontal, regularizada y continuada de unos 1'85 m. de ancho de todo el recorrido. Es decir, una gran obra de ingeniería cuyo principal problema fue establecer la pendiente adecuada. Esta, en concreto, tiene una media del -9'12% desde la puerta de entrada hasta el último punto descubierto (2200 m.), con una distancia de 1295 m. en la que se salva un desnivel de 118'18 m.

Deteniéndonos en el último aspecto, hemos visto que aunque las pendientes que tiene que salvar el Camino Principal son en general adecuadas, no faltan tramos o zonas en las que el esfuerzo físico que tuvieron que realizar los animales de tiro debió ser extraordinario, al tener que salvar varios puntos con pendientes superiores al 14%. Esto ocurre en los tramos 1180-1200 m., 1280-1300 m., 1540-1560 m. ó 2140-2160 m. Excepcionalmente aquéllas se hacen mayores puntualmente en tramos como el 1080-1100 m. (15'55%), o el siguiente con un 15'95%, y el 1320-1340 m. (16'25%),



Lám. CCXI.—Camino de acceso de El Tolmo de Minateda.

llegando a sobrepasar el 17% en los tramos 1160-1180 m., 1920-1940 m. y 2160-2180 m. El máximo desnivel lo ostenta el tramo 1560-1580 m. con el 18'30%<sub>(i)</sub>. Para que el lector tenga un elemento de comparación en este sentido, recordemos que la pendiente del Camino Hondo, que considerábamos muy elevada, era del 11'40%.

De todas las aportaciones que hicimos al conocimiento de los caminos ibéricos en el anterior libro publicado, sólo hay una que tenemos que rectificar, o mejor dicho, precisar. Se trata de la longitud del diámetro mínimo de las ruedas de los carros.

Si recordamos, la medida más alta de la que nos servimos para calcularlo se situaba en el tramo 220-240 m., con 0'49 m. En los caminos de acceso hemos visto cómo esta medida ha sido superada concretamente en cuatro puntos: en el 1986'20 m. con 0'50 m.; en los puntos 981'70 m. y 1851'50 m. con 0'55 m., y en el punto 1161'90 m. con 0'56 m.

Esta última medida es, pues, por ser la más alta, la que nos sirve para hallar el diámetro mínimo de las ruedas de los carros que circularon por Meca: Dos veces dicha longitud más el grueso del eje (unos 0'05 m.). Es decir, el diámetro mínimo que dimos -1'03 m.- hay que situarlo con los nuevos datos en 1'17 m.

En cuanto a paralelos, apenas se pueden establecer comparaciones con los caminos de acceso de otras ciudades ibéricas, porque no existen excavaciones y menos aún estudios sobre ellos. Se salva de esta curiosa laguna en la investigación, el camino de acceso al Tolmo de Minateda (Láms. CCXI y CCXII), descubierto recientemente y de un gran interés por



Lám. CCXII.—Detalle del camino de El Tolmo.

los datos que puede aportar(6). No obstante, tiene una gran diferencia con el de Meca debido a la escasa altura que tiene que salvar.

Los restos visibles de carriladas que aparecen esporádicamente en otros yacimientos no dicen mucho. Por ejemplo, el camino que sube por la ladera Norte del cerro de San Miguel de Liria(7) tiene peor trazado que los caminos secundarios de Meca y al parecer tuvieron menos tráfico rodado (Lám. CCXIII). En él no se realizó la plataforma previa de sección horizontal sobre la que circularían después los carros. No obstante, es obvio que mientras no se descubran y estudien trayectorias más o menos largas, no tendremos elementos de juicio suficientes para establecer comparaciones.

En general, ninguno de los caminos ibéricos de acceso hasta ahora conocidos llega a acercarse a la complejidad y envergadura que vemos en el de Meca. Así, el camino ibérico de acceso a Sagunto, por la Puerta(8) de Poniente, excavado en la roca, es muy pequeño comparándolo solamente con el recorrido del Camino Hondo.

En cuanto a obras nuevas, relacionadas con el Camino Principal de Meca, que no se vieron en los del interior de la ciudad son los distintos nuevos tipos de apartaderos y los enlosados, que veremos más adelante, los fuertes quitamiedos que sin duda existieron en algunas zonas, aunque no haya llegado ninguno de ellos hasta nosotros, y el muro en talud que según parece se instaló sobre el lateral rocoso izquierdo de los tramos 1260-1280 m. a 1320-1340 m. para proteger el camino de caídas accidentales de piedras que pudieran bajar rodando por los lanchares situados en esta zona de la ladera.

Sin duda alguna, uno de los datos más importantes que hemos documentado en esta vía es el empedrado construido en el tramo 1320-1340 m., a cuya descripción nos remitimos para revistar la documentación gráfica y fotográfica.

Los altos laterales rocosos que delimitan todo el recorrido de dicho tramo, nos indican que la calzada de piedras se hizo muy posteriormente a la construcción del Camino Principal, ya en un momento en que la base rocosa se iba degradando de tal modo que se estaba formando un gran agujero. Esto hizo necesario su relleno y la instalación de este empedrado, de forma que protegiera la blanda base rocosa y regularizara su erosionada superficie.

Así pues, aunque más que una calzada sea un relleno puntual, su técnica constructiva nos está ofreciendo una importante información con relación a la forma que tuvieron los iberos de realizar calzadas regulares. Por ello, aunque no conozcamos todavía ninguna de ellas, podemos imaginar su factura a la vista de lo que existe en esta parte del Camino Principal. Es decir, superficie regularizada en la que predo-



Lám. CCXIII.—Camino de acceso por la ladera N. de Liria.

minan lajas de regular o gran tamaño sobre las piedras más pequeñas y estructura muy sólida, siendo prácticamente imposible extraer cualquiera de las piedras que la componen. Evidentemente esta solidez es fundamental, ya que si un elemento se pierde, le seguirían uno tras otro hasta su desmantelamiento total, no siendo efectivos los remiendos posteriores.

Por tanto, este empedrado denota una gran experiencia en realizar la trabazón de unas piedras con otras para que queden firmemente sujetas. De acuerdo con ello, a la vista de este pequeño ejemplo, es lógico que pensemos que las calzadas de sus grandes vías debieron tener una magnífica factura y un óptimo acabado.

En cuanto a la disposición de los elementos pétreos en este tramo, observamos que las piedras o lajas de mayor tamaño se instalan en las zonas laterales, es decir, por donde discurren las ruedas, mientras que las piedras más pequeñas se colocan en la zona central del camino.

Esta disposición es la más adecuada en un camino en cuesta. En primer lugar hay que tener en cuenta que la parte

(6) Agradecemos a D<sup>o</sup> Rubí Sanz y a D. Lorenzo Abad su cortesía en permitirnos publicar la fotografía del camino de El Tolmo.

(7) El recorrido de parte de este camino nos lo mostró amablemente D. Enrique Díez Cusí durante una visita que realizamos al yacimiento durante el mes de abril pasado.

(8) En una visita al yacimiento fotografiamos elementos arquitectónicos pertenecientes a la Puerta de Poniente de Sagunto (Lám. CCXIV), idénticos a los que vimos en la puerta de Meca, publicados en nuestro anterior libro.

Pierre Rouillard, en su trabajo "Investigaciones sobre la muralla ibérica de Sagunto". Serie Trabajos Varios del S.I.P. n<sup>o</sup> 62. Valencia, 1979, Págs. 14 y 15, habla del "descubrimiento de cinco bloques pertenecientes a una puerta: soportes de goznes y mortajas..." Con el rupestre hallazgo situado en la puerta de Meca de la misma forma en "L" que la mortaja de la lámina citada, se puede ya afirmar que dicho sillar tuvo que estar colocado en el suelo para recibir la base del cerrojo vertical de la puerta.

del empedrado que más sufre es por donde pasan las ruedas. Si en el lugar de su recorrido se pusieran piedras pequeñas, éstas se romperían con facilidad, iniciándose así el desmantelamiento del empedrado.

Por el contrario, no es conveniente la instalación de lajas grandes en el centro del camino. El paso de personas y caballerías por él, irían limando sus superficies haciéndolas resbaladizas, por lo que especialmente las pezuñas de los animales no tendrían agarre al pavimento. La instalación de piedras más pequeñas solucionaba este problema, al poder "agarrarse" a las ranuras existentes entre ellas.

Vemos, pues, que este pequeño testimonio sobre la forma que tuvieron los iberos de construir calzadas es muy significativo. A pesar de lo puntual y excepcional de su instalación es evidente la meticulosidad de su construcción para conseguir que fuera la más apropiada y duradera posible.

Por último, para terminar de hablar del Camino Principal, no queremos dejar de citar como dato de enorme interés el gran desgaste sufrido por la base del camino debido al paso de los carros.

Ya hablamos sobre este tema al tratar de los caminos del interior de la ciudad, poniendo como ejemplo el testimonio dejado en el tramo 640-660 m. A pesar de estar instalado este tramo sobre una zona rocosa muy dura, en terreno completamente horizontal y con carriladas muy anchas, hubo un desgaste de 0'64 m. de altura desde la plataforma que al principio se hizo hasta la base del camino que hoy vemos.

La citada medida lógicamente se hace mucho mayor en el Camino Principal de acceso que, al no ser horizontal,

sufrió más desgaste. Los testimonios mejor conservados se sitúan en la parte alta de la ladera, en donde hemos apreciado en muchos puntos, tanto el rellano inicial del camino como las señales típicas de desgaste de la roca debido al roce de las llantas metálicas. Como ejemplo del primer caso citamos por su claridad los situados en los tramos 940-960 m. y 1080-1100 m., en los que aparecen dichos rellanos con las señales de las picadas a una altura de 0'60 m. y 0'96 m., respectivamente, sobre la base de la carrilada izquierda.

Como ejemplos del segundo caso hay alturas muy dispares que varían entre las que superan el metro, en los tramos 980-1000 m. y 1240-1260 m., y las que alcanzan 1'70 m. de altura en el punto 970 m., superando incluso los dos metros en el punto 1173'95 m.

Para que la base rocosa haya sufrido un desgaste en vertical de tal magnitud, es evidente que tuvieron que transitar por allí muchos carros durante siglos.

Estudio aparte merecen por su importancia tanto el departamento ibérico instalado sobre Camino Principal Inicial del Gran Nudo como el propio Gran Nudo de caminos. El primero se estudiará en un Apéndice. El segundo lo vemos seguidamente.

## EL GRAN NUDO DE CAMINOS

Llamamos así a la zona situada en torno a la Vía Principal desde el punto 2060 m. hasta el 2184 m.

Este espacio es de una gran complejidad, debido a que en una pequeña zona, que apenas abarca un tercio de hectárea de extensión, además de los 124 metros lineales de Camino Principal aquí contenidos por trazar éste una curva de 180°, se sitúan las salidas de tres caminos secundarios, uno de los cuales incluso cruza el Principal veinte metros después de salir de él. Para aumentar dicha complejidad hay una parte del recorrido de la Vía Principal que fue abandonada en plena época ibérica, substituyendo su trazado por otro que corre paralelo a él durante unos 75 metros.

Los cuatro caminos que en esta zona confluyen pudieron originar, en principio, un gran centro de convergencia y dispersión del tráfico de Meca. Según ello no es extraño que, aprovechando la terraza casi horizontal existente en esta zona, se construyeran casas cuyos fondos, semiexcavados en la roca, apoyaban en la parte baja del farallón que corre a la derecha. Los testimonios rupestres existentes a lo largo de él así lo indican, confirmándolo la presencia del departamento que hemos excavado y que se estudiará en el Apéndice. Pensamos que estas casas, situadas tan lejos de la ciudad, se construyeron esencialmente para dar distintos servicios a quienes por aquí transitaban.

Tanto la citada complejidad, como la propia forma del trazado general, es lo que nos sugirió darle el nombre de "nudo".

El mayor problema que este nudo de caminos nos plantea a la hora de la interpretación de sus restos, viene motivado al intentar encontrar una explicación satisfactoria, primeramente al por qué del abandono del trazado de una parte del Camino Principal para substituirlo por otro situado al lado. En segundo lugar a la explicación del trazado del Camino F. Todo ello teniendo en cuenta que los restantes trazados quedan involucrados en dichas explicaciones al estar todos interrelacionados.



Lám. Lám. CCXIV.—Elemento de la Puerta de Poniente, de Sagunto.

Al estudiar los caminos del interior de la ciudad, vimos en varias ocasiones cómo algunas partes de sus trazados se abandonaron en un momento determinado para ser substituidas por otros. Siempre, en todos y cada uno de dichos casos, quedaba claro que estos abandonos se debieron a la realización de mejoras en sus respectivas trayectorias, bien para que quedaran más llanas, bien para quitar curvas o incluso para eludir una pendiente exagerada.

En el caso de la substitución de la trayectoria del Camino Principal en el Gran Nudo, aproximadamente desde el punto 2060 m. hasta el 2130 m., por otra que apenas se separa de ella 1'50 m. en la parte más distante, no lo encontramos lógica ni razonable, maxime cuando este último trazado no mejora el anterior, sino todo lo contrario. En efecto, se abandona la trayectoria recta inicial por otra que es curva, aunque sea ligera; y, lo más grave, el trazado llano primitivo hace ahora una bajada para después retomar la cota haciendo lógicamente una subida, la única que efectúa el Camino Principal desde que atravesó la puerta de la ciudad. Es decir, en contra de toda lógica, se abandona un primer trazado substituyéndolo por otro peor.

En cuanto al trazado del Camino F, no le encontramos explicación lógica por dos razones: Primera, no entendemos que salga del Camino Principal para que después le cruce. Más razonable sería que iniciara su recorrido directamente en dicha intersección. Segundo, por lo descubierto hasta ahora, parece que su destino es el mismo que el del Camino H, estando abocados a unirse en un punto cercano.

En la interpretación integral de los trazados de todos los caminos del Gran Nudo, hemos tenido que barajar múltiples hipótesis para explicar paradojas o contradicciones como las citadas.

Una de las bases en las que nos hemos apoyado es que este nudo de caminos se pudo haber ido formando a lo largo de muchos decenios o incluso siglos. Es decir, los trayectos de cada uno de los caminos que muestra la figura 88,4, no tuvieron por qué realizarse o utilizarse al mismo tiempo.

Esto era ya evidente en la trayectoria del Camino Principal. La casa ibérica construida sobre la vía patentizaba que en un momento determinado se abandonó su trazado substituyéndolo por el situado al lado. A partir de dicho momento se pudo construir la casa en cualquier instante.

Sobre este aspecto, aunque en principio nuestra opinión se inclina a que dicha casa se construyó poco tiempo después del abandono del camino, no tenemos más datos que los materiales muebles que contenía el departamento excavado, y que, lógicamente, se refieren al momento de su destrucción. La costumbre que los iberos tenían al construir sus casas, de profundizar hasta llegar a la base rocosa y excavarla para obtener un pavimento horizontal, hace que muchas veces no puedan existir datos arqueológicos anteriores a su última ocupación, como en este caso. Tampoco nos dice nada en el aspecto cronológico la dura capa de argamasa echada a lo largo de los huecos de las carriladas para allanar esa parte del piso del departamento. Por ello, la opinión citada no tiene por qué ser la verdadera, y, en dicho caso, pudo haber transcurrido muchas décadas desde que se abandonó el uso del camino hasta que se construyó la casa.

Aparte del incuestionable dato citado antes, los recorridos de los caminos del Gran Nudo nos ofrecieron otros

más o menos claros o trascendentales sobre los que lógicamente basamos la interpretación que sigue. Esta la hemos elegido entre una larga serie de hipótesis, como la más probable. Únicamente presentamos ésta dado que sería interminable exponer cada una de las hipótesis tratadas con sus posibles variantes y sus respectivos razonamientos.

Nuestra interpretación última opta por establecer que la trayectoria del Camino F pudo corresponder al primitivo e incluso único camino que en un primer momento pasaba por aquí (Fig. 88,1). Su fundamento parte del hecho de coincidir su dirección con la del Camino H.

En efecto, no podemos admitir que estos dos caminos fueran al mismo sitio uniéndose algunos metros más adelante, por lo que uno de ellos debía realizar una curva a la izquierda, después del punto en que han quedado al descubierto. Si admitimos esto, dicha curva la tiene que hacer el Camino F porque si no daríamos por sentado que el camino que ahora llamamos Principal ya existía, y, entonces, este último se dirigiría al mismo sitio que el F.

Resumiendo: tenemos una situación en la que no podemos admitir que los Caminos F y H vayan al mismo sitio. Pero si uno de ellos cambia de dirección, su trayectoria le llevaría a unirse con el Camino Principal, con lo que tendríamos la misma situación. Es decir, en cualquier caso existirá la contradicción de que dos caminos (el F y el H o el F y el Principal) se unirán poco después. Como esto no tiene sentido, hubo de darse que el Camino Principal y el Camino F no fueran coetáneos en un primer momento, siendo el Camino F anterior y, por lo tanto, el Principal.

Al establecer que el Camino F fue al principio el Principal, obviamente estamos sosteniendo que el que ahora llamamos Camino Principal no existía. El porqué de su trazado posterior lo explicamos por el hecho de la extremada dificultad que supone para el tráfico el Camino F, con un 21'90% de pendiente.

Según esto, creemos que después de trazar la trayectoria del Camino F, no se tardó mucho tiempo en construir el Camino Principal definitivo (Fig. 88,3), aunque no se abandonó el uso del Camino F. En este sentido pensamos que con bastante asiduidad y con el fin de evitar encuentros frontales de vehículos en este frecuentado nudo, se utilizó el Camino F para la bajada y el Camino Principal para la subida, al tener éste una pendiente más moderada.

En cuanto al Camino G, existió como vía secundaria que se dirigía al Este, bien desde el primer momento o poco después del trazado de la Vía Principal primitiva, iniciando su recorrido al principio en la zona de la que sale el Camino F (Fig. 88,2).

En cuanto al Camino H, su trazado fue posterior (Fig. 88,4). Las señales de sus carriladas nos indican que empezó a utilizarse una vez que ya se había realizado el trazado del Camino Principal definitivo.

Si bien, como hemos visto, las explicaciones dadas parecen ser las correctas sobre estos caminos, por el contrario no hemos llegado a encontrar una explicación convincente en el hecho de la substitución del trazado del Camino Principal por el que corre a su lado. Una posibilidad muy discutible es la dificultad de la salida del Camino F al haberse formado un fuerte escalón en su base, lo que originaría que esta salida se tuviera que desplazar un metro a la izquierda. También pudo ocurrir, al mismo tiempo o no, una disminución muy importante del tráfico, posiblemente en el

siglo V a.C., coincidiendo con las revueltas sociales y religiosas ocurridas en esta zona. En dicha época, con un escaso o nulo tráfico, bien pudo, simplemente, desplazarse insensiblemente el trazado al ubicarse éste sobre zona llana. Después, la blandura de la roca basal hizo que en la mitad de su recorrido se hundiera hasta la cota en que nos ha llegado.

Aunque el motivo concluyente del abandono de este tramo será difícil de establecer porque es poco probable que

se obtengan nuevos datos, esperamos que el descubrimiento de las trayectorias de los Caminos F y H nos puedan aportar nuevas luces sobre las especificaciones expuestas.

## LOS CAMINOS SECUNDARIOS

Son caminos de menor tráfico rodado relativo que van a parar a la Vía Principal o que salen de ella para dirigirse a un punto o zona determinada.

Aparte del menor tráfico, también es una constante en ellos el menor cuidado puesto en la realización de sus trazados.

Hasta el momento hemos constatado la presencia de ocho caminos secundarios, cuyos respectivos inicios se sitúan en torno a los puntos 914'50 m., 1.440 m., 1.610 m., 1.760 m., 1.982 m., 2.107 m., 2.139 m. y 2.182 m. del Camino Principal.

Establecemos como premisas, que puede darse la existencia de otros y que no tienen por qué ser sincrónicos.

Descubierto el Camino Principal hasta el punto 2200 m. y los caminos secundarios citados, es difícil que haya otros intercalados no descubiertos, precisamente porque los que tenemos abarcan todas las posibilidades de comunicación con el llano. Otra cuestión es si de estos caminos salen a su vez otros terciarios, aún no documentados. No obstante, no descartamos la posibilidad de la existencia de alguno más de aquellos, pero, de ser así, fueron poco importantes o muy antiguos.

La segunda premisa también es obviamente difícil de demostrar, ya que no hay testimonios tan claros sobre caminos abandonados como los que vimos en el interior de la ciudad. En efecto, en éstos hubo varios casos en los que se apreciaban perfectamente vías abandonadas al quedar sus inicios o sus finales "colgadas" a distintas alturas sobre la base de la vía más moderna. Esta circunstancia es la única que nos puede servir para averiguar si un camino fue utilizado al mismo tiempo que otro, o si se dejó de utilizar mientras el otro seguía funcionando. Pero esto no ocurre con ninguno de los caminos secundarios descubiertos. En unos casos porque sus uniones no se han descubierto o no se aprecian bien (Caminos B, C, D y E) y en otros porque, según veremos, aunque el camino en concreto estuviera abandonado de antiguo, se siguió utilizando su salida del Camino Principal como apartadero, por lo que no pueden quedar sus rodadas "colgadas" sobre él.

De todos ellos, y según los datos que nos han suministrado, fueron con toda seguridad coetáneos del Camino Principal los Caminos A, F, G y H. Creemos que también fueron utilizados al mismo tiempo que éstos los Caminos C y D, aunque no tenemos pruebas concretas al respecto por no haberse descubierto sus respectivas uniones con el Principal. Y, por último, pensamos que es probable que los Caminos B y E fueran anteriores y posiblemente sustituidos por el mejor trazado del Camino G, que, al igual que ellos, se dirige al mismo punto cardinal. No obstante, sea o no cierta esta suposición, sí creemos que sus inicios al menos se siguieron empleando como apartaderos, de acuerdo con la situación que tienen en relación con la regular distribución de aquellos a lo largo del Camino Principal, según tendremos ocasión de ver.

La red que forman estos caminos está destinada a conectar la ciudad con cualquier zona de sus laderas y de los

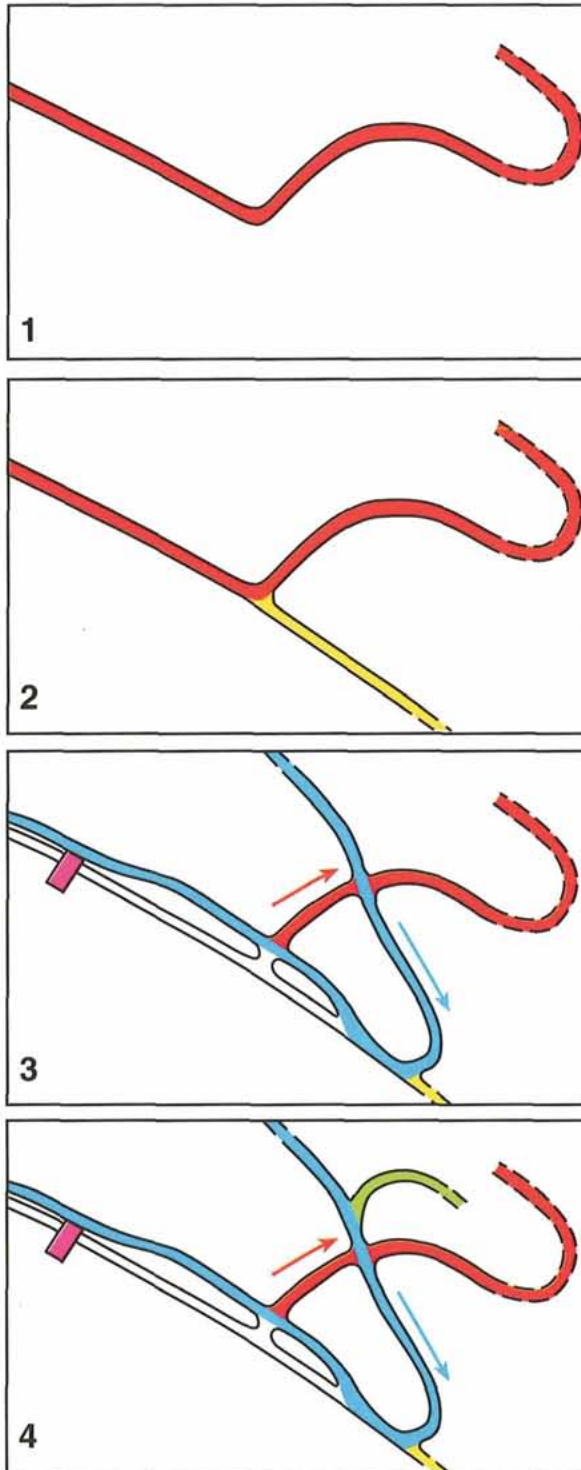


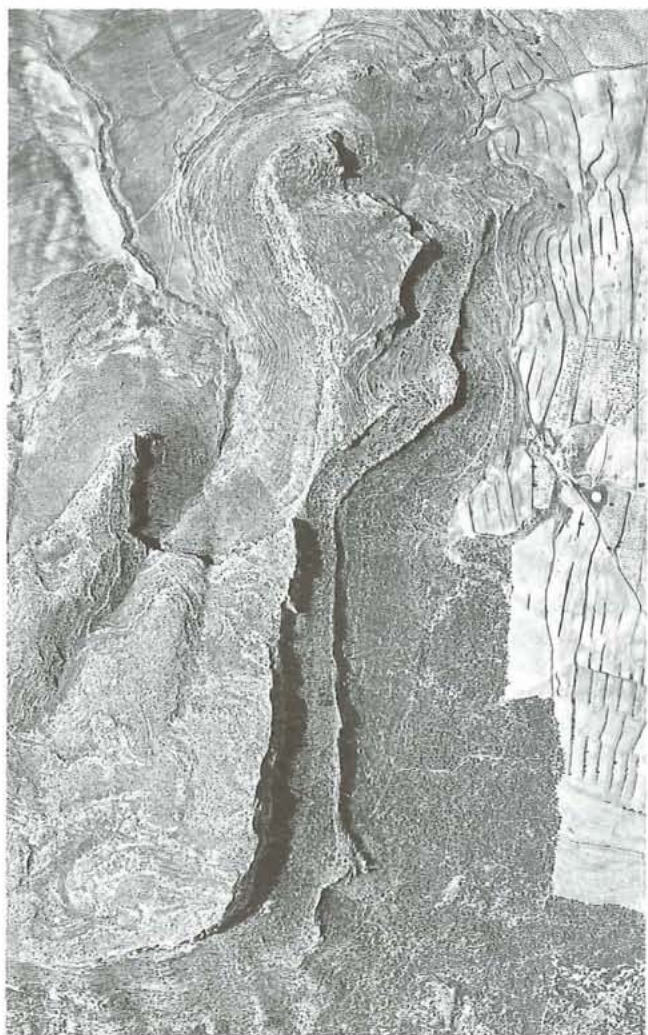
Fig. 88.—Posible evolución del Gran Nudo de Caminos.

llanos; incluso alguno o algunos de ellos es posible que enlaza con la vía del llano, además del Camino Principal.

Es evidente que el destino de cada uno de ellos no lo podremos determinar con absoluta certeza mientras no se avance lo suficiente en el descubrimiento de sus respectivos trazados. Pero podemos preveer con cierto grado de seguridad la meta de algunos de ellos.

El Camino A, en este sentido, es uno de los más claros. Su trayectoria, tras abandonar Meca, recorre de O. a E., en línea recta, toda la ladera Norte del Mugrón (Lám. CCXV). Su destino no puede ser otro que poner en conexión la ciudad con una zona rica en materias primas indispensables tanto para satisfacer las necesidades elementales de la población, como para abastecer de ellas a la artesanía y a la industria.

La zona a la que nos referimos es la de la Laguna de San Benito, hoy inexistente por la genial decisión de alguna mente preclara de desecarla. La abundancia de agua y el clima benigno debieron ser factores que propiciaron una gran riqueza en especies vegetales (ya fueran cultivadas o silvestres) y animales (ya fueran domésticos o salvajes), aparte de la posible extracción de arcillas y explotación de al menos una mina de cobre.



Lám. CCXV.—Vista aérea de Meca y ladera N. del Mugrón.

Que debió ser un camino muy importante lo demuestra el hecho de que, aun no teniendo salida por el E. más allá de la citada laguna, se realizó su trazado como si fuera el Principal, es decir, aterrazando previamente el espacio por donde debía discurrir. También su circulación rodada fue significativa.

Un dato interesante, aunque no haya quedado reflejado en los tramos descritos en este libro, es la aparición de quitamiedos ortoédricos casi ciclópeos en una zona de su trayectoria muy alejada de Meca. Estos quitamiedos tenían la doble función de evitar que los carros se pudieran deslizar transversalmente despeñándose por esta inclinadísima ladera, y servir de sujección a las lajas de los empedrados existentes en dicha zona previniendo desplazamientos laterales.

La existencia de estos quitamiedos en un camino secundario es lo que nos hizo sugerir anteriormente como muy posible su existencia en algunos puntos del Camino Principal.

Por último, al tratar de los apartaderos, hablaremos del importante situado a la altura de los dos primeros tramos de este camino.

Los Caminos B y E son muy similares en muchos aspectos, por lo que exponemos sus características al mismo tiempo.

Tanto uno como otro inician su recorrido hacia el NE. para seguidamente tomar la dirección E.

No pueden tener salida sino es, con mucha dificultad, por el punto en el que se sitúa el paso en el cortado rocoso por el cual se sube hoy en día al Castellar desde las Casas de Meca, sin tener que llegar a la Fuente de Meca. Es decir, el paso situado en el Cuadro 18 del mapa fotogramétrico (Fig. 1). No existe ahora ni existió en época ibérica otro paso, siquiera peatonal, desde la parte en que hemos dejado al Camino E hasta llegar al punto en el que el Camino A salva el cortado, en el Cuadro F14.

Las trayectorias y destinos de estos dos caminos no están, pues, claros. Por una parte no podemos admitir que su salida por el cortado fuera el mismo que el del Camino A, ya que entonces sobraría éste. Y aunque supusiéramos que los Caminos B y E hubieran sido abandonados por el A, nunca explicaríamos la incongruencia que supone el recorrer medio kilómetro en un caso o un kilómetro en otro para después regresar al mismo lugar, cuando esto se pudo resolver sin problemas desde el primer momento mediante el trazado lógico del Camino A.

Descartada, pues, esta posibilidad, no queda otro paso para su salida que el citado del Cuadro I8. Es posible que éste haya sufrido una erosión tan fuerte que actualmente sea irreconocible. Por nuestra parte no hemos visto la mínima señal de este trazado por aquí.

A parte de esta opción, apuntamos la posibilidad de que tanto uno como otro sólo se construyeron para conectar la ciudad con zonas de población o de trabajo de esta parte de la ladera.

Ninguna de las dos explicaciones nos satisface por completo, pero con los datos que poseemos no podemos ir más allá. Lo que sí creemos es que, de ser cierta la primera hipótesis, ambos caminos al mismo tiempo o uno después del otro, fueron finalmente sustituidos por el trazado del Camino G que se dirige también al E. sin los problemas o dificultades de los otros dos.

En este caso se usaría en un primer momento el Camino B. Después éste se abandonaría por el trazado del Camino E, ante la dificultad en salvar la pendiente que existe entre el inicio de aquel y el paso citado. Por último, el Camino E sería sustituido por el G al ser de trayectoria más cómoda, igual de larga y sin problema de tener que salvar el paso mencionado del Cuadro I8.

Los dos caminos tienen un trazado poco elaborado en el que no se hicieron allanamientos previos, especialmente en el primero de ellos. En éste se aprecia en lo poco que se conserva de él una inclinación lateral que es la más pronunciada de cuantas hemos encontrado en los caminos secundarios.

Tan fuerte inclinación nos ha sugerido realizar el estudio de la inclinación máxima que pudieron soportar los carros ibéricos que circularon por Meca sin volcar, estableciendo como constantes las medidas de la longitud de sus ejes y el radio de sus ruedas, y como variables la altura del centro de gravedad sobre el eje que une las ruedas y el ángulo de inclinación lateral.

Los cálculos realizados a partir de la fórmula de la figura 89, proporcionan la curva adjunta, la cual nos indica que dichos carros no volcarían siempre que sus variables permanecieran dentro de la zona rayada. Según esto el límite máximo de inclinación se sitúa en los  $46^{\circ}5'$ , a partir del cual el carro volcaría yendo incluso de vacío. La curva va indicando los límites a los que podía llegar la inclinación, dependiendo de la situación del centro de gravedad, es decir, la altura de la carga suponiendo que ésta fuera uniforme. Por ejemplo, un carro que llevara una carga cuyo centro de gravedad se situara a 80 cm. de altura sobre el eje, podría circular con una inclinación lateral comprendida entre  $0^{\circ}$  y  $24^{\circ}1'$ . Si sobrepasara esta inclinación el carro volcaría. En el caso del tramo 40-60 m. del Camino B, por ejemplo, la sección de la figura 76 nos muestra que los carros que por él circularon llevaban una inclinación de  $20^{\circ}$ . Según el gráfico, el centro de gravedad de su carga nunca debió sobrepasar los 110 cm. de altura sobre el eje, ya que en dicho caso volcaría. Obviamente todos los cálculos los hemos realizado bajo condiciones ideales.

Para terminar, veremos la posibilidad de que los inicios de sus respectivas trayectorias fueran empleados como apartaderos, cuando hablemos de éstos.

El Camino C tiene la particularidad de ser el único que une la ciudad con zonas situadas al Mediodía. Su trazado es el más idóneo para este fin.

Aunque por ahora no tengamos muchos datos sobre él, es evidente que sale del Camino Principal en la zona de la Fuente de Meca; asciende ligeramente hasta acceder a la parte más honda del istmo que une Meca y el cerrillo situado al Oeste y, desde aquí, empieza a descender paulatinamente por la ladera de Poniente dirigiéndose al S. y SE.

A pesar de su mala conservación, lo descubierto de él nos indica que su base fue ligeramente preparada, y que soportó un tráfico moderado.

Creemos que lo más interesante es su destino, ya sea que se dirija al Sur de Meca o al Oeste. En el primer caso tendrá que atravesar el fondo del barranco situado a lo largo del vallecillo que corre paralelo a la ladera Sur del Castellar. Si fuera así se debió realizar una obra interesante de la que a lo mejor queda algún resto. En el segundo caso, y con el fin de no atravesar dicho barranco tendrá que hacer una curva de  $180^{\circ}$  para tomar la dirección O. o NO.

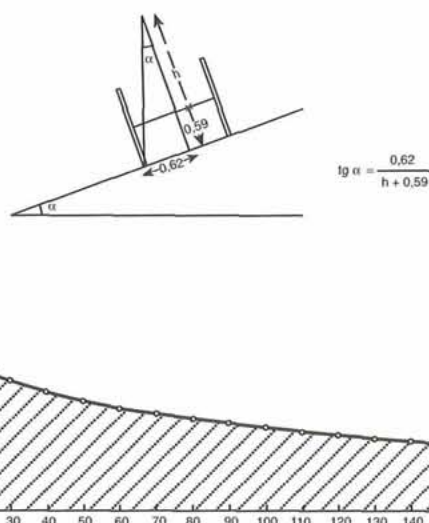
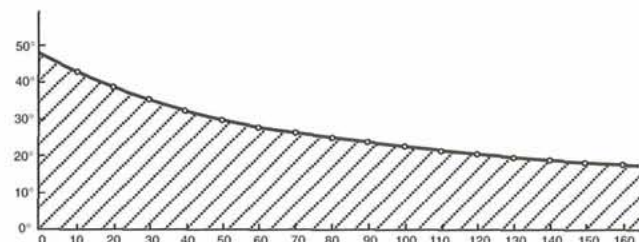


Fig. 89.—Curva de inclinación máxima de los carros.



En cualquiera de los casos pensamos que este camino se realizó principalmente para conectar la ciudad con zonas de labor. No descartamos la posibilidad de que su destino sea unas canteras situadas en un cerro espolón de la ladera Oeste del Murgón, situado antes de llegar al Arco de San Pascual. Estas canteras pudieron ser explotadas para la construcción de case-ríos o calzadas del llano. A falta de datos y como otra hipótesis a tener en cuenta, también pudieron ser de época romana, utilizadas para la extracción de piedra empleada en la construcción de alguna de las villas romanas situadas en el llano.

El Camino D debe salir del Camino Principal algo antes de llegar a la curva de  $180^{\circ}$  que éste realiza al SO. de la Fuente de Meca.

Su destino parece situarse hacia Poniente, en dirección a Alpera, para lo cual tiene que evitar el obstáculo que supone el cerrillo occidental, bordeándolo por su ladera Norte. Posiblemente llegara hasta la importante vía que debió pasar por los llanos del Oeste, Noroeste o Norte de Meca.

Lo poco descubierto de él parece indicarnos que tuvo mucho tráfico rodado, a pesar de que su trazado apenas fue previamente preparado.

La citada intensidad de tráfico así como la dirección que lleva, nos ha hecho pensar en la posibilidad de que en un primer momento fuera el primitivo Camino Principal. Después esta trayectoria habría ido perdiendo importancia con respecto al camino que pasa por el aljibe, acabando por ser superado por éste en magnitud de tránsito.

Aunque esta hipótesis fuera cierta, pensamos que el Camino D se siguió utilizando posteriormente como camino secundario.

Según hemos visto al tratar del Gran Nudo de Caminos es, sin duda alguna, el F el camino secundario que más problemas nos está dando a la hora de interpretar su trazado. Ello es consecuencia de tres hechos: El salir del Camino Principal para poco después cruzarle; el coincidir la dirección de los últimos metros descubiertos de su trayectoria con la que lleva el Camino H, y la extraña circunstancia de que el trazado del Camino Principal Final, en el pequeño recorrido que hace desde el punto en que el Camino E sale de él hasta que le cruza, asciende primeramente 1'80 m. para des-

cender seguidamente 2'60 m. Aunque esto sea un contrasentido que atañe exclusivamente al trazado normal que venimos observando en el Camino Principal, sin embargo, incide indirectamente en la interpretación que hemos de dar al trazado del Camino F.

A todo ello hay que añadir las extraordinarias pendientes de sus dos tramos descubiertos, las más altas de cuantas hemos visto y que parece imposible que pudieran ser "escaladas" por un carro: 21'90% en los veinte metros primeros y 19'65% en los veinte metros siguientes. En este último aspecto hay que tener en cuenta que las citadas cifras se refieren a pendientes medias. Esto quiere decir que hay zonas con mayores y menores inclinaciones. Puntualmente en el medio metro final del primer tramo las carriladas casi son verticales.

A parte de los restantes datos, el simple hecho de cruzar el Camino Principal, en principio no tiene sentido, ya que su trazado lógico como camino secundario debería arrancar del punto del Camino Principal en el que se efectúa el cruce.

Como no podemos aceptar hipótesis que no tengan sentido, tenemos que buscar explicaciones racionales a este, en apariencia, absurdo trazado.

La hipótesis más aceptable de cuantas hemos manejado es la siguiente, según apuntábamos al hablar del Gran Nudo:

En un primer momento pudo pertenecer a la trayectoria del Camino Principal Inicial. Pero, dada la extraordinaria pendiente antes citada y la falta de consistencia de su base rocosa en los veinte primeros metros de su recorrido, no pasaron muchos años en que este tramo fuera sustituido por el trazado del Camino Principal "moderno". No obstante, creemos que, esporádicamente, se siguió utilizando exclusivamente como camino de bajada, empleándose siempre el nuevo trazado del Camino Principal para las subidas, al tener una pendiente más adecuada.

De todas formas la interpretación definitiva del trazado del Camino F no la tendremos mientras no consigamos establecer la dirección de su destino. Si el rumbo que toma este camino lo cambiara mediante la realización de una curva, que a la fuerza tendría que ser de 180° según la orografía de esta zona, hacia donde se dirige el Camino Principal, la hipótesis apuntada sería cierta.

Dicha curva es lógico que sea realizada bien por el Camino F o bien por el H, ya que, si no, estos dos caminos se juntarían indefectiblemente más adelante. Pero si ocurriera el caso de que ni el uno ni el otro efectuaran la citada

curva, sería evidente que el Camino F habría sido siempre un camino secundario, cuya trayectoria fue prácticamente abandonada por la del Camino H, y, como máximo, quedó la primera para bajadas y la segunda para subidas.

Del Camino G tenemos escasos datos debido a lo poco descubierto de él. Con mucha fortuna conseguimos localizar su salida del Camino Principal, después su trazado se pierde inmediatamente.

La dirección que lleva al salir del Gran Nudo de Caminos es hacia el NE. Inevitablemente tiene que continuar esta dirección durante unos cincuenta metros, discurrendo por la terraza en la que se sitúa el citado Gran Nudo, para llegar después al cercano espolón de la ladera en donde aparecen señales de rodadas que le dirigen hacia el Este, en dirección a la zona de las Casas de Meca.

Se utilizó al mismo tiempo que el Camino Principal, y parece que tuvo bastante tráfico rodado.

Al hablar de los Caminos B y E dimos las razones por las que apuntábamos la posibilidad de que este camino fuera el que sustituyó a sus trazados. Su destino último quizá fuera conectar con la que consideramos cada vez más probable vía ibérica que se dirige al E., y cuyas fuertes carriladas se observan a uno u otro lado de la carretera actual que va de Alpera hacia Casas de Madrona.

El Camino H es el último de los caminos secundarios descubiertos hasta ahora. Su inicio se sitúa en torno al punto 2182 m.

Las señales de su carrilada izquierda, cortando el realce central y la carrilada derecha del Camino Principal, indican que fue utilizado al mismo tiempo que éste. Por ello, al hablar del Camino F, apuntamos que, en el caso de que este camino y el H llegaran a unirse, el trazado del segundo sustituiría en todo o en parte al del primero.

Sus rodadas están algo más marcadas que las del Camino F, aunque la pendiente del único tramo descubierto es algo menor que las de aquél: 18'90%. Este dato hizo que apuntáramos también la posibilidad de que, en su caso, el H fuera de subida y el F de bajada.

No sabremos su destino concreto hasta que no descubramos algo más de su trazado. No obstante, opinamos que este camino es el que se dirige hacia el NE., mientras que el F, algunos metros más adelante de donde le hemos dejado, hará una curva de 180° encaminándose al sentido contrario.

## APARTADEROS

Dentro del proyecto de realización del trazado general del Camino Principal, sin duda se contempló la necesidad de construir apartaderos para tener el cometido exclusivo que su propio nombre indica. Estos eran indispensables en una vía en la que su trazado se concibió desde un primer momento con la anchura de un carro, es decir, el ancho mínimo por razones prácticas.

Si el trazado con el ancho de un carro fue de la complejidad y dificultad que ya vimos al hablar del Camino Principal, especialmente debido al movimiento de roca efectuado, es evidente que realizar su trazado con una anchura doble hubiera sido una empresa prácticamente imposible de llevar a cabo.

Pero el construir el camino con el ancho de un carro tenía, lógicamente, el inconveniente de que al discurrir por una

ladera muy inclinada, los vehículos no tenían espacio para apartarse en el caso de que dos de ellos se encontraran circulando en sentidos contrarios. Por ello, como decimos, al mismo tiempo que se planeó el trazado del camino de acceso se tuvo que contar con la habilitación de apartaderos. Es buena prueba de ello su regular distribución a lo largo del Camino Principal (Fig. 90). En cuanto a su presencia en los caminos secundarios, por el momento no hemos encontrado más que el situado en el inicio del Camino A, aunque pensamos que debieron existir con la misma frecuencia que en el Principal.

En el estudio de los caminos del interior de la ciudad, realizado en el libro publicado anteriormente a éste, ya tratamos de los apartaderos que en ellos existían. Todos ellos corresponden a un tipo de apartadero que también lo encontramos ahora en los caminos de acceso. Pero además hemos documentado otras dos formas de salirse de la vía para ceder el paso. Generalmente siempre se procuró realizarlos en espacios horizontales, a costa de tener que extraer a veces grandes volúmenes de roca.

El primero de los tipos citados es el más característico y simple. Lo llamamos "apartadero en paralelo".

Consiste en la ampliación transversal del camino como mínimo al doble de su anchura en una pequeña zona. Para

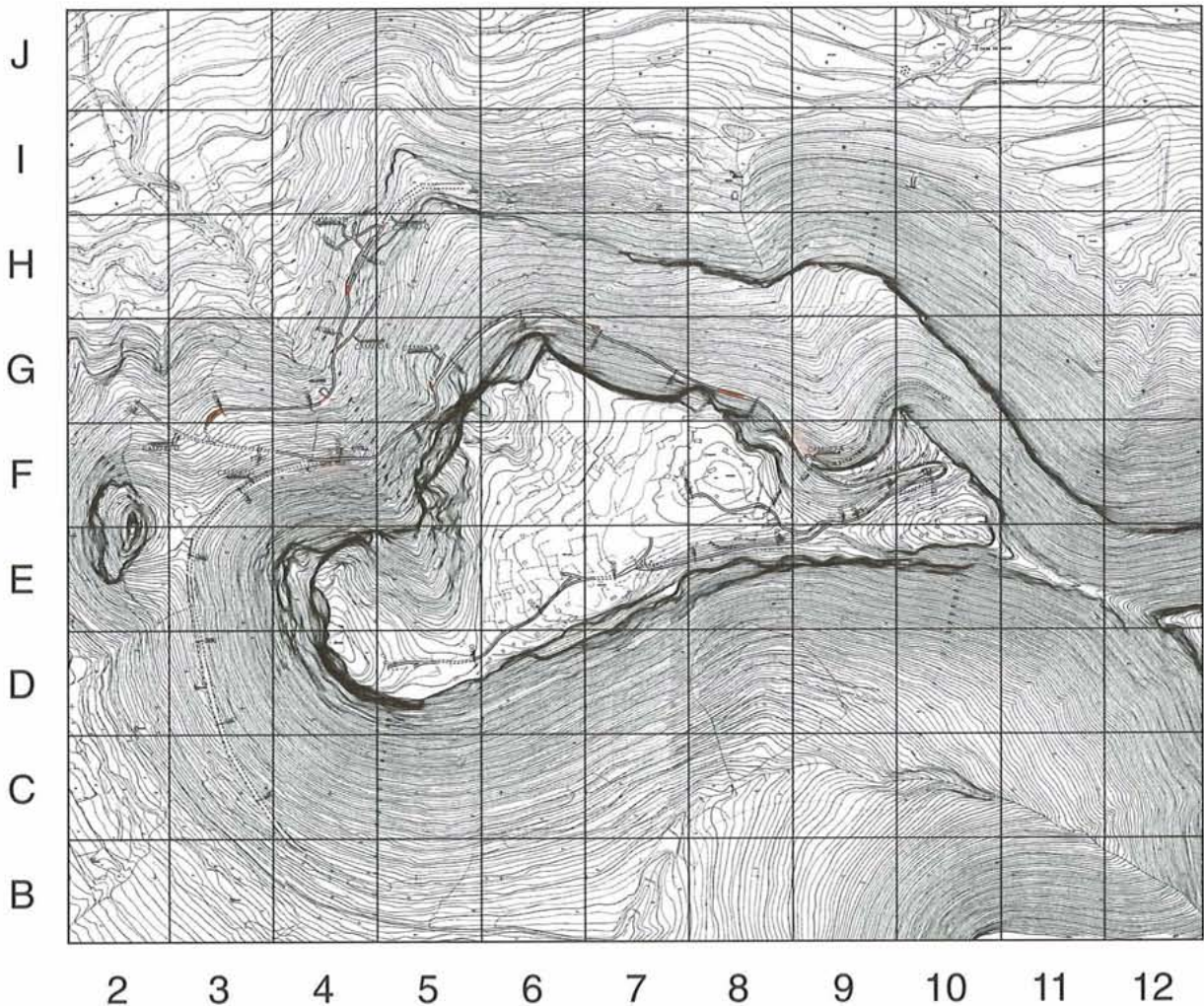


Fig. 90.—Distribución de los apartaderos.

ello, en un punto determinado, se inicia lentamente el desvío de la trayectoria que sigue el camino apartándose paulatinamente hasta llegar a la citada zona en la que la anchura llega a hacerse al menos doble. A partir de aquí se efectúa el proceso contrario hasta incorporarse otra vez al camino. Este tipo de apartadero suele tener una longitud total que oscila en torno a los treinta metros. Con este largo recorrido se intenta, como siempre, obtener trayectorias rectilíneas.

En alguno de ellos ya vimos que existían señales por las que pudimos deducir que la costumbre de circular por la derecha era la usual en época ibérica. Es decir, cuando dos carros se encontraban en un apartadero de esta clase, cada uno de ellos circulaba por la vía situada a su derecha.

Este tipo de apartadero lo hemos documentado perfectamente en tres ocasiones. Otro es muy probable que esté situado en la zona en la que se construyó el aljibe. También en la zona de la Fuente de Meca hay indicios de la presencia de uno o dos.

El segundo tipo de apartadero lo llamamos descriptivamente "de entrada y retroceso". A diferencia del anterior, éste es menos cómodo por ser necesario hacer dos maniobras. Debido a ello su construcción sólo se efectúa en lugares en los que es imposible realizar el primer tipo a consecuencia de la existencia de una gran pendiente en el camino. Su funcionamiento consiste en salirse del trazado de la vía en un punto determinado y dejar pasar el carro que circula en sentido contrario. Una vez despejado el camino, el primero retrocede por el mismo sitio que entró al apartadero hasta incorporarse a la vía. En la utilización de este tipo de apartadero siempre el carro que bajaba tenía preferencia de paso por el camino por razones obvias de maniobrabilidad, teniendo que apartarse el que subía.

Hemos documentado un sólo caso de este tipo de apartadero, el cual, por su buena conservación, nos ha ofrecido todos los datos necesarios para obtener una completa documentación sobre él.

El tercer tipo de apartadero no se construyó en principio como tal, sino que es simplemente la utilización de las salidas de los caminos secundarios de la misma manera que se hace en el segundo de los tipos citados. Es lógico que la existencia de estas salidas hiciera innecesaria la construcción de un apartadero en los alrededores, ya que aquellas se podían utilizar para el mismo fin.

A continuación realizaremos el estudio de cada uno de ellos, llevando el orden de empezar desde la puerta de la ciudad hacia abajo. En la figura 90 hemos incluido la distribución de todos ellos y de los posibles.

El primero, más que un simple apartadero es una amplia zona allanada artificialmente que incluye apartaderos y áreas para posibilitar la parada o detenimiento más o menos largo de carros y caballerías.

Se sitúa en la zona inmediata a la puerta de la ciudad. Comprende, en primer lugar, los treinta primeros metros del recorrido del Camino A juntamente con el apartadero de tipo "en paralelo" anejo a él. Según denotan las señales de las carriladas de su inicio en el Camino Principal, fue el más utilizado para entrada y salida de carros.

También comprende toda la zona derecha del Camino Principal a partir del inicio del Camino A. Esta zona consiste en una terraza que debió tener unos cinco metros de ancha y que se prolonga hasta el punto 947 m.

Por último, existe otro apartadero del tipo "en paralelo" que está situado a la izquierda del Camino Principal, en el tramo 920-940 m. y mitad del siguiente. Esta zona izquierda parece que estaba en proceso de ampliación cuando ocurrió la destrucción de la ciudad.

La cantidad de roca que se tuvo que extraer para dejar horizontal toda esta amplia zona, de forma que pudieran maniobrar con facilidad los carruajes, supuso muchos metros cúbicos, constituyendo sin duda una obra colosal o como si hubiera sido realizada por un pueblo de gigantes, según dijera el estudioso de Meca, D. José Sabater, al hablar de las obras de la ciudad, en una carta de finales del siglo pasado publicada en la obra de D. Joaquín Roa y Erostarbe.

La razón de ser de esta gran obra no fue otra que la de poder dar cabida a un gran número de carros, caballerías, personas e incluso rebaños, en primer lugar para esperar mientras se daba ocasión a que quedara despejado el Camino Hondo de los carros o caballerías que por él descendieran. En segundo lugar para dar un tiempo de respiro a los extenuados animales antes de acometer la empinada cuesta final del Camino Hondo después de la agotadora subida hasta aquí realizada. Y, por último, para permitir la inspección de cargas o personas, y posiblemente el cobro de peajes.

En el borde de toda la terraza pensamos que debieron colocarse grandes sillares como quitamiedos, con el fin de prevenir graves caídas por la empinada ladera. Las señales de ello han desaparecido al haberse perdido la totalidad del reborde de dicha terraza.

Se observa que este enorme apartadero y lugar de parada está separado unos metros de la puerta y de la muralla. Sobre este aspecto pensamos que la roca de las zonas más cercanas a ambas no se rebajó con el fin de evitar, llegado el caso, la posible instalación a su lado de torres de asalto. La propia anchura de la parte de la terraza en la que se sitúa el Camino A es lo suficientemente estrecha en este sentido para permitir la fácil instalación de estructuras ofensivas. A parte de estas previsiones, toda la zona estaba dominada por la torre construída con toda intención en la vertical del último apartadero citado.

Es decir, en la zona más importante del exterior de la ciudad se realizaron las obras necesarias, pero exclusivamente justas, que permitieran compatibilizar una adecuada seguridad con aspectos relativos a la economía de aquélla.

El segundo apartadero se sitúa a una distancia de unos cien metros del anterior, interesando al tramo 1020-1040 m., a casi la segunda mitad del anterior y a los dos primeros metros del siguiente.

Es del tipo "en paralelo". Sus restos indican que cuando se destruyó la ciudad se estaba intentando prolongar algo más su recorrido por la izquierda del Camino Principal en el tramo 1010-1020 m.

Su instalación en este sitio se debió exclusivamente a su situación de equidistancia con el apartadero de la puerta de la ciudad y con el que veremos a continuación.

En su construcción el argumento de tener esta exacta ubicación prevaleció sobre el hecho de situarse en una zona en la que existe un espolón que sobresale en la ladera. No obstante, se evitó la parte más saliente, desplazando el apartadero algo más arriba del lugar donde se sitúa el punto medio entre ambos apartaderos. A pesar de todo, se tuvieron que realizar importantes extracciones de roca. Esto fue el motivo por el que en un primer momento se construyera el

apartadero más corto de lo usual. También supuso que el ancho fuera el indispensable. Tanto es así que la carrilada derecha del Camino Principal coincide en el centro del apartadero con la izquierda de éste, aunque obviamente dicha carrilada común es el doble de ancha que una normal.

El siguiente apartadero es de "entrada y retroceso". Se sitúa a unos ciento ochenta metros de distancia del anterior, ubicándose su mayor parte (unos 18 m.) en el lateral derecho del tramo 1200-1220 m. e iniciándose en la zona media del tramo siguiente. Su recorrido total es, pues, de unos veintiocho metros.

La construcción de este tipo de apartadero en este lugar fue consecuencia de la carencia de lugares apropiados en las zonas anterior y posterior del recorrido del Camino Principal, en las que fuera factible instalar un apartadero en paralelo. La excesiva pendiente del camino en toda esta parte y la extraordinaria inclinación de la ladera no hacían posible su construcción.

Por el contrario, dicha orografía no suponía obstáculo alguno para emplazar un apartadero de entrada y retroceso. El único inconveniente, como quedó señalado más arriba, es que su empleo obliga a efectuar maniobras.

Su funcionamiento queda claramente plasmado en la fotografía del tramo realizada desde abajo, de la lámina XLVI. En ella observamos cómo la carrilada derecha del apartadero desvía su trayectoria hacia la izquierda mostrándonos el citado funcionamiento: Cuando un carro se encontraba bajando por el Camino Principal, después de pasar el apartadero anterior, le era ya imposible recular hasta llegar a él, debido a la pendiente, en el caso de que se encontrara de frente con otro carro. Por ello, este último tenía que meterse en el apartadero y dejar pasar al carro que bajaba. Seguidamente ya podía recular con facilidad por ser el apartadero horizontal, meterse en el trazado del camino y proseguir la ascensión.

La carrilada antes citada nos indica que esta operación se realizaba habitualmente, ya fuera por la densidad del tráfico o porque se tenía la costumbre de efectuar aquí una parada para que descansaran los animales. Con relación a este aspecto, no podemos saber la anchura total de la terraza ni, por tanto, su capacidad, por haber desaparecido todo su reborde. Pero sí hemos observado que el apartadero propiamente dicho podía contener varios carros en fila sin que entorpecieran el tránsito por el camino.

A partir de este apartadero no hemos encontrado otro hasta llegar a la zona de la Fuente de Meca. Por este motivo no tenemos la menor duda de que la salida del Camino B, situada en torno al punto 1440 m., se utilizara como tal.

Su distancia con respecto al anterior apartadero es de unos 230 m. Este es el único dato que podemos ofrecer, ya que tanto la base del Camino Principal en esta parte de su recorrido, como el inicio del Camino B han desaparecido a consecuencia de la erosión.

El siguiente se sitúa alrededor de 180 m. más adelante. En concreto hay datos de la posible existencia de dos apartaderos, uno primero que sale a la izquierda y otro, inmediatamente después, a la derecha. Ambos se hallan en la zona de la Fuente de Meca. En cuanto al primero de ellos, pudo coincidir con la salida del Camino C.

La citada zona fue como el centro neurálgico del Camino Principal. Por aquí tenía que pasar obligatoriamente toda la circulación rodada que subía o bajaba de la ciudad, excepto la del Camino A y la insignificante del B.

Su posición es inmejorable, ya que se sitúa a media altura entre el llano y la ciudad, siendo, pues, el lugar ideal para detenerse, descansar y reponer fuerzas para continuar el ascenso. Concretamente se halla a una cota de unos 65 m. por debajo de la que tiene la puerta de la ciudad.

Pero su mayor interés radica en el venero que aquí existe. Ya sea invierno o verano, ya haya sido un año seco o lluvioso, el volumen de agua que de él brota permanece inalterable. La importancia de este manantial se magnifica si tenemos en cuenta que, al parecer, debió ser el único sitio con posibilidad de abastecerse de agua superficial en kilómetros a la redonda.

En cuanto al tráfico, de esta parte sale el Camino C y algo más abajo el D, mediante los cuales quedan conectadas las zonas del Sur y del Oeste de Meca. Los siguientes caminos secundarios, juntamente con el Principal, enlazan con todo lo situado al Este, Norte y Oeste de la ciudad.

Pero, como hemos dicho, esta zona no habría tenido la importancia que tuvo si no hubiera sido por la fuente, cuya existencia, unido a su situación en la umbría y a encontrarse a media altura de la ladera, reunía todas las ventajas que se podían exigir para situar allí una amplia zona de descanso y servicio.

Tras haber tenido que superar nada menos que cien metros de desnivel desde los llanos más cercanos para llegar a la cota en la que sitúa la Fuente, y ante la perspectiva de que quedaba prácticamente otro tanto para llegar a la meseta superior del cerro, este espacio debió ser zona obligada de descanso, lugar donde apaciguar la sed y sitio en el que reponer las fuerzas, tanto para las personas como para los animales.

Pero no sólo los transeúntes se beneficiaban del agua de la fuente. También los habitantes de la ciudad bajarían a través de la salida situada por encima de esta zona y llenarían allí sus odres en el caso de que sus aljibes quedaran vacíos. Precisamente creemos que la escala de agujeros tallados en la roca existente en esta "entrada" se realizó casi exclusivamente por la presencia de este manantial.

Por último, todos los rebaños de la zona debían reunirse aquí una o dos veces al día, según las estaciones, para poder beber en los abrevaderos que al efecto estarían instalados.

Todo ello debió originar la creación de un conjunto de instalaciones que ofrecieran todo tipo de servicios: áreas para carros, caballerías y rebaños, con comederos y abrevaderos, al mismo tiempo que diversas clases de mercaderes debieron darse cita diaria aquí: herreros, alfareros, curtidores, tratantes, etc.

No es difícil imaginar la animación que debió reinar hace más de dos mil años en esta ahora desolada ladera, pelada incluso de árboles que den sombra en verano a los visitantes que, al igual que los antiguos iberos, aquí se detienen para descansar y aplacar su sed.

Pero todos los datos expuestos quedan, por ahora, a falta de corroboración arqueológica. Quizá un día alguna entidad esté dispuesta a realizar una inversión fuerte con la que se pueda acometer la excavación arqueológica sistemática de esta zona. Por el momento nos tenemos que conformar con

imaginarnos lo expuesto ante la visión de los escasos testimonios rupestres que en ella existen, como las escaleras talladas en la roca, pero que no podemos adscribir a una época concreta por falta de los datos cronológicos que sólo puede proporcionar una excavación arqueológica.

Del material cerámico que los arrastres han depositado sobre el camino en esta zona de la Fuente, hemos separado dos fragmentos de sendas cráteras griegas, cuyo estudio, realizado por D<sup>a</sup> Paloma Cabrera, intercalamos aquí:

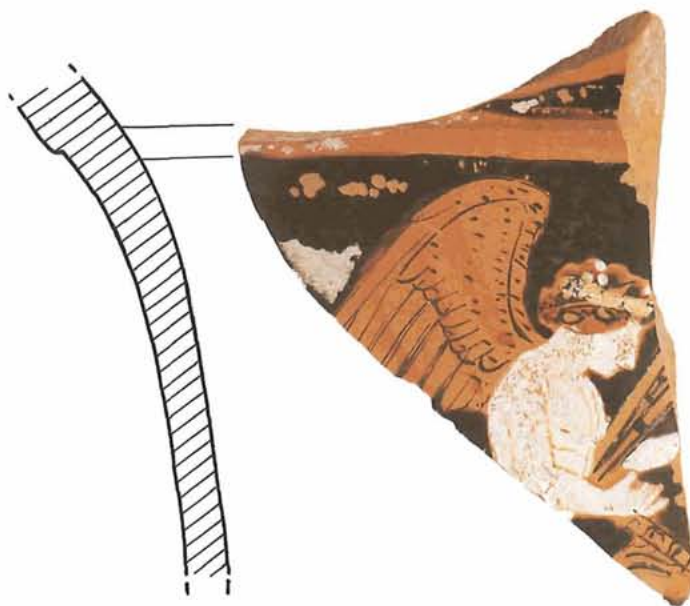
"Fragmento n<sup>o</sup> 1 (Lám. CCXVI). Fragmento de cratera ática de campana de Figuras Rojas.

Corresponde a la zona superior del cuerpo, bajo el borde, y a la cara A o escena principal del vaso.

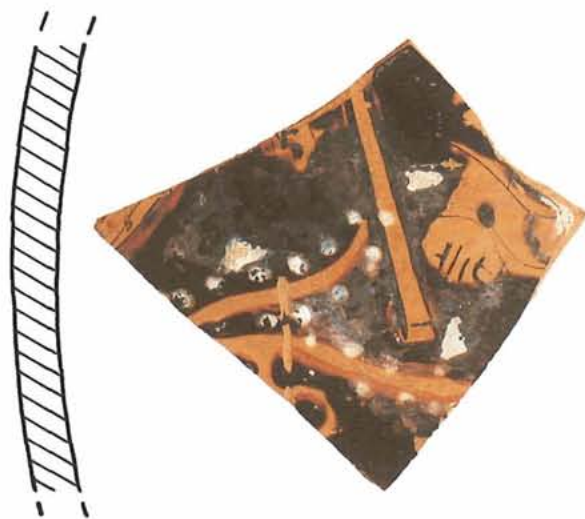
Interior: Barnizado, con una banda en reserva en la zona superior.

Exterior: Bajo una banda reservada, que marca el inicio del borde, se conserva parte de la figura de Eros alado, representado como un adolescente desnudo, el cuerpo y el rostro pintados con pintura blanca, y el ala en reserva. Con finas líneas de barniz dorado se han señalado el ojo, el brazo y la musculatura del torso. Está representado de perfil hacia la derecha, con el ala levantada más arriba del nivel de la cabeza. Esta se ciñe con una corona de hojas y pequeños frutos pintada en blanco. Parece estar tañendo un instrumento, del que se conservan restos de su armazón. La postura de la mano derecha parece indicar que está pulsando las cuerdas del instrumento. Bajo el instrumento se conservan tres dedos de una mano, perteneciente seguramente a un personaje que escucha extasiado la música de Eros.

Se trata de una cratera de campana posiblemente relacionada con los pintores del Grupo de Telos (Beazley, ARV2, 1428 ss), del segundo cuarto del siglo IV. La escena representada es difícil de concretar. Es muy frecuente que Eros,



Lám. CCXVII.—Cerámica griega. A su tamaño.



Lám. CCXVIII.—Cerámica griega.

un personaje ligado al ámbito de Afrodita, esté presente en las escenas dionisíacas, como testigo de la unión de Dionisos y Ariadna. Esta potencia primordial se representa ahora como un adolescente, ya no como un niño, y algunos pintores le figuran con la carnación blanca propia de una mujer (Cf. Trias, 1967, láms. CXCIX, CCXXX). Su presencia en las escenas dionisíacas en las crateras del siglo IV a.C., y especialmente en las del Grupo de Telos, es muy frecuente (Trias, 1967, láms. CXCIX, CCVII, CCXVIII; Sánchez, 1992, 61), aunque también suele aparecer en escenas de apoteosis (Trias, 1967, lám. CCXXII). Sin embargo, no son muy abundantes las escenas dionisíacas en las que Eros aparezca tañendo un instrumento de cuerda, sí por el contrario el aulós, más acorde con el ámbito agreste, orgiástico y frenético de los ritos dionisíacos. Quizás pudiera tratarse también de una escena de un simposio mítico presidido por Dionisos (Cf. cratera Toya: Trias, 1967, lám. CCXXVII). Segundo cuarto del siglo IV a.C.

Fragmento n<sup>o</sup> 2 (Lám. CCXVII)

Fragmento de cratera ática de campana de Figuras Rojas.

Corresponde a la zona intermedia del cuerpo y a la cara A o escena principal.

Interior: barnizado.

Exterior: Motivos de difícil identificación. En el centro y en vertical, posiblemente el extremo inferior de un tirso; a la derecha lo que pudiera ser el extremo de una piel de pantera terminada en garra; a la izquierda y en posición horizontal, dos trazos con puntos blancos recorriendo su contorno, quizás las cintas que adornarían otro tirso. Si nuestra interpretación de los motivos es correcta, se trataría de una escena del thíasos dionisíaco, seguramente sátiros y ménades vestidos con pieles de pantera y sosteniendo tirso,

danzando frenéticamente poseídos por el entusiasmo divino, de ahí la posición, agitada, del tirso y demás elementos (Cf. Trías, 1967, lám. CCIX). Tales escenas son las predominantes entre los pintores del Grupo de Telos, y las más abundantes en las crateras de campana de la Península Ibérica (Sánchez, 1992, 103 y ss).

*Primera mitad del siglo IV a.C.*

*Estos dos fragmentos de crateras de campana, posiblemente relacionados con los pintores del Grupo de Telos, y fechables hacia el segundo cuarto del siglo IV a.C., encajan perfectamente, por su forma, grupo al que pertenecen y escenas representadas, en el ambiente de las importaciones áticas de Andalucía Oriental. Allí la cratera de campana es la forma, junto con las copas de figuras rojas, más abundante del repertorio ático. Las crateras andaluzas pertenecen casi en su totalidad al Grupo de Telos. Las escenas dionisiacas y de simposio son, por este orden, las más frecuentes (Sánchez, 1992).*

*Entre el 380 y 350 es cuando se produce el máximo volumen de importaciones, tanto en Andalucía Oriental como en el Levante y el Sur de la Meseta. Ahora los vasos griegos son más populares y se encuentran en un mayor número de yacimientos. Tanto en las necrópolis de la Alta Andalucía como en el Sureste estos vasos, y sobre todo la cratera, se utilizan como elementos de prestigio asociados a las élites dominantes (Ruiz y Molinos, 1993; Santos, 1989). Los comerciantes griegos, a través de diversos intermediarios, están satisfaciendo una demanda creada tiempo atrás entre las sociedades ibéricas, demanda de productos de lujo necesarios para la reproducción de un sistema social jerarquizado. Desde diversos puntos de la costa, y a través de redes comerciales secundarias, vasos áticos como éstos llegarían a los centros interiores de distribución, donde su posterior redistribución sería controlada por miembros de la élite dominante, posiblemente a través de un sistema de relación clientelar. Por otra parte, la función de los vasos y el significado de las escenas se modifican en el nuevo contexto ibérico. La cratera ya no es exclusivamente un vaso para mezclar el vino y el agua en el simposio, sino, sobre todo, una urna cineraria. Las escenas dionisiacas o de banquete pudieron ser "leídas" de forma diferente, reelaboradas bajo un lenguaje propio, destacando su contenido heroificador (Olmos, 1986 y 1992, 19)."*

## BIBLIOGRAFIA

- BEAZLEY, J.D. (1968): Attic red-figure Vase Painters (ARV). 2. Ed. Clarendon Press. Oxford.
- OLMOS, R. (1986): "Quelques observations sur l'assimilation de l'iconographie grecque dans le monde ibérique" en *Iconographie classique et identités regionales*. BCH sup.XIV, pp. 155-166.
- OLMOS, R. (1992): La sociedad ibérica a través de la imagen. Catálogo de la Exposición. Ministerio de Cultura.
- RUIZ, A. y MOLINOS, M. (1993): Los Iberos. Análisis arqueológico de un proceso histórico. Barcelona.
- SANCHEZ, C. (1992): El comercio de productos griegos en Andalucía Oriental en los siglos V y IV a.C.: estudio tipológico e iconográfico de la cerámica. Edit. Univer. Complutense.
- SANTOS, J.A. (1989): Análisis social de la necrópolis de El Cigarralejo y otros contextos funerarios de su entorno", en *ArEspArq* 62, pp. 71-100.
- TRIAS, G. (1967): Cerámicas griegas de la Península Ibérica". Valencia.

Continuando con los apartaderos, el siguiente que se nos presenta se sitúa en torno al punto 1790 m., por lo que su distancia con respecto a la zona de la Fuente de Meca es de otros ciento ochenta metros aproximadamente. Su disposición es en paralelo pero, en contra de lo normal, su trayectoria es ligeramente curva y con algo de pendiente. Su situación, sin embargo, es idónea, antes de iniciar la empinada cuesta abajo que lleva hacia la zona del aljibe y dominando visualmente toda la parte baja del Camino Principal hasta donde lo hemos dejado, y lo descubierto de los cinco caminos secundarios últimos.

Fue en este apartadero, concretamente en el camino de la izquierda, donde descubrimos señales inequívocas de que la circulación se hacía por la derecha. En efecto, aparte de la mayor profundidad que las rodadas tenían con respecto a las del camino derecho, y que ya por sí sólo constituirían una razón de peso, permanecían señales en una zona del lateral de la rodada izquierda que únicamente las pudieron ocasionar los bordes de las llantas metálicas al rozar dicho lateral cuando los carros subían. Estas señales son pequeños pero perfectos arcos de circunferencias, seguidos y dispuestos de forma que tienen obligatoriamente que haberse hecho por las ruedas al subir por él. Si los carros hubieran tomado este camino para bajar las señales hubieran quedado dispuestas al revés de como están.

A ciento treinta metros se ubica el aljibe, construido al parecer en época medieval con el fin de recoger y almacenar en un punto más bajo el agua de la Fuente de Meca. Actualmente sigue realizando la misma función, bajándola a una cota de 28 metros por debajo de aquélla.

Físicamente no hemos podido documentar el apartadero que aquí debió existir. Pero tanto la apropiada distancia que le separa del anterior, como el hecho de haberse construido el aljibe, para lo que se elegiría una zona llana o plataforma preexistente, juntamente con la posición de algunas huellas de carriladas conservadas en torno al punto 1936 m., nos señalan la casi certeza de su existencia. La citada construcción del aljibe y la erosión sufrida en esta parte, al coincidir con la bajada natural de las aguas de lluvia, borraron definitivamente cualquier otra señal.

Según los escasos datos de que disponemos, creemos que el apartadero era de tipo "en paralelo" y de una longitud algo pequeña comparándola con lo habitual, ya que las circunstancias físicas orográficas no permitían hacerlo más largo: de 20 a 25 metros.

A partir de aquí carecemos de testimonios de la existencia de apartaderos en lo que llevamos descubierto del Camino Principal.

No obstante, sirvió para tal fin el inicio del Camino E, situado en torno al punto 1982 m., es decir, unos 62 metros más adelante. Los bordes redondeados de los esquinazos de la roca donde se realizó la salida de este camino y su anchura (unos cuatro metros) avalan el hecho de su utilización como apartadero.

Por último, queda el Gran Nudo de Caminos, situado en torno al punto 2110 m., unos 130 metros más adelante. No

es un apartadero en sentido estricto, pero las diferentes salidas de los tres caminos secundarios que de aquí parten, e incluso los primeros metros del Camino Principal Inicial, sin duda sirvieron para tal fin cuando fue necesario. El estudio de esta parte ya quedó realizado anteriormente.

Resumiendo, observamos que a todo lo largo de Camino Principal se habilitaron regularmente lugares en los que fuera posible que uno o varios carros se apartaran de la vía para permitir el paso de vehículos que circulaban en sentido contrario. Los puntos en torno a los cuales se podía realizar esta operación (930 m., 1030 m., 1210 m., 1440 m., 1610 m., 1790 m., 1920 m., 1982 m. y 2110 m.) o lo que es lo mismo, las regulares distancias existentes entre ellos (100 m., 180 m., 230 m., 180 m., 180 m., 130 m., 62 m. y 130 m.) nos informan sobre su prevista instalación a lo largo de su trazado.

## CONCLUSIONES

Hemos visto cómo los datos que nos han proporcionado los caminos de acceso a Meca han ido aportando nuevos e interesantes detalles sobre el desconocido tema de los caminos carreteros prerromanos.

Ya en nuestro último libro sobre Meca dimos un buen número de inéditas informaciones que se referían a los caminos exclusivamente o a aspectos relacionados directamente con ellos. De todas formas, al encontrarse dentro de la ciudad, muchas facetas tenían connotaciones urbanísticas.

Los caminos estudiados ahora son verdaderamente tales, aunque no lleguen a ser propiamente vías de comunicación entre poblaciones.

Es decir, ya quedaron estudiados exhaustivamente los "caminos" del interior de la ciudad, de los cuales una buena parte de sus recorridos podríamos considerar como calles, aunque muy especiales por sus peculiaridades. Ahora, presentamos ya verdaderos caminos de ruedas, aunque todos ellos, al estar instalados en las laderas del cerro, sean caminos de acceso. Queda, pues, por realizar el estudio de las auténticas vías de comunicación entre poblaciones. En este sentido consideramos incuestionable la existencia de una de ellas, sin duda de gran importancia y antigüedad, en los alrededores de Meca.

Es obvio que el extraordinario tráfico rodado que tuvo la ciudad hubo de conectar con otras poblaciones mediante una vía como mínimo, de una gran densidad de tráfico; y también es evidente que la antigüedad de esta vía tuvo que ser mayor que la de los caminos de Meca. En relación con estos aspectos cronológicos, los volveremos a tratar más adelante.

Sobre los caminos de los que hablamos en este libro hemos de reconocer la gran suerte que nos ha acompañado en nuestros trabajos de campo, ya que las previsiones que hace años hicimos sobre los descubrimientos que esperábamos realizar han quedado muy cortas. En efecto, no podíamos imaginar que se conservaran los caminos de la forma en que lo han hecho, ni mucho menos el número de vías existentes. Los deterioros originados por agentes erosivos o los ocasionados directamente por el hombre después del abandono de los caminos han sido porcentualmente mínimos. Tanto en uno como en otro caso tuvo una incidencia sumamente positiva la rápida ocultación de las vías

por los arrastres térreos y pétreos procedentes de las empinadas laderas del cerro. Incluso la población medieval, en la mayoría de los casos, no actuó negativamente sobre ellas, ya que sus construcciones, como hemos tenido oportunidad de ver reiteradas veces, se situaban siempre muy por encima de las bases de los caminos. Sólo sufrieron desmantelamientos muy puntuales cuando realizaron extracciones de piedra para la construcción, allanamientos, excavaciones de silos o, excepcionalmente, el aljibe.

Los ocho caminos secundarios descubiertos, aparte del Principal, nos informan sobre la generalización y profusión del tráfico rodado en época ibérica. En este sentido observamos que el conjunto de sus trazados tuvo la finalidad de poner en comunicación no sólo mediante animales de carga, sino con carruajes, la ciudad con cualquier punto de las laderas, con todas las zonas circundantes del cerro y, lógicamente, con otras poblaciones.

Aparte de esta inesperada e interesante red de caminos encontrada, hemos podido documentar otros hallazgos como el tramo de empedrado, cuya importancia reside en ser el primero descubierto y estudiado de esta época.

El dato que obtuvimos en los caminos del interior de la ciudad sobre el diámetro mínimo de las ruedas de los carros que por aquí circularon (1'03 m.), se puede decir que queda ya definitivamente establecido con los datos recogidos de los caminos de acceso en 1'17 m.

También hemos ampliado el conocimiento sobre otros aspectos, como la forma de circular, los tipos de apartaderos e incluso el indirecto descubrimiento de la existencia de áreas de servicio.

En cuanto a la forma de circular, se constató la costumbre de elegir siempre el camino de la derecha en los apartaderos, y que el carruaje que descendía tenía preferencia de paso sobre el que ascendía, quedando obligado éste a apartarse de la vía hasta quedar expedita.

La información sobre los apartaderos ha quedado aumentada en el sentido de haberse averiguado la existencia, además del tipo "en paralelo" ya conocido en los caminos de la ciudad, de otro nuevo que llamamos "de entrada y retroceso", así como el empleo para tal fin de las salidas de los caminos secundarios. Como es lógico, su distribución a lo

largo del Camino Principal se hizo con la regularidad que era necesaria (100 a 200 m.), para evitar los problemas que se podían ocasionar ante la normal circunstancia de que se encontrarán dos vehículos circulando en dirección contraria. Téngase en cuenta que al ser el camino del ancho de un carro y al estar trazado en una ladera muy inclinada, no había otra posibilidad de resolver la citada circunstancia.

También hemos podido constatar indirectamente la necesaria ubicación de áreas de descanso o zonas de servicio, cada una de ellas con sus peculiaridades, como la explanada realizada cerca de la puerta de la ciudad, la zona de la Fuente de Meca y el Gran Nudo de Caminos.

Pero lo más extraordinario de todo es el propio Camino Principal de acceso, es decir, el que saliendo de la ciudad conduce la mayor parte del tráfico hasta un punto del llano en el que, inevitablemente, enlazará con una vía que conectará a su vez con otras poblaciones.

Sus restos nos hablan sobre una obra civil de una envergadura en cuanto a costo y dificultad de ejecución, y de una precisión técnica tales, que no existen testimonios conocidos similares en otras culturas de la antigüedad, ya sean anteriores, coetáneas o posteriores.

Lo que se quería conseguir con esta obra era que vehículos con ruedas pudieran llegar desde el llano, con el menor recorrido posible, a nada menos que doscientos metros de altura por encima, y alcanzar la cima de un monte que estaba toda ella rodeada de altísimos cortados rocosos.

Un proyecto que se presentara a realizar en el presente, con los condicionantes citados, parecería broma o desvarío, ya que técnicamente es casi imposible ejecutar. Pero los antiguos iberos consiguieron llevar a buen término esta empresa que, sin duda alguna, sorprendió como tantos otros avances tecnológicos suyos a sus coetáneos.

Aún hoy en día a cualquier visitante que se acerca a ver esta ciudad rupestre, le cuesta encontrar adjetivos calificativos adecuados para expresar su opinión tras contemplar esta obra, aunque esté ya semioculta en muchas zonas por los sedimentos.

Es evidente que la ejecución de esta obra de ingeniería tuvo que contar con un complejo estudio previo de las curvas de nivel de todas las laderas y cima, de forma que el trazado final propuesto para realizar fuera definitivo. En este sentido no cabían errores de cálculo que motivaran la realización de cambios después de iniciada la obra, precisamente por la magnitud y complejidad de ella.

En el citado estudio previo, el problema capital a resolver fue señalar la trayectoria para salvar los citados doscientos metros de altura con la pendiente adecuada: ni tan baja que hiciera el acceso interminable, ni tan alta que ocasionara una dificultad excesiva al tránsito de los animales de tiro. Dicha pendiente quedó establecida en torno al 9% de media a lo largo de los aproximadamente dos kilómetros de constante ascensión.

Trasladar los cálculos a la realidad física no debió ser nada fácil habida cuenta de la orografía del terreno. Los obstáculos que ofrecía por sí misma la empinada ladera, además de las barranqueras y altos farallones que contenía, tuvieron que ser tenidos en cuenta a la hora de realizar los cálculos preliminares. Sin duda, la parte más difícil de la obra, tanto en su planteamiento sobre el papel como en su ejecución física, fue el trazado de los doscientos metros del recorrido del Camino Hondo. Hay que tener en cuenta que esta zona

debió ser primitivamente un cortado rocoso al igual que lo es la totalidad del contorno de la meseta superior del Castellar.

Además de la pendiente idónea de todo el Camino Principal, lógicamente se tuvo que establecer también su trayectoria, pero de forma que se realizara ésta con el menor recorrido posible, es decir, haciendo siempre que fueran factibles los trazados más rectilíneos posibles. Para ello se tuvieron que eliminar obstáculos, que supusieron en ocasiones el desmantelamiento de zonas puntuales de la ladera mediante la extracción de muchos metros cúbicos de roca. El ejemplo más notorio es la zona de la puerta de entrada a la ciudad, en donde las modificaciones fueron de tal envergadura que cambiaron completamente el aspecto que tuvo antes de hacerse el trazado. Posteriormente, se fue modificando toda esta área, año tras año hasta los días anteriores al asedio, originando la explanada que, en parte, ha llegado a nosotros.

Finalmente se realizó metro a metro el allanamiento de la base del camino, practicando en la roca de la ladera una plataforma corrida de sección transversal horizontal, de forma que a lo largo de toda la trayectoria del Camino Principal no hubiera un solo momento en el que el carro tuviera que ir inclinado transversalmente. Esta obra supuso un esfuerzo impresionante si se tiene en cuenta los dos kilómetros de su recorrido y el hecho de que se hizo lo más rectilíneamente posible, obligando con ello a realizar grandes extracciones de piedra de la ladera. A fin de que dichas extracciones fueran las menores posibles, se hubo de construir la plataforma citada con el ancho mínimo imprescindible para permitir el paso de un carro -en torno a los 1'80 m.-, obligándose con ello a la creación de apartaderos a distancias regulares.

El resultado de una obra como la citada, con las soluciones técnicas que hemos ido repasando, no es debido a la casualidad, sino que presupone la existencia de unos conocimientos muy avanzados en el trazado de vías, que tuvieron que irse adquiriendo a base de la realización de obras similares durante siglos.

Pero esta experiencia en salvar obstáculos orográficos era lógica entre los iberos por su costumbre de edificar sus poblados y ciudades en los lugares más elevados e inaccesibles de que disponían en sus territorios. Por ello no es de extrañar que a un espectador actual le cueste creer que un carro pudiera subir a la cima de El Castellar de Meca, rodeada de altísimos cortados. Sin embargo, la obligada experiencia de los iberos en este tipo de obras, consiguió lo que parece imposible, aunque para ello tuvieron que desmantelar literalmente, como hemos dicho, toda la parte de la ladera en la que ubicaron la puerta de la ciudad.

El Camino Principal de acceso a Meca queda para siempre como un testimonio más, y al mismo tiempo único en su género, de la avanzada civilización que tuvieron los pueblos ibéricos hace dos mil quinientos años.

Los resultados obtenidos en los caminos de acceso, relativos a su cronología no hacen más que corroborar lo que quedó demostrado en el último libro publicado de Meca. Allí quedó expuesto el aspecto más importante en cuanto a cronología de todos cuantos podremos obtener nunca sobre estos caminos, y fue el hecho de que el Camino Principal no se volviera a utilizar desde el preciso momento en que la ciudad fue sometida al asedio previo a su destrucción por

Roma. Desde aquel instante hasta hoy día nunca más volvió a pasar un carruaje por la puerta de la ciudad y, lógicamente, tampoco por el resto del Camino Principal de acceso, ya que la utilización de éste estaba ligada exclusivamente al paso por aquélla. Por esta razón es un dato excepcional el poder tener la certeza de que los restos que estudiamos son exclusivamente ibéricos, sin posibilidad de que se hayan utilizado o sufrido reformas posteriormente, en época romana, medieval, etc.

Los caminos secundarios ahora descubiertos y el Principal han seguido aportando datos arqueológicos en el mismo sentido, con la presencia constante de estructuras u obras medievales incluso sobre las trayectorias situadas en las cotas más bajas. Es decir, mil años más tarde de la destrucción de Meca, la tradición carretera que adquirió esta ciudad a lo largo de casi otro milenio, disminuye hasta tal punto que da la impresión de que llega a desaparecer prácticamente la utilización del carro. Por ello vemos que ni siquiera es aprovechada la red viaria preexistente en la zona inferior de la ladera.

Si bien el término de la utilización de estos caminos está perfectamente establecido, no lo está tanto su inicio. En este sentido el dato arqueológico más importante que nos ha aportado el descubrimiento de los caminos que ahora publicamos, es la aparición de un departamento ibérico construido sobre un camino, obviamente abandonado ya en aquella época. Pero la cronología más alta que se puede adscribir al exclusivo material cerámico de su ajuar es del siglo IV-III a.C., según el estudio realizado en el Apéndice, con el que estamos de acuerdo por nuestra parte. Como máximo podemos suponer, según vimos, que dicho departamento se construyera en el siglo V a.C., fecha esta que sigue siendo muy baja dentro de los límites del uso de los caminos de Meca. Por ello, aparte del lote de cerámicas fenicias que se recogió en el Camino Hondo, y que nos remiten al siglo VI a.C. como mínimo, tenemos que recurrir a otros datos que indirectamente nos pueden hacer saber algo más sobre su antigüedad.

Estos datos se refieren principalmente a los rebajes en altura que se fueron realizando en la base del camino como consecuencia del siguiente proceso: Una vez construida la plataforma sobre la que pasaría la vía, se inicia el tráfico rodado por ella. Al tener que discurrir los carros siempre por el mismo sitio debido a la anchura mínima con la que se construyó la citada plataforma, se fueron lentamente señalando las rodadas en su base por el simple rozamiento de las llantas metálicas sobre la roca. Dichas rodadas con el paso

de los años se iban haciendo cada vez más profundas hasta que llegaba un momento en que el eje de los carros rozaba con el realce que había ido quedando en el centro del camino, por lo que este realce tenía que ser desmantelado bajando con ello su cota. Esta operación se pudo repetir varias o muchas veces en el Camino Principal dependiendo de factores como la dureza de la roca, la pendiente del camino y la anchura de las carriladas.

Sobre este aspecto recordemos que, al hablar de los caminos del interior de la ciudad en nuestro anterior libro, pusimos como ejemplo el tramo 640-660 m. En él se observaba nítidamente la cota del nivel que tuvo el camino en un principio, es decir, cuando fue construido, y sus sucesivos rebajes en altura hasta llegar a perder 0'64 m. de potencia de roca. Este rebaje, exclusivamente ocasionado por el lento desgaste realizado por el paso de los carruajes a lo largo de siglos, se hacía más notorio al tener en cuenta las características físicas del tramo mencionado: roca muy dura, pendiente prácticamente nula y rodadas muy anchas.

Si en las citadas condiciones se efectuó el citado rebaje en altura, no es extraño encontrar, según hemos ido viendo, zonas del Camino Principal de acceso en las que se hayan llegado a realizar rebajes de hasta dos metros de altura, especialmente debido a una menor dureza de la roca y sobre todo a tener pendientes acusadas. Es evidente que un desgaste de la profundidad citada sólo se pudo efectuar después de siglos de utilización del camino. De acuerdo con este dato, aunque sea indirecto cronológicamente hablando, tenemos que retrasar la fecha de construcción del camino más allá del último siglo citado arriba, en una o dos centurias más como mínimo.

Resumiendo, estos caminos se utilizaron durante toda la época ibérica, quedando abandonados definitivamente en el paso del siglo III al II a.C., en que la ciudad es destruída. Sus inicios los establecemos con los datos arqueológicos citados en época protoibérica como mínimo, sin que quede descartada la posibilidad de que se realizaran en época preibérica, de acuerdo con la fecha en la que se admite el inicio de la presencia del carro en la Península: siglo X a.C.

A pesar de la antigüedad que establecemos para los caminos de Meca, sería demasiado suponer que la circulación rodada en Iberia haya tenido sus principios aquí. Esto nos obliga a presuponer que existió en esta zona una vía general, obviamente más antigua, muy importante, que pasando cerca de esta ciudad la conectara con otras ciudades ibéricas, siglos antes de que empezaran a estar presentes, en nuestras costas, cartagineses y romanos.



# APÉNDICE

M<sup>a</sup> del Mar ALFARO ARREGUI

Asunción MARTÍN BAÑÓN

## UN DEPARTAMENTO IBÉRICO SOBRE EL TRAMO 2.060-2.080 m.

En el año 1993, durante la campaña de excavación realizada en la zona del camino ubicada en el tramo 2.060-2.080 m. en dirección a las Casas de Meca, se localizaron una serie de piedras alineadas que, en principio, parecían pertenecer a los posibles muros de alguna vivienda. Efectivamente, a unos tres metros de distancia, hacia el Este, y paralela a ella, aparecía otra alineación que se correspondía con el muro de cierre del departamento. Como se encontraban situados sobre el recorrido del camino ibérico, transversales a las rodadas, supusimos que se trataría de una más de las numerosas viviendas medievales que jalonan la ladera del cerro y que con frecuencia utilizan el propio camino como asiento. Sin embargo, la aparición fortuita de una ánfora ibérica completa, aunque fragmentada, junto al muro oriental delimitado nos llevó a la realización de un pequeño sondeo en el espacio interior de los muros con el fin de comprobar a qué época pertenecía dicha vivienda.

Los resultados obtenidos fueron bastante sorprendentes y gratificantes, ya que en lugar de documentarse un nivel de ocupación medieval, encontramos un potente estrato ibérico con abundantes fragmentos cerámicos. Al ser la primera vez que aparece el camino amortizado por una construcción también de época ibérica se consideró conveniente proceder a la excavación sistemática del departamento ya que nos ofrecía la oportunidad de establecer una fecha de abandono de este tramo del camino y, por tanto, el inicio de uso de otro.

### DESCRIPCIÓN DEL AMBIENTE

La excavación y documentación del lugar se realizó siguiendo un método estratigráfico. La zona a excavar quedaba delimitada entre los muros localizados tras la limpieza del camino y la pared rocosa se situaba en la zona Sur. A simple vista, esta pared conservaba muestras de haber sido rebajada verticalmente para formar parte de la habitación, por lo que se trataba de una vivienda de tipo semirupestre.

Los resultados de la excavación nos indican dos fases constructivas.

La primera de ellas es la construcción del camino y su período de uso, con la formación de las rodadas.

La segunda se encuentra amortizando a la primera, ya que sobre el camino, y una vez inutilizado, se situarán una serie de viviendas ibéricas, de las cuales éste es un departamento.

Parece ser que no transcurre mucho tiempo entre el abandono del camino y la construcción de la casa ya que apenas se encontró estrato de abandono y sí una capa de nivelación, con mayor grosor en las zonas de desnivel más acusado (zona oriental). Esta capa, de consistencia arcillosa, se encuentra rellenando los huecos dejados por las rodadas de los carros, dando lugar a una superficie horizontal y regular que se constituye en el pavimento de la habitación.

El departamento estudiado forma parte de una vivienda semirupestre del mismo tipo que las documentadas en la meseta superior. Tiene planta rectangular, con unas medidas totales de 5 m. x 3 m. La pared Sur está excavada sobre la roca caliza, la cual ha sido rebajada desde una altura no conocida, pues en el momento de la excavación ésta se encuentra destruída y desmoronada sobre los estratos arqueológicos. Sólo son visibles restos del rebaje en una altura de 0,50 m.

A partir de esta pared Sur la habitación se configura en tres gradas que descienden en el sentido de la ladera. Están también excavadas en la roca y presentan distintos tamaños y alturas. Sobre la segunda grada vemos cómo apoyan la construcción de dos muros, formando un ambiente distinto, de 3 m. x 1,90 m.

La primera de las plataformas tiene unas dimensiones de 3m. de largo y 0,90m. de ancho en su zona mayor. En el extremo oriental se excavó un silo en la roca con un diámetro de 0,75 m. y una profundidad de 0,75 m. (Lámina IV.1). En su interior no se encontraron más que los restos descompuestos procedentes de la pared caliza.

Entre esta primera grada y la segunda se sitúa un escalón de apenas 0,10-0,15 m. de altura que les sirve de separación.

Nada más iniciarse la excavación y proceder a la retirada de los grandes bloques pétreos correspondientes a la lancha caliza que sepultaba el departamento, aparecieron en

los extremos Este y Oeste del mismo, dos alineaciones de piedras paralelas que aparentemente podrían corresponder a los zócalos de unos muros, al menos las situadas en la zona más oriental que se encontraban algo más ordenadas. Su estado de conservación era bastante malo, sin argamasa que las cohesionara y apenas se conservaban en un recorrido de unos 0,20-0,30 m. Así mismo, la falta de relación entre estos "muros" y el resto del departamento nos hacía dudar sobre su finalidad. Al encontrarse ubicados en la zona Sur, la más deteriorada por efecto de la degradación de la pared rocosa y estar prácticamente al descubierto bajo los efectos de la erosión, se dificulta aún más su relación con el resto de estructuras ya que no se localizó ningún estrato que pudiera de una forma u otra permitir su estudio. A su ya discutible utilidad como muros se une el hecho de no estar alineados con el resto de estructuras aparecidas en el departamento por lo que no descartamos la posibilidad de que correspondan a algún elemento posterior al uso de la casa o incluso a que se trate de una simple acumulación fortuita de piedras.

La segunda de las gradas tiene unas dimensiones parecidas a la anterior, ya que mide 3 m. x 1 m. Las paredes Este y Oeste se encuentran recortadas longitudinalmente y pertenecen a los límites de otras dos habitaciones contiguas no excavadas formando una especie de pasillo o paso entre los distintos ambientes. En la zona Norte se ha rebajado otro escalón de 0,40 m. que corresponde a la tercera de las plataformas que coincide con lo que sería el espacio principal del departamento, con unas dimensiones de 1,90 m. x 3 m. Dicho espacio se encuentra delimitado por sendos muros paralelos que discurren de Norte a Sur, apoyando en la segunda grada (Lámina III.2). Estos muros, formados con piedras de mediano tamaño tienen una anchura de 0,40 m. y una longitud conservada de 3 m. el oriental y 2,50 m. el occidental. Bajo ellos y cubiertas por el pavimento de la habitación, discurren las rodadas del antiguo camino ibérico en desuso, atravesando de Este a Oeste el departamento (Láminas II.2 y III.1). El cierre que evidentemente debía tener la vivienda en la zona Norte y por donde, casi con toda probabilidad se encontraría la entrada, no se conserva debido a que esta parte de la ladera presenta una fuerte erosión y arrastre de los sedimentos (Lámina IV.2).

La reconstrucción del departamento parece fácil a partir de los elementos disponibles. Sobre los zócalos de piedra se alzarían las paredes de adobe que continuarían sobre las gradas recortadas hasta adosarse a la pared rocosa. En el ángulo Sureste se encontraría el silo y a lo largo de la segunda grada, muy posiblemente se podría pasar a los departamentos contiguos por algún vano practicado en el muro de adobes. Debido al hecho de encontrarse destruída no se ha podido documentar la existencia de huecos para las vigas de madera en la pared rocosa, elementos visibles en otras viviendas rupestres de la ciudad. Es de suponer que los maderos irían a apoyar a esta pared y que todo el techado se realizaría con elementos vegetales. El departamento tendría su entrada principal en la zona Norte que la pondría en comunicación con el tramo del camino que discurre por la terraza inferior.

## ESTRATIGRAFÍA

Se tomó como límite de excavación el espacio que quedaba entre los muros descubiertos hacia la pared rocosa del

cerro, es decir unos 5,50 m. de longitud y 3 m. de anchura. La zona presentaba una acumulación de grandes piedras calizas procedentes del desmoronamiento de la pared rocosa. A simple vista podía observarse cómo la pared conservaba huellas de haber estado trabajada para realizar el muro interior de cierre de la vivienda.

Al estar situada en una ladera no muy pronunciada, pero existiendo una fuerte erosión debido a los agentes atmosféricos, los estratos se encuentran bastante afectados, especialmente los situados en la zona Sur, donde enseguida aflora la roca. Por ello presentan un desnivel con respecto a la zona Norte de 1,20 m.

Se han documentado un total de 19 unidades estratigráficas (u.e.) que se corresponden con:

1. Fase de construcción del camino
2. Fase de amortización
3. Fase de construcción de la casa
4. Fase de abandono
5. Fase de derrumbe de los elementos de la casa
6. Fase de derrumbe de la pared rocosa

Los primeros estratos arqueológicos que se documentan se corresponden con los restos de la lancha caída sobre la habitación. Ocupa todo el espacio de la misma y se compone de grandes bloques calizos (u.e. 101) entremezclados con una tierra granulosa y blanquecina, fruto de la descomposición de la piedra (u.e. 108) (Lámina I.1). Bajo él comienza a configurarse la planta del departamento que posteriormente se comprobó que estaba formada por tres gradas excavadas en la roca. El primer escalón aparece ahora directamente bajo el estrato de piedras, presentando en el ángulo Sureste un silo excavado en la roca (u.e. 114). Su interior se en-

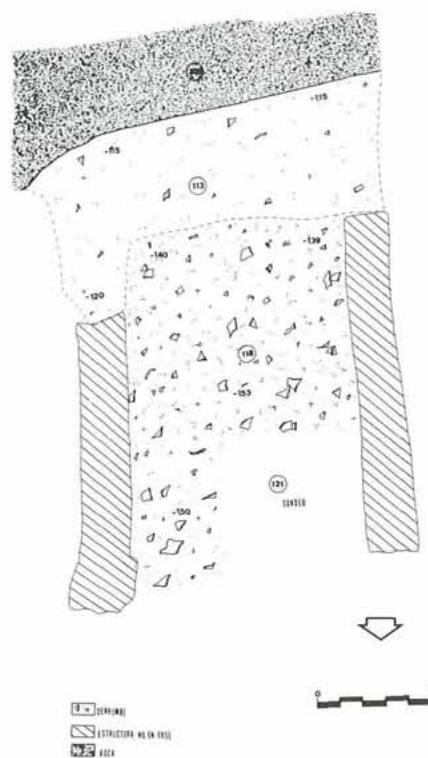


Figura 1.- Estrato de derrumbe.

cuenta colmatado con los restos procedentes de la descomposición de la pared (u.e. 102) (Lámina I.2).

Una vez retirados los restos de la pared rocosa caída sobre la vivienda, se documentan a partir del segundo escalón (u.e. 111) los estratos propiamente arqueológicos. Como se ha explicado anteriormente, en la zona Sur apenas presenta una potencia entre 0,02 m. y 0,10 m. aumentando en el tercer escalón (u.e. 115) hasta los 0,20 m. La caída de los muros y techumbre propició la rotura de los grandes recipientes de almacenaje que se encontraban en el interior, dando lugar a un estrato (u.e. 113 y 118) (Figura 1) compuesto exclusivamente por la tierra fruto de la descomposición del adobe de las paredes, documentándose fragmentos de diversas tonalidades (naranjas, verdosos, rojizos) así como una ingente cantidad de material cerámico (Lámina II.1). Este nivel, de entre 0,05 m. y 0,20 m. de espesor, se localiza tan sólo a partir de la segunda grada y dentro del espacio delimitado por los muros, en lo que hemos considerado espacio principal del departamento.

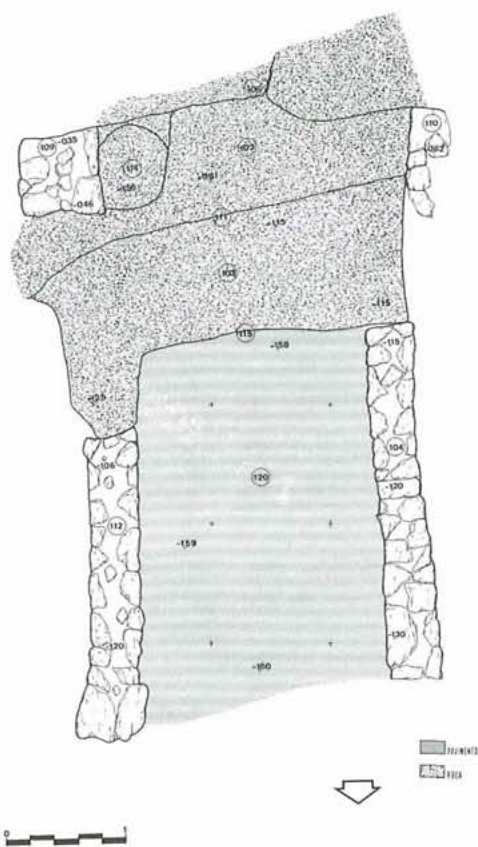


Figura 2.- Planta del departamento.

Parece ser que entre el momento de abandono de la habitación hasta su completa destrucción transcurre un cierto tiempo que viene reflejado por la formación de un estrato de abandono de apenas unos centímetros de potencia (u.e.119) compuesto por una tierra de color oscuro y compactada con escasos fragmentos cerámicos.

Este estrato apoya directamente sobre los restos de un pavimento que se documenta tan sólo en la última grada de la casa, en un espacio de 3 x 1,90 m. Dicho pavimento (u.e. 120) está compuesto por una tierra arcillosa, de color blan-

quecino, muy compacta y con abundantes guijarrillos de caliza (Figura 2). Se encuentra rellenando las rodadas del camino (u.e.105) sobre las que se asientan los muros de la habitación (Figura 3), hasta una profundidad de 0,08 y 0,10m. con el fin de nivelarlas hasta alcanzar el suelo rocoso (Lámina II.2). El muro oriental a su vez se apoya sobre unos 0,10-0,15 m. de esta misma capa con el fin de salvar el desnivel que en esta zona presenta la roca. Esta capa resulta muy importante ya que por un lado amortiza y sella el antiguo camino y, por otro, supone la nueva superficie sobre la cual se construyen los dos muros paralelos (u.e. 104 y 112) y que servirá de pavimento a la habitación ibérica (Láminas III.1 y III.2) (Figura 4).

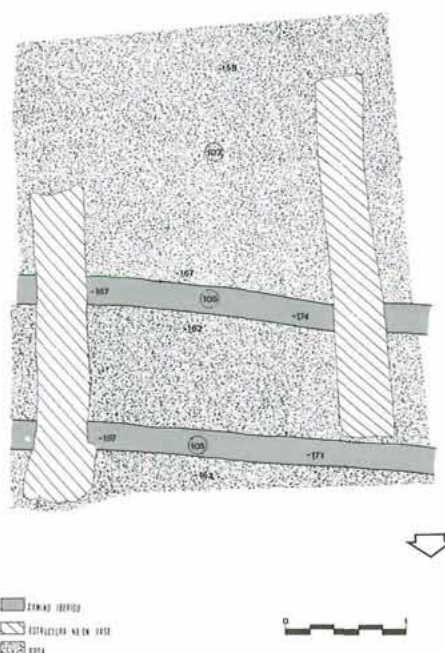


Figura 3.- Rodadas del camino bajo los muros del departamento.

## MATERIAL ARQUEOLÓGICO

### CERÁMICA

Como ya se ha mencionado con anterioridad, la u.e. 118 se componía de una importante cantidad de fragmentos cerámicos que se extendían por el interior del espacio principal de la estancia. Se denominó u.e. 121 al mismo estrato excavado durante el sondeo previo a la excavación realizado en el ángulo Noroeste. El resto de los estratos apenas presenta algún que otro fragmento disperso. Tan sólo destacar la presencia en la u.e. 113 de los únicos fragmentos aparecidos pertenecientes a cerámica de importación.

En general, como se puede observar, aproximadamente la mitad de las cerámicas aparecidas corresponden a elementos corrientes dentro del ajuar típico doméstico ibérico, es decir, una serie de platos, cuencos, alguna vasija de pequeño tamaño, etc. Entre éste material destacan sin embargo una serie de objetos menos típicos como es el caso del oinochoe de pequeño tamaño, la botellita y sobre todo la tapadera perteneciente a una caja cerámica. El resto de las vasijas se



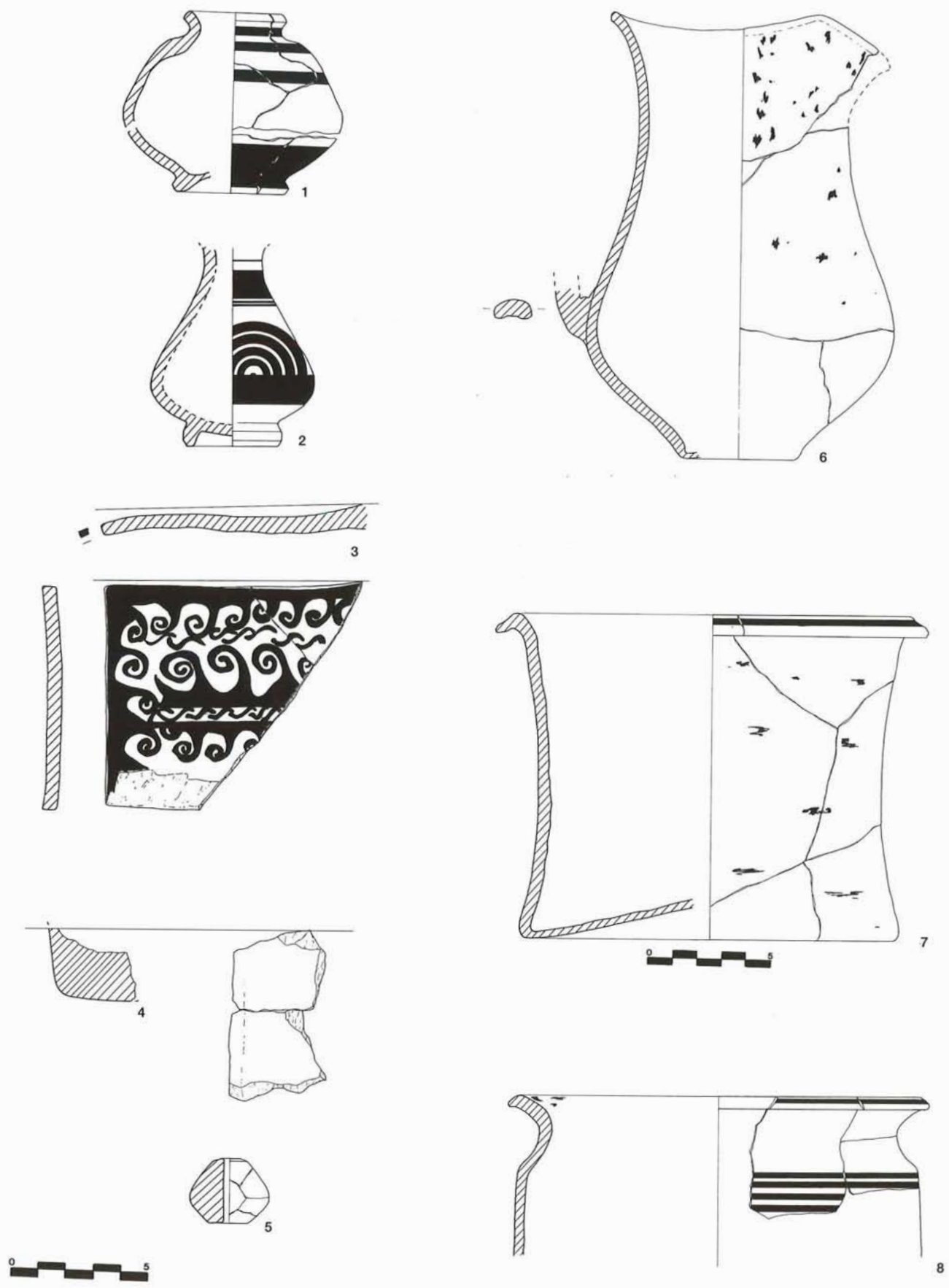


Figura 5

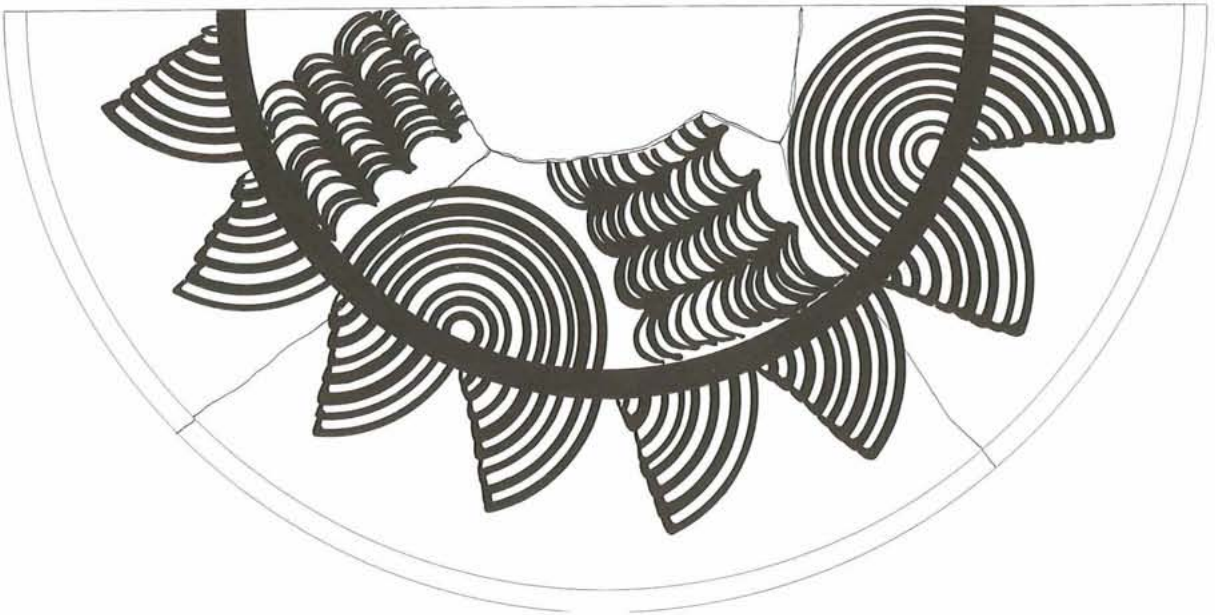
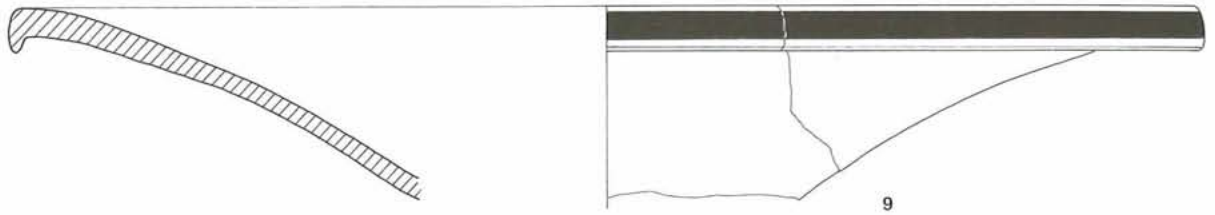
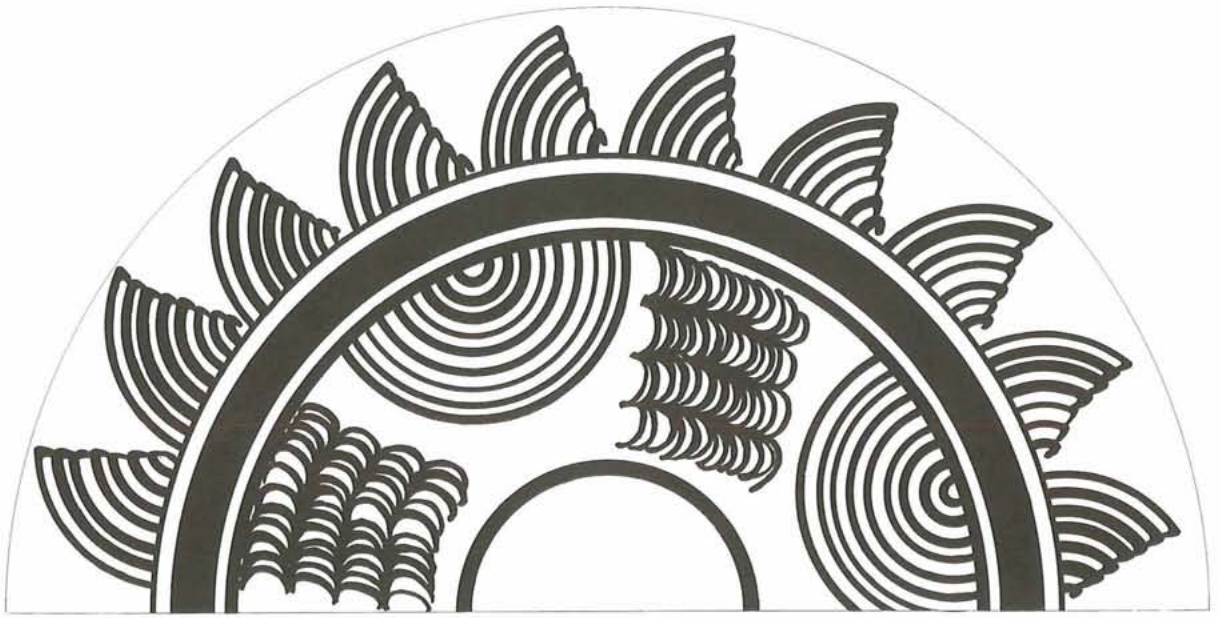


Figura 6

Las cajas cerámicas son muy típicas del área celtibérica. En este caso nos encontraríamos ante una cajita de unos 20 cm. de longitud y 8 cm. de ancho, rectangular. Muy probablemente estemos ante una típica forma de importación del interior de la Meseta.

4.—Dos fragmentos macizos de cerámica en los que puede apreciarse una esquina. Se encuentra perfectamente alisado al exterior. La superficie es de color rosa-anaranjado y la pasta rosada con desgrasantes muy finos. A simple vista podría ser un fragmento de *pondus* pero la similitud de la pasta con la de la tapadera anterior y el hecho de tratarse de una superficie angular nos hacen pensar en la posibilidad de que sea parte de la caja a la que pertenecería la tapadera descrita anteriormente.

Largo conservado: 6 cm. Anchura conservada: 3 cm. (Figura 5)

5.—Una fusayola de superficie gris y pasta ocre con desgrasantes muy finos. Falta un poco menos de un cuarto pues estaba sin cocer y se fragmentó al descubrirse debiendo ser consolidada.

Altura: 2,3 cm. Diámetro máximo: 2,9 cm. (Figura 5)

6.—Pequeño oinochoe de boca trilobulada de perfil piriforme y ancho cuello con pie débilmente indicado. Se conserva el arranque de una asa. Las superficies son de color rosado al igual que la pasta que contiene desgrasantes muy finos. Se aprecian restos de pintura de color rojo-vinoso aunque no se puede reconstruir la decoración.

Se recuperaron un total de 12 fragmentos que apenas permiten reconstruir poco más de la cuarta parte de la vasija.

Diámetro de la base: 4,8 cm. Diámetro máximo: 12,4 cm. Diámetro del borde: 10,5 cm. Altura: 17,3 cm. (Figura 5)

Es un oinochoe muy poco estilizado y de pequeño tamaño, bastante parecido al documentado en el Departamento 3 del poblado de El Amarejo (4).

7.—Diecinueve fragmentos de un kalathos de mediano tamaño de superficies y pasta rosadas con presencia de desgrasantes muy finos. Se conserva prácticamente completo con restos de decoración rojo-vinoso aunque no pueden apreciarse los motivos debido a su mal estado de conservación. El borde es pendiente con forma de "pico de pato", paredes curvadas al interior y fondo levantado.

Diámetro del borde: 17,5 cm. Diámetro de la base: 15,4 cm. Altura: 13,1 cm. (Figura 5)

Es de características muy similares a la del aparecido en el Depósito Votivo de El Amarejo (5) aunque de dimensiones algo mayores.

También se documentaron los restos de otro kalathos pero de cuello estrangulado de forma muy similar a los aparecidos en numerosos yacimientos ibéricos de la zona.

8.—Kálathos de cuello estrangulado, borde exvasado con labio en forma de "pico de pato", hombro ligeramente marcado y paredes rectas. Las superficies son grises con to-

nalidades anaranjadas y la pasta tipo "sandwich" de color gris-naranja-gris con desgrasantes muy finos. Presenta restos de decoración de líneas en pintura de color rojo-vinoso muy perdida.

Se han recuperado un total de 8 fragmentos que forman aproximadamente un cuarto de la vasija.

Diámetro del borde: 18 cm. Altura conservada: 7 cm. (Figura 5)

Se han recuperado fragmentos pertenecientes a seis platos. Dos de ellos son de gran diámetro, números 12 y 17, de paredes rectas y pie alto. La decoración es bastante similar. Ejemplares de este tipo aunque de menor diámetro, los encontramos por ejemplo en el Departamento 20 de Alto Chacón (6) con una cronología entre los siglos III al II a.C., momento en el que también se sitúa el encontrado en el Departamento 3 de El Amarejo (7).

9.—Plato de borde exvasado, pendiente y de paredes casi planas. Las superficies son de color rosado y la pasta de tonalidad ocre-rosado con desgrasantes muy finos. Presenta decoración pintada en color rojo-vinoso de serie de cuartos de círculos concéntricos que apoyan en una banda entre dos líneas paralelas. Al otro lado, semicircunferencias concéntricas alternando con costillares. En el centro, una circunferencia.

Se recuperaron un total de doce fragmentos que permiten reconstruir aproximadamente la mitad del plato.

Diámetro del borde: 31,7 cm. Altura conservada: 5 cm. (Figura 6)

10.—Plato de borde exvasado, pendiente, de paredes rectas. Su pie es anular, exvasado, de sección rectangular. Las superficies son de color rosa-anaranjado al igual que la pasta que contiene desgrasantes muy finos. La decoración es de color rojo-vinoso. En la parte interna lleva costillares que salen del borde alternando con dientes de lobo, zig-zags y cuartos de círculos concéntricos, bajo ellos, banda entre dos líneas paralelas de las que cuelgan una serie de cuartos de círculos concéntricos. Al exterior presenta decoración de cuartos de círculos alternando con costillares que apoyan en una banda de la que cuelgan series de semicírculos concéntricos. Se recuperaron once fragmentos que reconstruyen aproximadamente la mitad del plato.

Diámetro del borde: 33 cm. Diámetro de la base: 12 cm. Altura: 8 cm. (Figura 7)

11.—Plato de pie anular y fondo ligeramente cóncavo. Las superficies son rosadas. La pasta es del mismo color con desgrasantes muy finos. Presenta decoración en color rojo-vinoso a base de roleos entre líneas concéntricas paralelas en ambos lados. El número de fragmentos recuperados es de seis, conservándose completa la base y aproximadamente la mitad del cuerpo.

Diámetro de la base: 6,5 cm. Altura conservada: 6 cm. (Figura 8)

12.—Fragmento perteneciente a un plato de borde recto de superficies y pasta rosada con desgrasantes muy finos. Presenta decoración en pintura color rojo-vinoso muy per-

(4) BRONCANO, S. y BLÁNQUEZ, J.J.: "El Amarejo (Bonete, Albacete)". E.A.E., núm. 139. Madrid, 1985, pág. 112, nº 80.

(5) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 155, nº 145.

(6) ATRIAN, P.: "El yacimiento ibérico del Alto Chacón (Teruel)". E.A.E., núm. 92. Madrid, 1976, fig. 35a.

(7) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 116, nº 82.

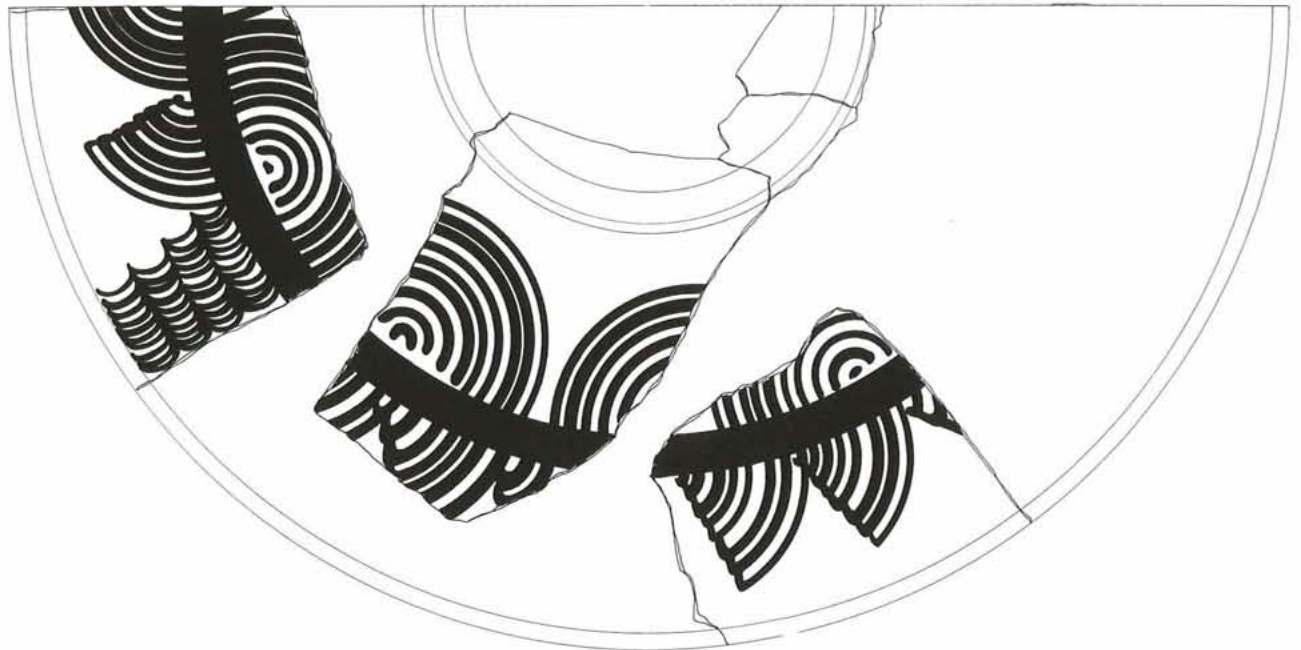
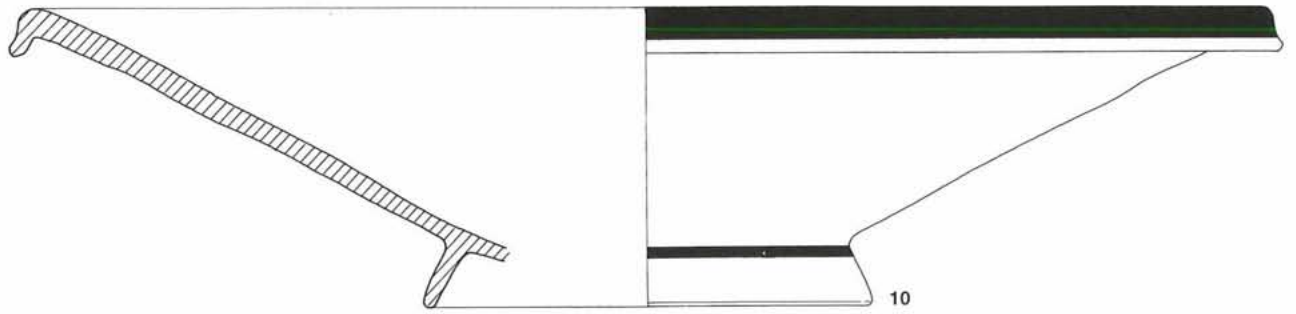


Figura 7

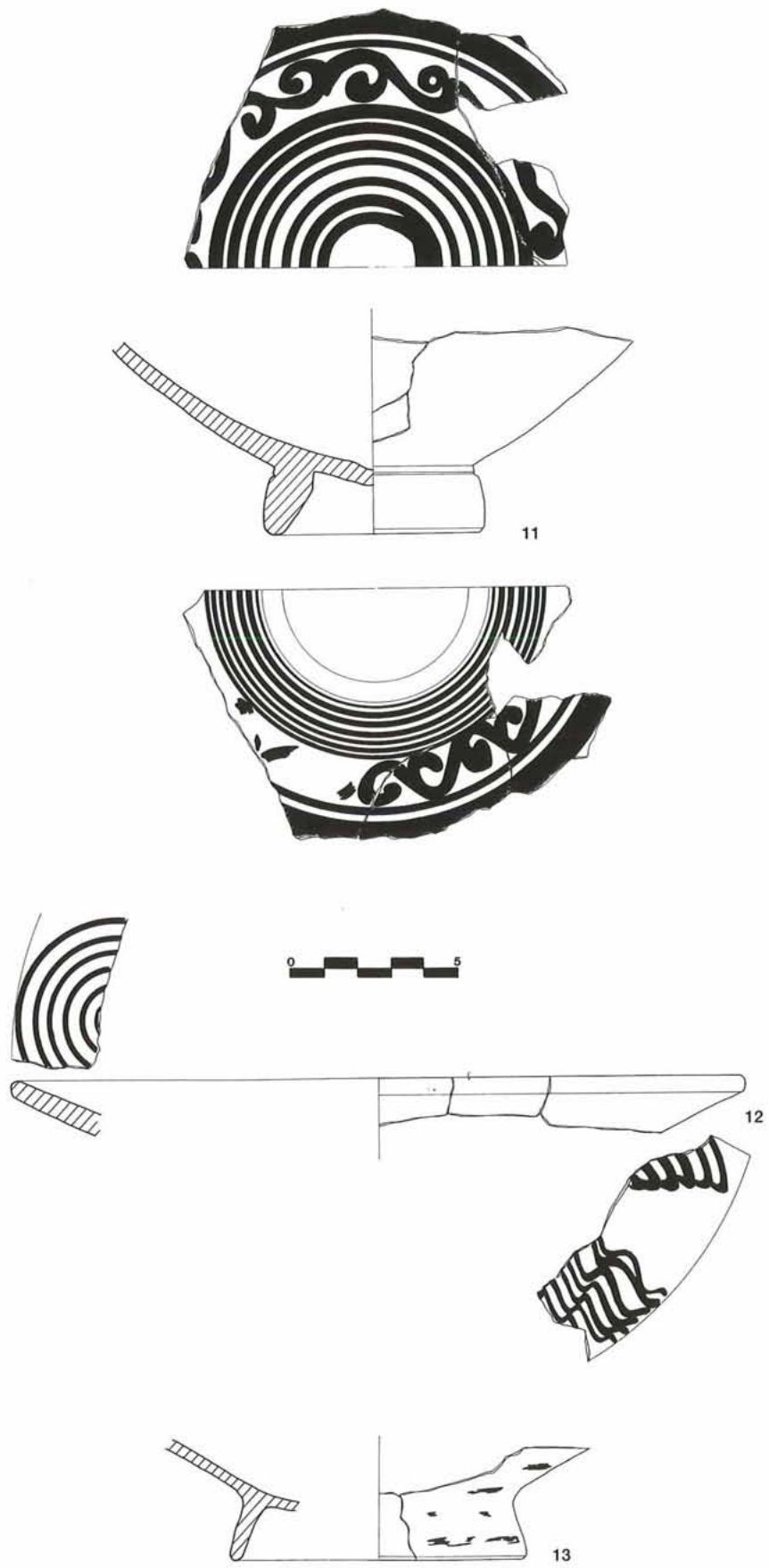


Figura 8

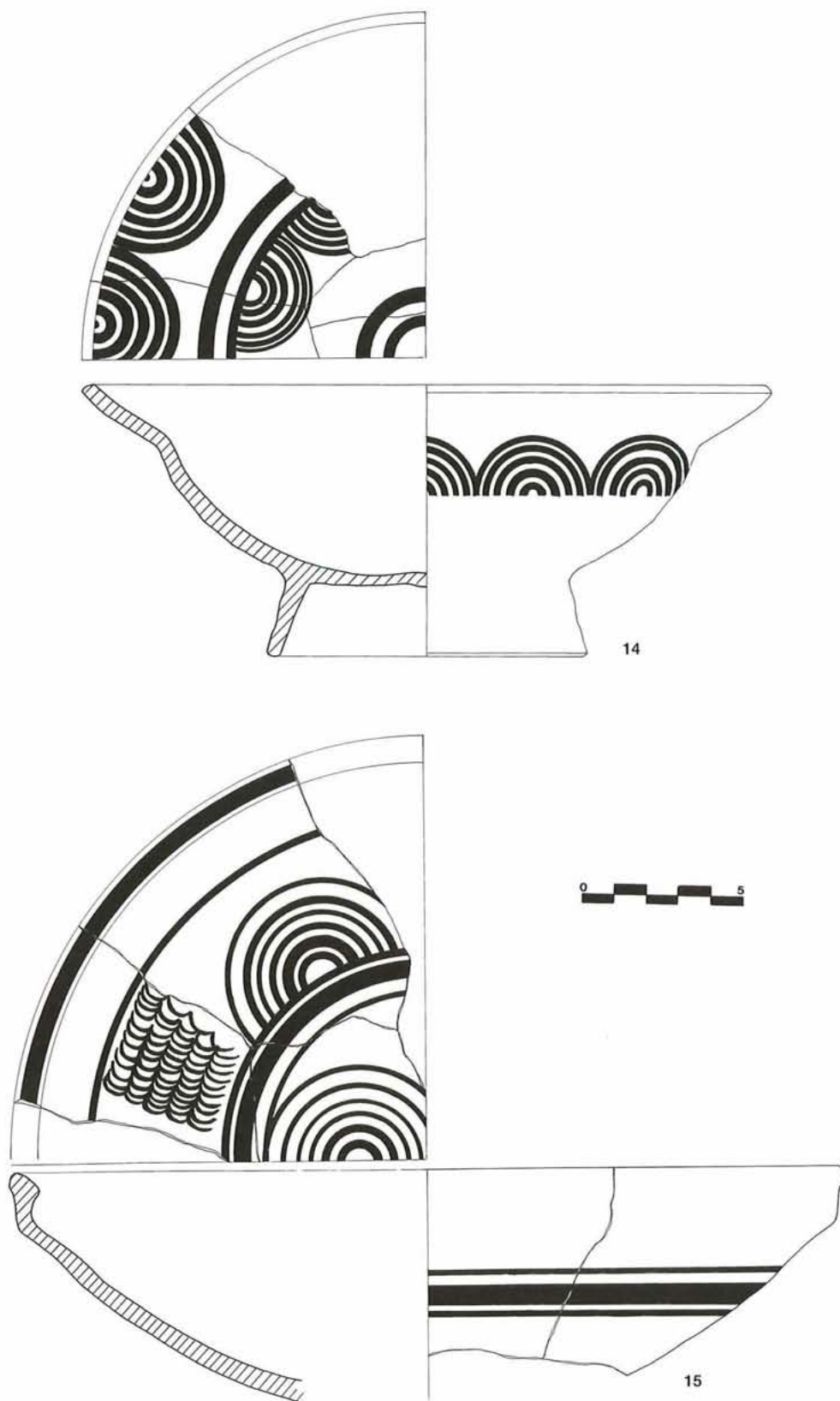


Figura 9

didada, en la parte superior a base de semicírculos concéntricos y en la inferior, cabelleras alternando con cuartos de círculos concéntricos. Se han recuperado un total de ocho fragmentos.

Diámetro del borde: 22 cm. Altura conservada: 16 cm. (Figura 8)

13.—Seis fragmentos que forman la base de un plato de pie anular exvasado de sección rectangular y fondo plano. Las superficies y la pasta son de tonalidad rosada con desgrasantes muy finos. Presenta restos de decoración muy perdida en pintura rojo-vinoso.

Diámetro de la base: 8,8 cm. Altura conservada: 3,4 cm. (Figura 8)

14.—Plato de borde recto exvasado, cuerpo de tendencia globular, fondo casi plano y pie anular exvasado. Las superficies son de tonalidad grisácea, la pasta de color gris claro con desgrasantes muy finos. La decoración, en pintura rojo-vinoso, es a base de semicírculos concéntricos que cuelgan del borde, serie de líneas de las que cuelgan semicírculos concéntricos y serie de círculos concéntricos en el centro. Al exterior serie de semicírculos concéntricos.

El número de fragmentos recuperados es de diez, encontrándose completa la base y aproximadamente la mitad del cuerpo, del borde, menos de la cuarta parte.

Diámetro del borde: 21,4 cm. Diámetro de la base: 10 cm. Altura: 8,4 cm. (Figura 9)

15.—Plato de borde vertical y labio engrosado al interior. Las superficies son de color rosado y la pasta grisácea con desgrasantes muy finos. Presenta decoración de bandas entre dos líneas al exterior y, al interior, línea de la que cuelgan una serie de costillares alternando con semicírculos concéntricos y en el centro serie de círculos concéntricos.

Se han recuperado un total de ocho fragmentos conservándose aproximadamente un cuarto del plato.

Diámetro del borde: 26 cm. Altura conservada: 7 cm. (Figura 9)

Tan sólo se recuperaron los restos pertenecientes a dos cuencos, de formas y características bastante corrientes. Por ejemplo, el nº 17 correspondería a la forma p5a de Cuadrado (8) hallada en El Cigarralejo. Igualmente se documenta en otros yacimientos como en El Amarejo (9) con una cronología del siglo III-II a.C., o en el estrato ibero-púnico de La Alcudía, fechado en el siglo III-42 a.C. (10)

El cuenco nº 16 presenta como principal característica su gran tamaño aunque la forma es bastante común.

16.—Cuenco de gran tamaño de borde vertical invasado con pie anular engrosado y fondo casi plano. Las superficies son de color rosado y la pasta gris claro con desgrasantes finos. Como decoración presenta al exterior dos líneas incisas paralelas. Se han recuperado un total de catorce fragmentos que forman aproximadamente las tres cuartas partes del cuenco.

Diámetro del borde: 30,6 cm. Diámetro de la base: 13,5 cm. Altura: 10,9 cm. (Figura 10)

17.—Cuenco de borde vertical, ligeramente invasado, con alto pie anular y fondo casi plano. Las superficies son rosadas al igual que la pasta que contiene desgrasantes muy finos. La pintura es rojo-vinoso muy perdida al exterior, pudiendo observarse al interior una decoración a base de bandas y líneas paralelas. Se recuperaron un total de trece fragmentos que componen la base casi completa y aproximadamente un cuarto del resto.

Diámetro del borde: 26,7 cm. Diámetro de la base: 11 cm. Altura: 11 cm. (Figura 10)

Se encontraron dos vasijas de pequeño tamaño, prácticamente completas, correspondientes a los nº 18 y 19. La primera de ellas es muy similar a la encontrada en el Depósito Votivo de El Amarejo (11) aunque con baquetón en el hombro.

18.—Pequeña vasija de borde exvasado, cuello con un pequeño baquetón, cuerpo globular y base con ligera indicación de pie y fondo levantado. Las superficies son de color gris al igual que la pasta, de tonalidad algo más clara, con desgrasantes muy finos.

Se recuperaron un total de 39 fragmentos que permitieron reconstruir aproximadamente las tres cuartas partes del recipiente. Presenta una sencilla decoración en el tercio inferior de la base consistente en una serie de líneas paralelas incisas. La boca está deformada.

Diámetro del borde: 9 cm. Diámetro de la base: 6 cm. Altura: 15 cm. Diámetro máximo: 13,6 cm. (Figura 10)

19.—Pequeña vasija de borde ligeramente exvasado, cuello pronunciado, hombro marcado y fondo levantado. Las superficies son de color negro y la pasta de tonalidad gris con desgrasantes muy finos. Se han recuperado un total de 28 fragmentos que permiten reconstruir la pieza prácticamente en su totalidad.

Diámetro del borde: 9,1 cm. Diámetro de la base: 7 cm. Diámetro máximo: 16 cm. Altura: 15,4 cm. (Figura 10)

20.—Fragmento perteneciente a la base completa de una vasija de pequeño tamaño de cuerpo globular, de base ligeramente indicada y fondo levantado con umbo central. La superficie exterior es de color rosa-anaranjado, la interior gris claro al igual que la pasta que contiene desgrasantes finos.

Diámetro de la base: 7 cm. Altura conservada: 4,3 cm. (Figura 10)

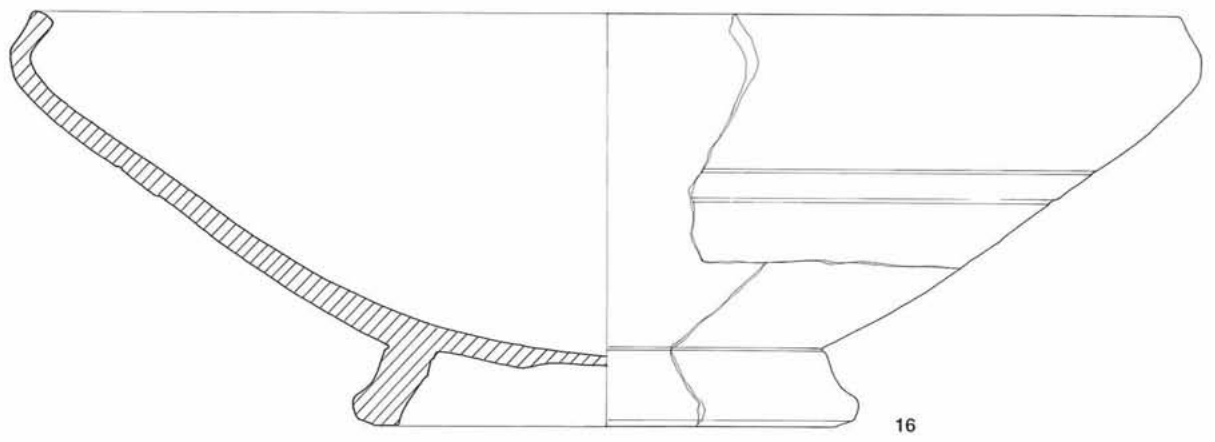
21.—Un fragmento perteneciente a una vasija de pequeño tamaño de borde exvasado y labio ligeramente engrosado. Las superficies y pasta son de tonalidad ocre con desgrasantes finísimos. Presenta restos de pintura rojo-vinoso muy perdida con decoración a base de líneas.

(8) CUADRADO, E.: Op. cit., pág 184.

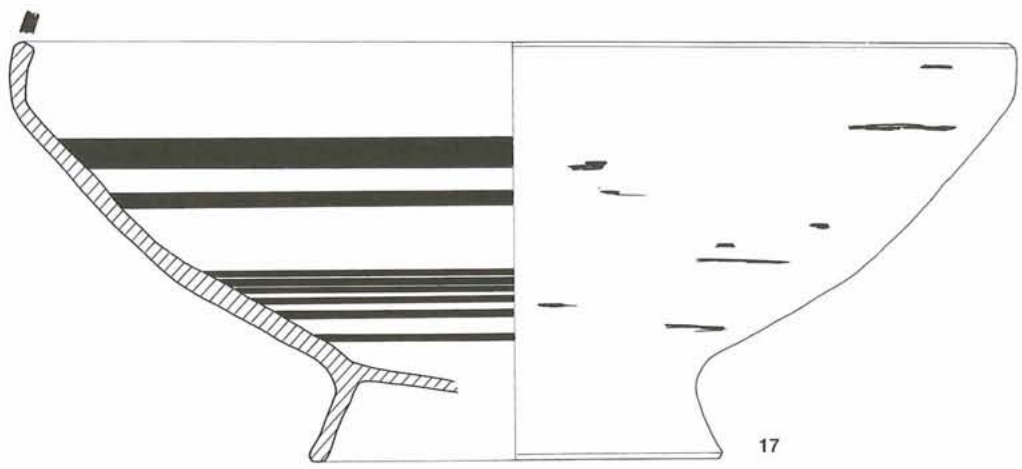
(9) BRONCANO, S. y BLÁNQUEZ, J.J.: Op. cit., pág. 132, nº119.

(10) RAMOS, A.: "Excavaciones en La Alcudía". S.I.P. Trabajos Varios, 39. Valencia, 1970, fig. 7j.

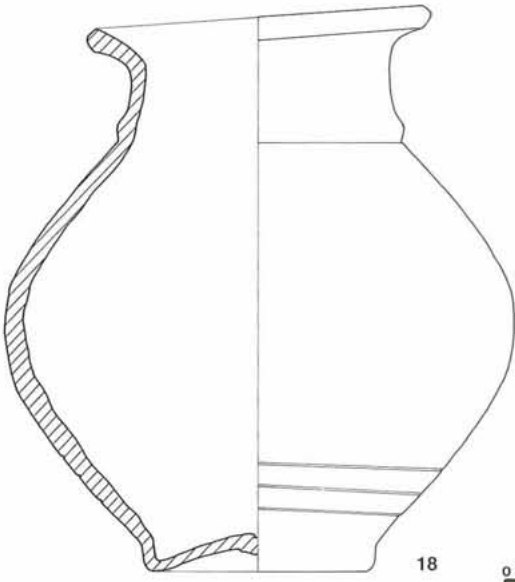
(11) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 15, nº 34.



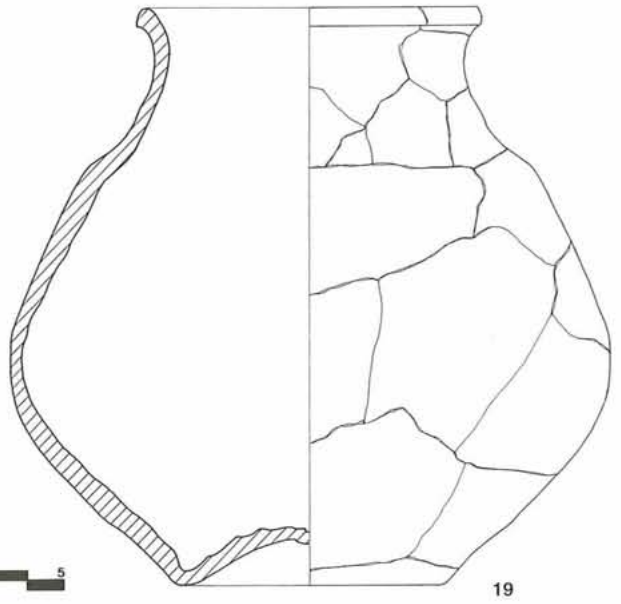
16



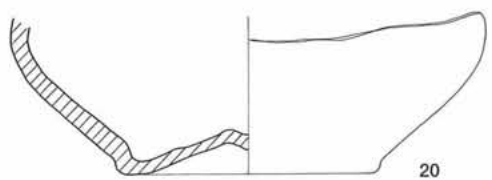
17



18



19



20



21

Figuras 10

Diámetro del borde: 9 cm. Altura conservada: 1,7 cm. (Figura 10)

El borde de esta vasija es prácticamente igual al aparecido en el Depósito Votivo de El Amarejo (12) no conservándose tampoco ningún fragmento perteneciente al resto del cuerpo.

22.—Pequeña vasija de cocina de cuerpo de tendencia globular y fondo ligeramente cóncavo. Las paredes son de color gris, más oscuro al interior y la pasta de la misma tonalidad con desgrasantes gruesos. Se recuperaron un total de tres fragmentos que reconstruyen aproximadamente la mitad de la vasija.

Diámetro de la base: 4,5 cm. Altura conservada: 4,5 cm. (Figura 11)

Los fragmentos recuperados de vasijas de mediano tamaño corresponden a tipologías bastante comunes en los yacimientos de ésta época, no destacando ninguna característica en concreto.

23.—Tres fragmentos de un borde recto ligeramente engrosado al exterior de una vasija de mediano tamaño. Presenta restos de decoración en pintura rojo-vinoso. Las superficies son de tonalidad anaranjada con manchas grises y la pasta de "sandwich" de color gris-rosado-gris. Los desgrasantes son finos.

Diámetro del borde: 10 cm. Altura conservada: 4,5 cm. (Figura 11)

24.—Fragmentos de una vasija de mediano tamaño de borde de "pico de pato", cuello estrangulado y paredes de tendencia globular. Las superficies son rosadas al igual que la pasta que contiene desgrasantes finos. Presenta restos de pintura rojo-vinoso en el borde, muy perdida.

Diámetro del borde: 18 cm. Altura conservada: 3 cm. (Figura 11)

25.—Fragmento de una vasija de mediano tamaño de borde en forma de "pico de pato". Las superficies y la pasta son de color rosado, los desgrasantes finos.

Diámetro del borde: 19,5 cm. Altura conservada: 2 cm. (Figura 11)

26.—Tres fragmentos que casan de una vasija de mediano tamaño con borde en forma de "pico de pato" y cuello estrangulado. Las superficies y la pasta son de tonalidad amarillenta y los desgrasantes de tamaño medio.

Diámetro del borde: 22,6 cm. Altura conservada: 2,4 cm. (Figura 11)

27.—Dos fragmentos que casan de una vasija de mediano tamaño de paredes globulares y pie anular con fondo cóncavo. Las superficies son de tonalidad rosada al exterior y ocre al interior. La pasta, de color ocre, tiene desgrasantes de tamaño mediano. Se conserva aproximadamente un cuarto de la base.

Diámetro de la base: 12,6 cm. Altura conservada: 6,6 cm. (Figura 11)

28.—Vasija de mediano tamaño de borde exvasado, cuello estrangulado y cuerpo globular. La superficie exterior es de color rosado al igual que la pasta, y la interior ocre, presentando desgrasantes finos. Se encuentra en mal estado de conservación, muy exfoliada.

Se recuperaron un total de 23 fragmentos pero apenas se pudo reconstruir poco más de lo dibujado.

Diámetro del borde: 10,1 cm. Altura conservada: 4,4 cm. (Figura 11)

29.—Un fragmento que forma una base de fondo levantado de superficies y pasta de color rosado. Los desgrasantes son de tamaño fino.

Diámetro de la base: 7 cm. Altura conservada: 1,6 cm. (Figura 11)

30.—Veintiún fragmentos de una vasija de mediano tamaño de cuerpo globular. No se conserva ni el borde ni la base: la superficie exterior es rosada y la interior de color naranja siendo la pasta de tonalidad rosa-anaranjada con desgrasantes muy finos. Presenta decoración muy perdida en algunas zonas a base de bandas, círculos y cabelleras. Se ha reconstruido poco menos de la mitad de la vasija.

Diámetro máximo: 32,4 cm. Altura conservada: 25,5 cm. (Figura 12)

31.—Vasija de regular tamaño, de cuerpo globular, borde en forma de "pico de pato" y fondo levantado. La superficie exterior es rosada y la interior de tonalidad ocre. La pasta es rosada con desgrasantes finos. Presenta los siguientes motivos pintados en rojo-vinoso: banda en el borde, debajo decoración en dos bandas a base de serie de costillares y zig-zags alternando entre líneas paralelas. Bajo ellos, línea de la que cuelgan una serie de semicírculos concéntricos alternando con costillares. Se recuperaron un total de setenta y dos fragmentos que permiten reconstruir aproximadamente la mitad de la vasija.

Diámetro del borde: 15,3 cm. Diámetro de la base: 9 cm. Diámetro máximo: 37,4 cm. Altura: 29,9 cm. (Figura 12)

Esta vasija es muy parecida a la documentada en el Depósito Votivo de El Amarejo (13) aunque difiere en la decoración.

32.—Tapadera de gran tamaño de borde ligeramente invasado y engrosado al interior con pomo anillado de sección redondeada. Las superficies y la pasta son de color rosado y los desgrasantes finos. Presenta decoración en pintura rojo-vinoso a base de bandas y líneas paralelas. Se recuperaron un total de ochenta y dos fragmentos que forman el agarradero completo y casi todo el borde aunque tan sólo se pudo reconstruir la mitad del cuerpo. Pertenecía a una gran tinaja.

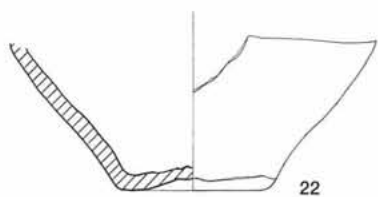
Diámetro del borde: 47,5 cm. Diámetro del agarradero: 11 cm. Altura: 32 cm. (Figura 13)

La tapadera anteriormente descrita es bastante anómala debido a su enorme tamaño. Hemos encontrado una similar en el poblado de Los Villares (14), aunque sólo se conserva el tercio inferior no pudiendo apreciarse el tipo de agarra-

(13) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 142, n° 109.

(14) MATA, C.: "Los Villares (Caudete de las Fuentes, Valencia). Origen y evolución de la Cultura Ibérica". S.I.P., Trabajos Varios, núm. 88. Valencia, 1991, pág. 94, n° 50.

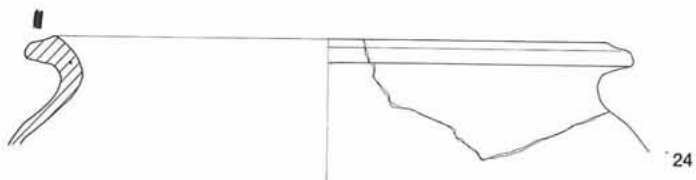
(12) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 193, n° 244.



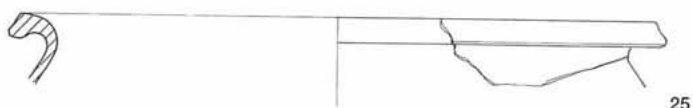
22



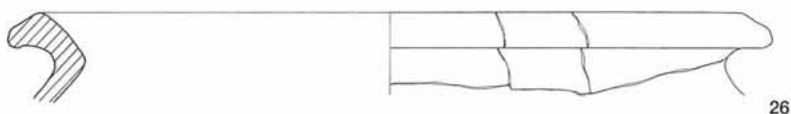
23



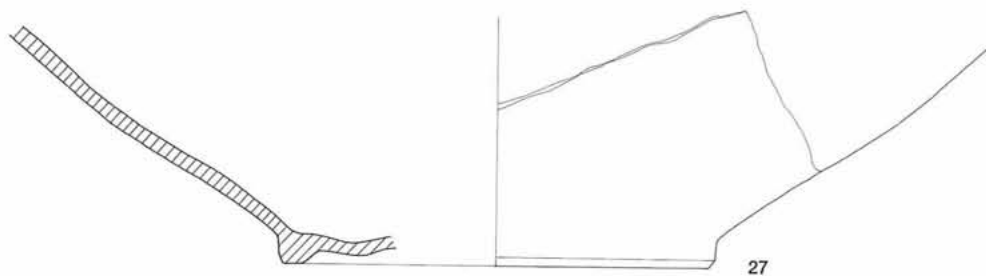
24



25



26



27



28

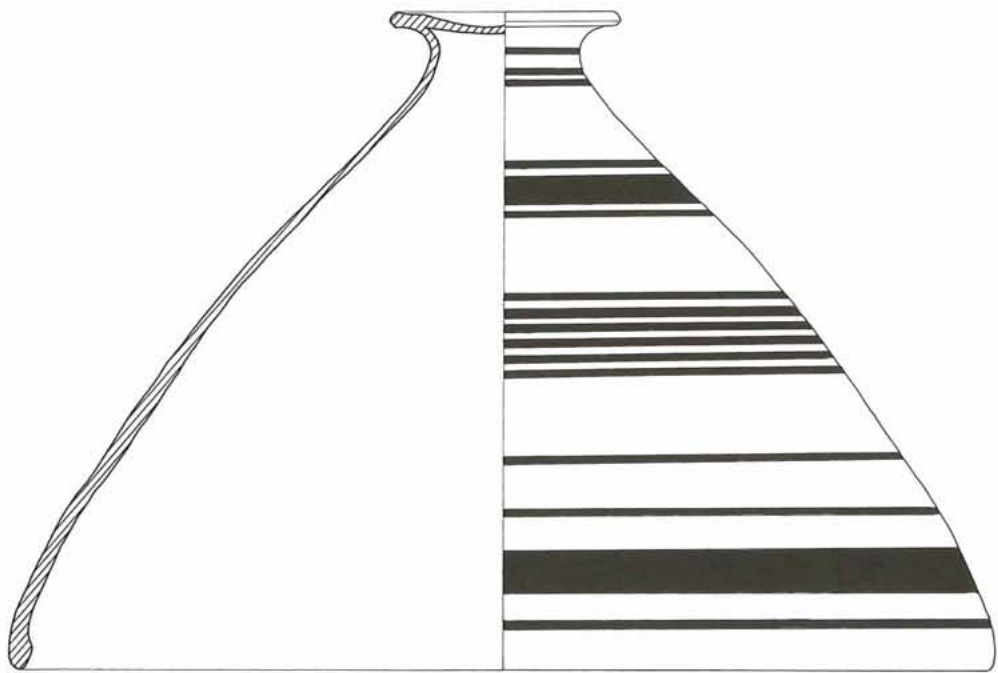


29

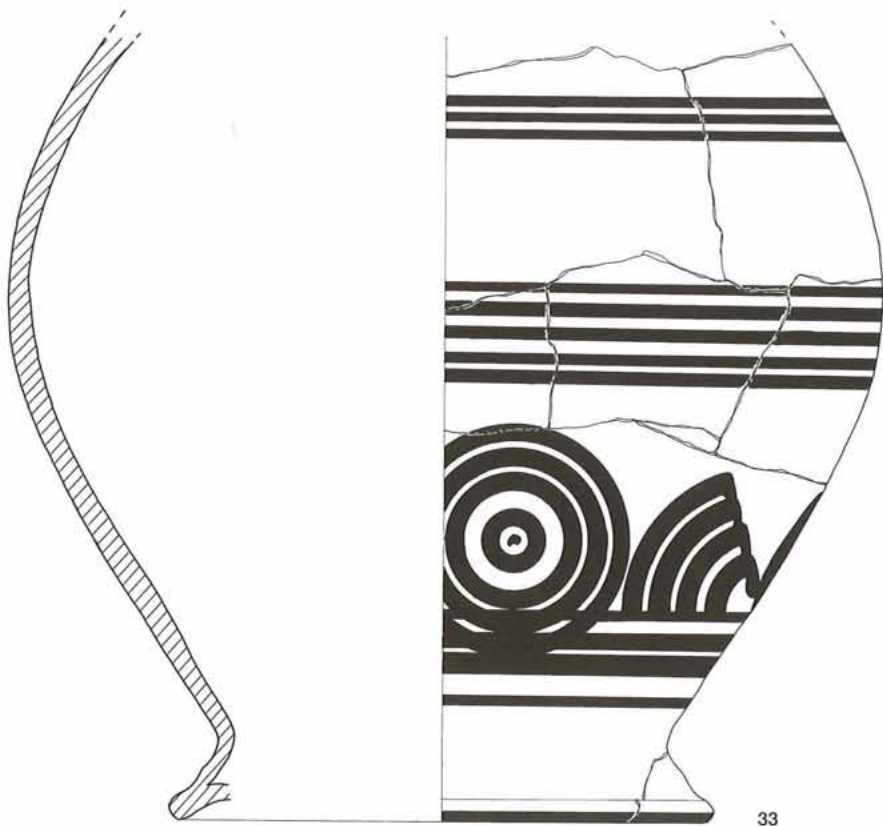


Figura 11





32



33

Figura 13

dero que llevaría, aunque tanto el tipo de borde como la decoración son prácticamente idénticas. Obviamente serviría para tapar una tinaja de gran tamaño.

33.—Veinte fragmentos pertenecientes a un recipiente de mediano tamaño, cuerpo globular y pie anular exvasado. No se conserva nada del borde. Presenta decoración en pintura rojo-vinoso a base de bandas, círculos concéntricos y serie de cuartos de círculos concéntricos. Sus superficies son rosadas con pasta gris de núcleo rosado y desgrasantes muy finos. Se conserva aproximadamente la mitad de la vasija.

Altura conservada: 19 cm. Diámetro máximo: 21 cm. Diámetro de la base: 13 cm. (Figura 13)

Como puede observarse, la típica decoración de este recipiente no se encuentra colocada en la forma habitual sino invertida. Aunque la hipotética base presenta desgaste en la parte inferior, en el punto de apoyo, motivo por el cual hemos dibujado la vasija en esta posición, es posible también que corresponda a la parte superior de la misma constituyendo un “doble borde” desgastado por el roce de una tapadera o incluso pudiera ser un fondo con perforación central que apoyaría en otra vasija. No hemos encontrado de momento un paralelo que nos permita definir la funcionalidad de este vaso.

34.—Dos fragmentos de una vasija indeterminada de perfil prácticamente recto. Se aprecian el arranque y huellas de un asa semicircular pegada. Las superficies y la pasta son de color rosado con desgrasantes medianos y finos. Se aprecia decoración muy perdida de cuartos de círculos concéntricos que apoyan en una banda y serie de roleos que bajan en sentido transversal a los mismos.

Altura conservada: 16,5 cm. (Figura 14)

35.—Vasija de gran tamaño de boca ancha con perfil en forma de “pico de pato” y cuerpo globular. La superficie interior es anaranjada y la exterior rosada. La pasta es de tipo “sandwich” de color rosado-gris-anaranjada con desgrasantes finos. Presenta decoración de líneas paralelas de las que cuelgan una serie de semicírculos concéntricos. Se han recuperado un total de cincuenta y seis fragmentos con los cuales sólo se ha reconstruido un cuarto del cuerpo y unas tres cuartas partes de la boca.

Diámetro del borde: 28, 1 cm. Altura conservada: 15 cm. (Figura 14)

36.—Vasija de regular tamaño de boca ancha y borde en forma de “pico de pato”. Las superficies son de color rosado y la pasta tipo “sandwich” de color rosado-ocre-rosado con desgrasantes finos. Presenta decoración de bandas paralelas en color rojo-vinoso. Se han recuperado cuatro fragmentos que forman aproximadamente un cuarto del borde.

Diámetro del borde: 28 cm. Altura conservada: 6 cm. (Figura 14)

37.—Tres fragmentos del borde de una vasija de gran tamaño de labio engrosado y exvasado. Las superficies y la pasta son de color anaranjado y los desgrasantes finos. Se conserva aproximadamente un cuarto del borde.

Diámetro del borde: 34,8 cm. Altura conservada: 2 cm. (Figura 14)

Se encontraron otros recipientes de ancha boca y cuerpo globular aunque no de un tamaño tan considerable, como podemos observar a continuación:

38.—Vasija de gran tamaño de boca ancha con borde en forma de “pico de pato” y cuerpo globular. La superficie exterior es rosada y la interior de tonalidad ocre rosada con pasta rosada al exterior y ocre al interior con desgrasantes finos. Presenta decoración de una banda en el cuello en pintura rojo-vinoso. Se recuperaron un total de cuatro fragmentos que recomponen aproximadamente la mitad del borde.

Diámetro del borde: 38,4 cm. Altura conservada: 12 cm. (Figura 15)

39.—Vasija de gran tamaño y ancha boca de borde en forma de “pico de pato” y cuerpo globular sinuoso. Las superficies y pasta son de color rosado con desgrasantes finos. Presenta restos de pintura rojo-vinoso muy perdida. Sólo se ha recuperado un fragmento.

Diámetro del borde: 50 cm. Altura conservada: 11 cm. (Figura 15)

Esta vasija es muy similar a la aparecida en el Depósito Votivo de El Amarejo (15).

40.—Vasija de regular tamaño, de boca ancha, con borde de “pico de pato”, cuello moldurado y paredes de tendencia globular. La superficie exterior es de color rosado y la interior de tonalidad grisácea con un ligero engobe rosado. La pasta es de color gris y contiene desgrasantes de tamaño mediano y fino. Se aprecian restos de decoración en pintura de color rojo-vinoso pero la decoración sólo se puede observar en algunos fragmentos del cuerpo que no casan. Esta consiste en una serie de cuartos de círculos concéntricos colgando de una serie de líneas paralelas. Sólo se conservan diez fragmentos.

Diámetro del borde: 28 cm. Altura conservada: 23 cm. (Figura 15)

41.—Gran vasija de diámetro máximo mayor que su altura, borde de “pico de pato”, cuello estrangulado, con paredes globulares, pie anular y fondo cóncavo. Las superficies son de color rosa-anaranjado y la pasta tipo “sandwich” de color rosa-gris-rosa con desgrasantes finos. Presenta decoración de bandas paralelas en pintura rojo-vinoso.

Se han recuperado un total de cincuenta y siete fragmentos que reconstruyen la base completa y aproximadamente un cuarto del borde y cuerpo. No casan los fragmentos de la parte superior con los de la inferior.

Diámetro del borde: 60 cm. Diámetro de la base: 14 cm. Diámetro máximo: 72 cm. Altura: 50 cm. (Figura 15)

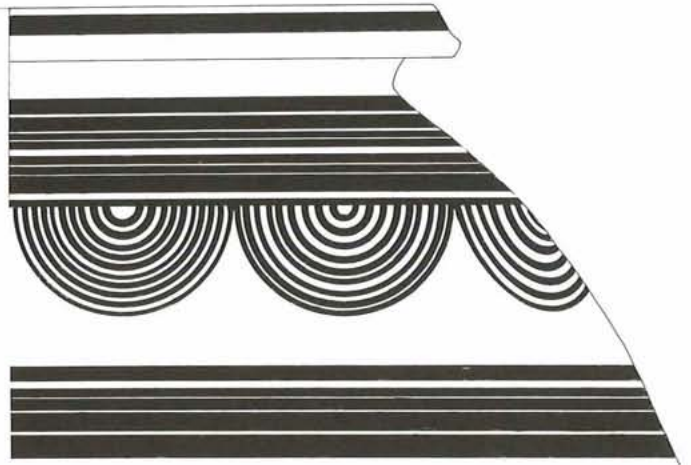
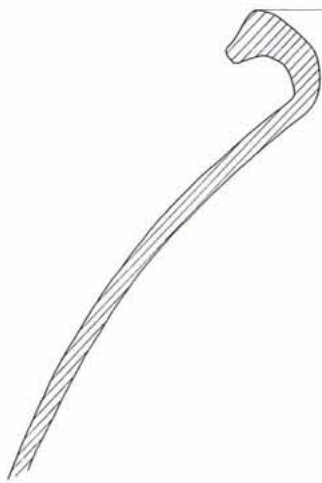
Esta gran vasija de ancha boca se corresponde con la forma 10b de Cuadrado (16), con una cronología, para El Cigarralejo, que abarca del siglo IV al II a.C. Se encuentra un ejemplar de las mismas características en el Departamento 4

(15) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 146, n° 119.

(16) CUADRADO, E.: Op. cit., pág. 165.



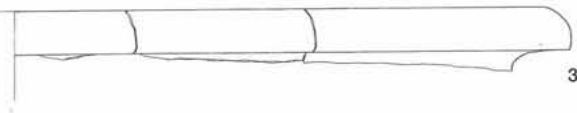
34



35



36



37

Figura 14

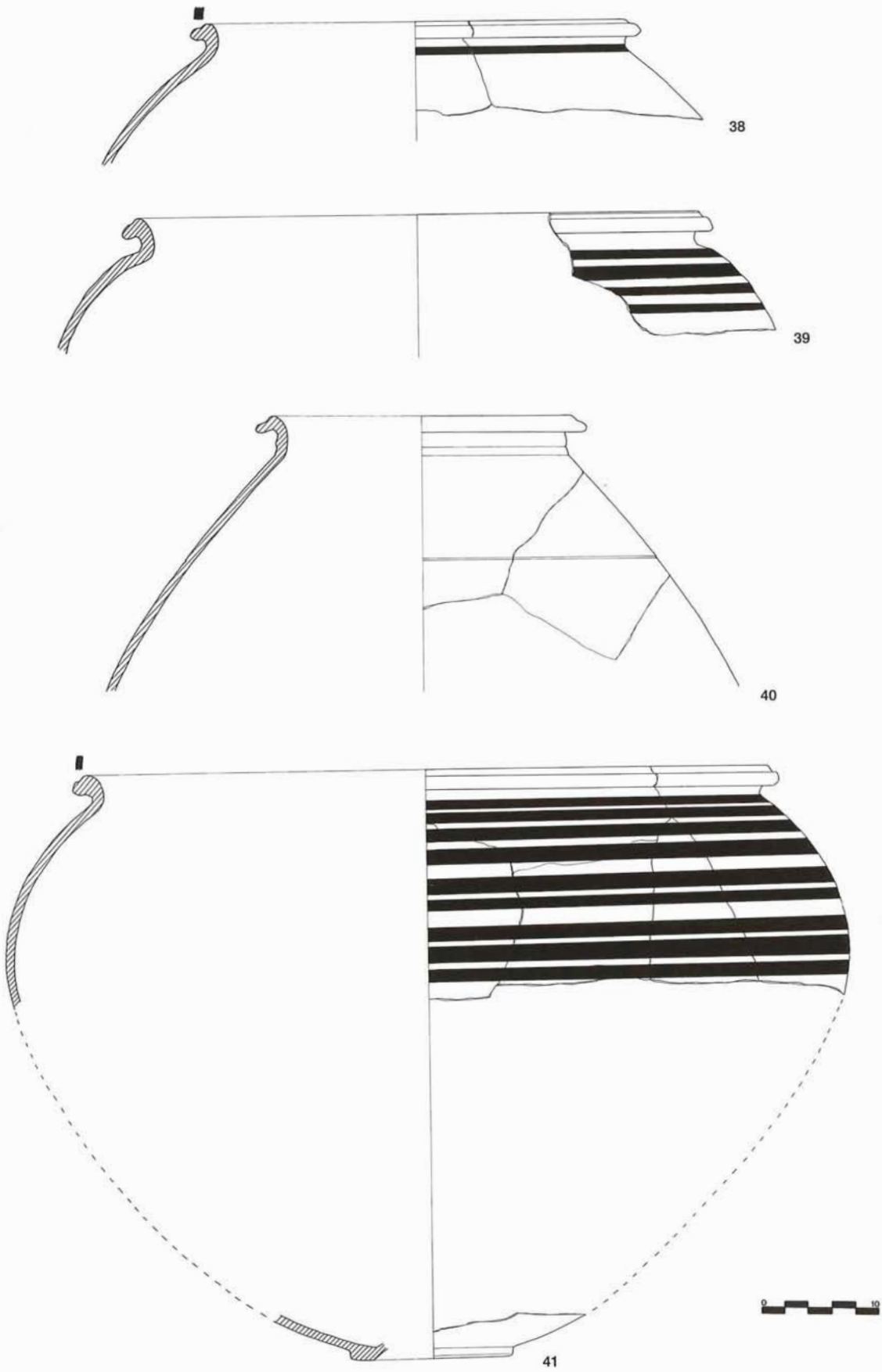


Figura 15

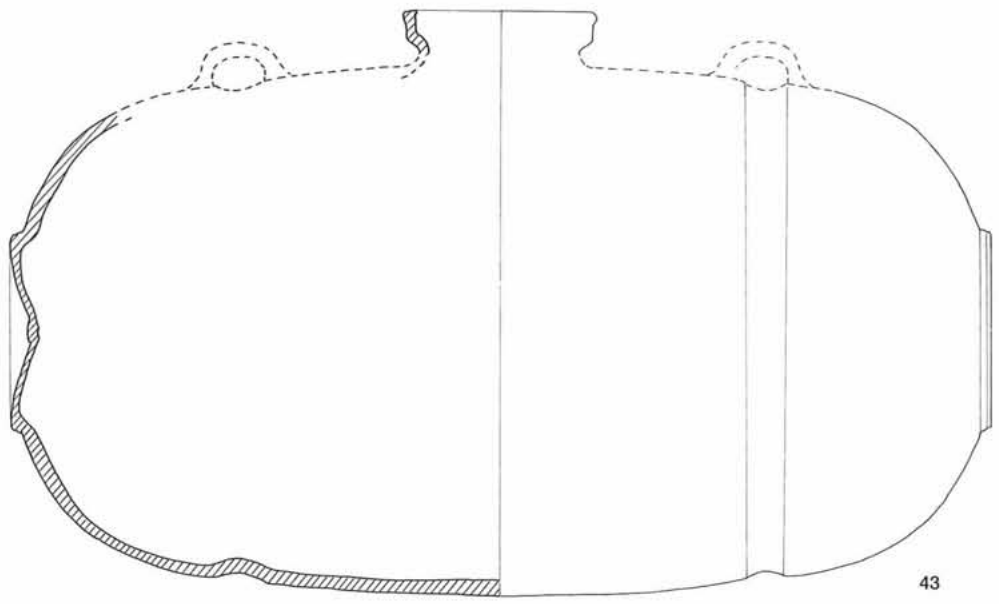
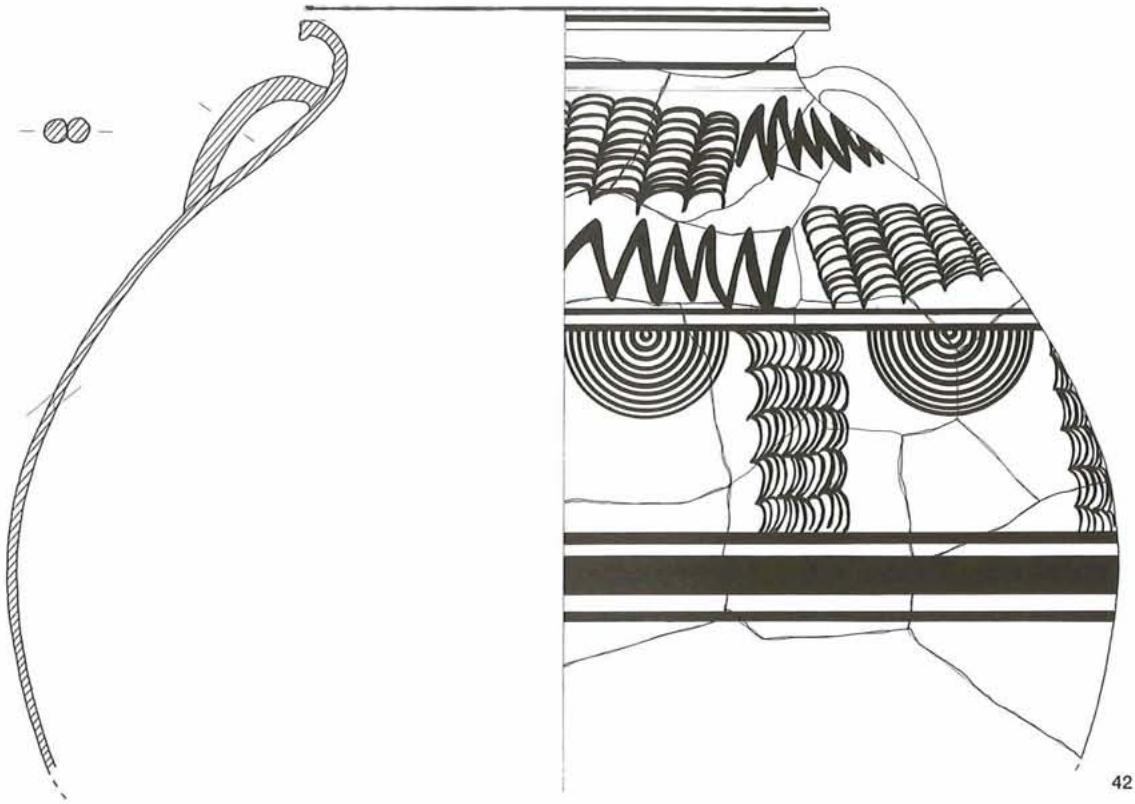


Figura 16

de El Amarejo (17), con una cronología del siglo III al II a.C. Posiblemente la gran tapadera descrita con anterioridad perteneciera a una vasija de estas características.

42.—Vasija de gran tamaño de borde en forma de “pico de pato”, cuello estrangulado con ligera moldura, asas geminadas y cuerpo ligeramente ovalado. La superficie exterior es rosada y la interior ocre al igual que la pasta que presenta desgrasantes finos.

La decoración, en color rojo-vinoso, es la siguiente: dos bandas paralelas a base de serie de costillares alternando con zig-zags. Bajo ellas, dos líneas paralelas de las que cuelgan círculos concéntricos alternando con costillares. Debajo, bandas paralelas.

Se recuperaron un total de ciento treinta y dos fragmentos que reconstruyen poco más de la cuarta parte de la vasija.

Diámetro del borde: 27,7 cm. Diámetro máximo: 58 cm. Altura conservada: 40 cm. (Figura 16)

La forma y dimensiones de este vaso es muy semejante, salvo las asas, del aparecido en el Departamento 1 de El Amarejo (18).

43.—Medio tonelete de cuerpo cilíndrico. Presenta un rehundimiento transversal a lo largo de todo su cuerpo para ser colgado. La boca es de borde recto y cuello estrangulado pero no casa con el resto del recipiente. Se conservan las dos bases completas pero ninguna de las asas. Las superficies son de tonalidad anaranjada con vetas grises y la pasta gris con desgrasantes medianos y finos. Se recuperaron un total de setenta y dos fragmentos.

Diámetro de la boca: 10,2 cm. Diámetro de las bases: 10,4 cm. Altura: 30,8 cm. Longitud: 52 cm. (Figura 16)

Tan sólo se han encontrado los restos de un tonelete cuya parte inferior se encontraba prácticamente completa, no pudiéndose apenas reconstruir la parte superior del mismo. Debido a su utilidad como recipiente para almacenaje de líquidos, su aparición es bastante frecuente y su cronología muy amplia. El estudio realizado en su día por Fletcher (19) nos da una idea bastante clara, completado posteriormente por el realizado por Francisca Hernández (20). Ampliamos con este ejemplar el área de dispersión de los mismos, siendo los más cercanos los documentados en el poblado de El Amarejo (21).

44.—Ánfora ibérica de cuerpo cilíndrico de borde redondeado y engrosado. Las superficies son de color gris y la pasta tipo “sandwich” de color gris-naranja-gris con desgrasantes finos. Se recuperaron un total de noventa y dos fragmentos, estando completas la boca y reconstruyéndose parte del cuerpo que conserva un asa.

Diámetro de la boca: 16 cm. Diámetro máximo: 39,4 cm. Altura conservada: 52 cm. (Figura 17)

Es muy parecida a la encontrada en el Depósito Votivo de El Amarejo (22).

45.—Ánfora ibérica de borde almendrado, cuerpo ovalado y fondo cóncavo. Se conservan las dos asas, a cuya altura se aprecia una decoración de dos líneas incisas paralelas. La superficie exterior es rosada y gris claro al interior con desgrasantes finos. Se recuperaron un total de ochenta y tres fragmentos conservándose la boca y la base completas y numerosos fragmentos del cuerpo que no casan.

Diámetro del borde: 15,2 cm. Diámetro máximo: 40,4 cm. Altura aproximada: 80 cm. (Figura 17)

Es de características similares a la documentada en el Departamento 3 de El Amarejo (23).

46.—Ánfora de borde almendrado, cuerpo ovalado y fondo cóncavo. La superficie exterior es rosada y la interior de color gris claro con un engobe de tonalidad rosada. La pasta es de color gris y los desgrasantes medianos. Se recuperaron un total de 99 fragmentos reconstruyéndose un cuarto del borde, parte de hombro con un asa y aproximadamente la mitad de la base. Los fragmentos de la zona intermedia no casan.

Diámetro del borde: 20 cm. Altura aproximada: 84,4 cm. (Figura 17)

47.—Ánfora de borde ligeramente invasado y engrosado al interior de cuerpo ovalado y fondo cóncavo con ófalo marcado al exterior. Las superficies son rosadas, la pasta de color gris y los desgrasantes finos. Se recuperaron un total de ciento cinco fragmentos reconstruyéndose la boca y la base por completo así como el hombro con una de las asas. Los fragmentos del cuerpo apenas casan entre sí.

Diámetro del borde: 14,8 cm. Diámetro máximo: 40 cm. Altura aproximada: 77 cm. (Figura 17)

48.—Ánfora de borde almendrado, hombros marcados, cuerpo ovalado y fondo cóncavo. La superficie exterior es de color rosa-anaranjado y la interior anaranjada con vetas grisáceas siendo la pasta de tipo “sandwich” de color rosado-gris-anaranjado-gris con desgrasantes finos. Se recuperaron un total de cuarenta y siete fragmentos que reconstruyen casi por completo la parte superior y media, faltando la base, aunque no casan entre sí. A la altura de las asas se aprecian cuatro líneas incisas paralelas.

Diámetro del borde: 13,4 cm. Diámetro máximo: 30 cm. Altura conservada: 54 cm. (Figura 17)

Esta ánfora, de pequeño tamaño, es de dimensiones parecidas a la encontrada en el Depósito Votivo de El Amarejo (24) aunque en este caso no presenta asas.

(17) BRONCANO, S. y BLÁNQUEZ, J.J.: Op. cit., pág. 249, nº 281.

(18) BRONCANO, S. y BLÁNQUEZ, J.J.: Op. cit., pág. 56, nº 94.

(19) FLETCHER, D.: “Toneles cerámicos ibéricos”. A.P.L., VI. Valencia, 1957.

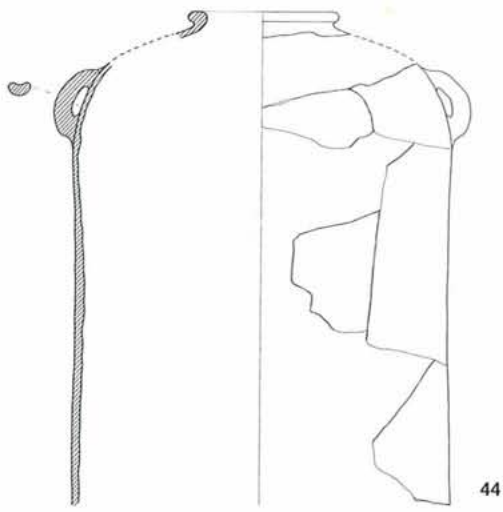
(20) HERNÁNDEZ, F.: “Tonel ibérico procedente del Castro de Villasviejas (Cáceres)”. T.P., 36. Madrid, 1979, pág. 459 y ss.

(21) BRONCANO, S. y BLÁNQUEZ, J.J.: Op. cit., pág. 104.

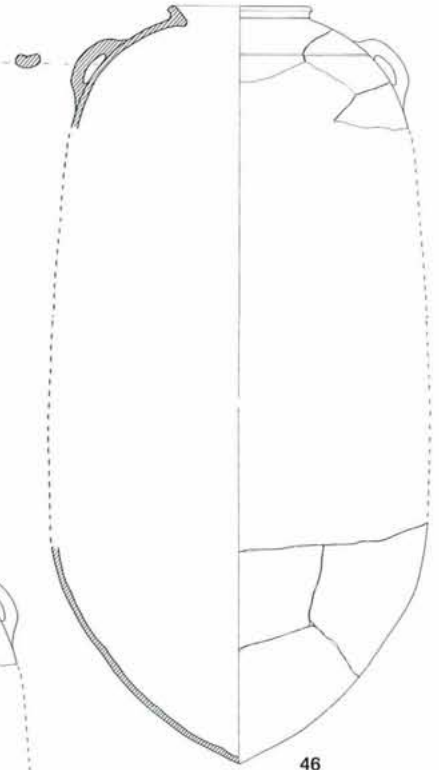
(22) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 130, nº 71.

(23) BRONCANO, S. y BLÁNQUEZ, J.J.: Op. cit., pág. 110, nº 70.

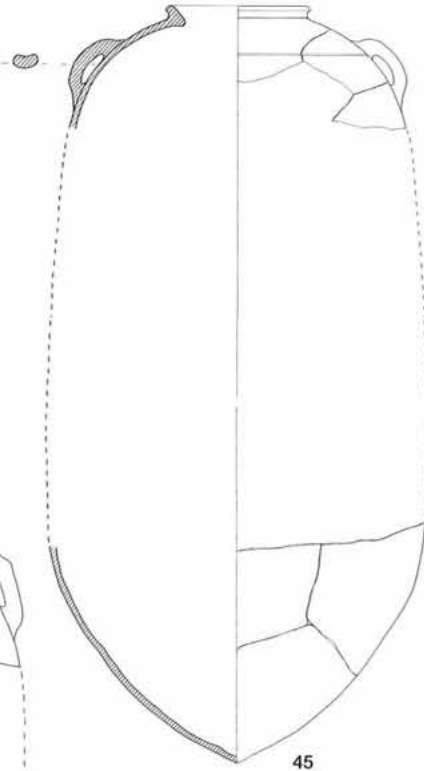
(24) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 163, nº 155.



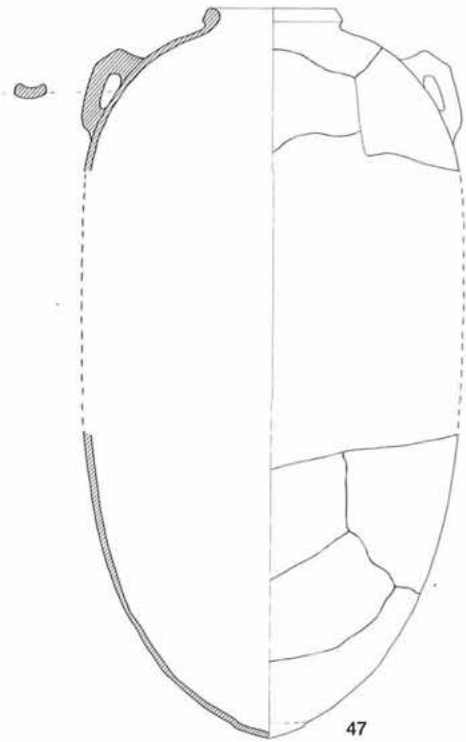
44



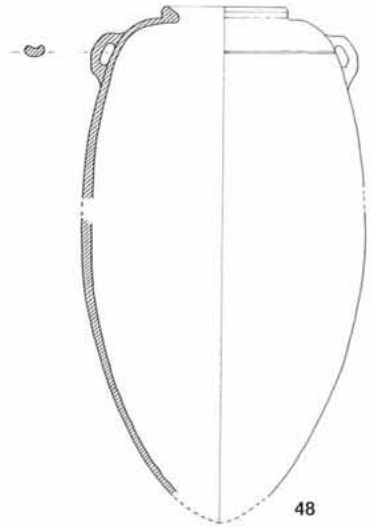
46



45



47



48



Figura 17

48b.—Once fragmentos de una ánfora no dibujada de superficie exterior rosada y la interior ocre con pasta rosada al exterior y gris clara al interior con desgrasantes finos. Sólo se conservan fragmentos pertenecientes al cuerpo.

48c.—Nueve fragmentos de una ánfora no dibujada, de superficie exterior anaranjada e interior rosada con pasta tipo "sandwich" de color rosa-gris-rosa con desgrasantes finos.

48d.—Ciento veintisiete fragmentos de una ánfora no dibujada de superficie exterior rosa-anaranjada e interior rosa con pasta tipo "sandwich" de color rosa-castaño-rosa y desgrasantes finos. Se conserva el arranque de dos asas que parecen ser de cinta. El diámetro máximo es aproximadamente de 35 cm.

48e.—Veintinueve fragmentos que no casan de una ánfora de superficie exterior rosada e interior de tonalidad gris con restos de engobe rosado. La pasta es también gris con desgrasantes medianos y finos.

48f.—Treinta y seis fragmentos del cuerpo y hombro de una ánfora de superficie exterior rosada e interior de color gris con engobe rosado. La pasta es de color gris con desgrasantes finos.

48g.—Nueve fragmentos de una ánfora no dibujada, de superficie exterior anaranjada e interior rosada con pasta tipo "sandwich" de color rosa-gris-rosa con desgrasantes finos.

49.—Vasija de cocina de regular tamaño de borde exvasado y engrosado con hombro marcado y cuerpo de tendencia globular. Las superficies son negras, y la pasta gris con desgrasantes gruesos. Presenta señales de espatulado en su superficie. Se recuperaron un total de cincuenta y cinco fragmentos que reconstruyen tan sólo un cuarto del borde.

Diámetro del borde: 26,5 cm. Altura conservada: 8 cm. (Figura 18)

50.—Vasija de cocina de regular tamaño y boca ancha de borde exvasado, hombro marcado. La superficie exterior es negra con manchas rosadas y la interior castaña al igual que la pasta que contiene desgrasantes gruesos. En el hombro se observa una decoración incisa de pequeños rectángulos ordenados en forma de espiga. Se han recuperado diez fragmentos que reconstruyen aproximadamente un cuarto de la vasija.

Diámetro del borde: 32 cm. Altura conservada: 14 cm. (Figura 18)

51.—Vasija de gran tamaño de borde exvasado, hombro marcado y paredes globulares. La superficie exterior es negra y la interior castaña; la pasta es rosada con desgrasantes gruesos. Presenta decoración incisa en el hombro en forma de ángulos. Se recuperaron tres fragmentos que reconstruyen apenas un cuarto de borde.

Diámetro del borde: 29 cm. Altura conservada: 8 cm. (Figura 18)

Aunque no tiene nada que ver en cuanto a su forma, en el Depósito Votivo de El Amarejo (25) apareció una vasija de cocina con decoración parecida a la descrita anteriormente.

52.—Vasija de cocina de gran tamaño de borde exvasado, moldura en el hombro, cuerpo globular y pie marcado. Las superficies son negras y la pasta de tipo "sandwich" de color negro y rosa al interior con desgrasantes gruesos y muy gruesos. Se han recuperado un total de cuarenta y siete fragmentos que reconstruyen aproximadamente la mitad del borde y un cuarto de la base existiendo bastantes fragmentos del cuerpo que no casan entre sí.

Diámetro del borde: 36 cm. Diámetro de la base: 12 cm. Diámetro máximo: 49 cm. Altura aproximada: 45,7 cm. (Figura 18)

Entre la cerámica de cocina se documentó un número bastante considerable de tapaderas, todas del mismo tipo y tamaño aproximadamente, salvo la n° 56 que, además de tener un aspecto acampanado y ser de menor tamaño, tiene como principal característica la existencia de un agarradero con dos apéndices en lugar del típico anillado que observamos en las restantes. Un ejemplar de características similares se documenta en el Departamento 4 de El Amarejo (26). Al no existir recipientes de cocina ni vasijas de mediano tamaño en las que pudieran encajar esta serie de tapaderas, y dada la similitud en el número y diámetro de las bocas de las ánforas aparecidas, hemos supuesto que dichas tapaderas hubieran servido para cerrar las mismas.

53.—Tapadera de borde redondeado y disco anillado con moldura interior. Las superficies y la pasta son de color negro con desgrasantes medianos. Se recuperaron un total de seis fragmentos que permiten reconstruir completamente el agarradero y aproximadamente la mitad del resto.

Diámetro del borde: 15,8 cm. Diámetro del agarradero: 4,5 cm. Altura: 5,7 cm. (Figura 18)

54.—Tapadera de borde redondeado y ligeramente levantado. Presenta dos líneas incisas paralelas al exterior. No se conserva el agarradero. Se recuperaron cinco fragmentos que reconstruyen aproximadamente la mitad de la tapadera. La superficie exterior es ocre y la interior gris. La pasta es también de tonalidad ocre con desgrasantes de tamaño mediano y grueso.

Diámetro del borde: 14,9 cm. Altura conservada: 3,2 cm. (Figura 18)

55.—Tapadera de borde redondeado. Las superficies y pasta son de color negro y los desgrasantes de tamaño mediano y grueso. Se han recuperado cuatro fragmentos que reconstruyen aproximadamente la mitad de la tapadera sin agarradero.

Diámetro del borde: 14 cm. Altura conservada: 4,6 cm. (Figura 18)

56.—Tapadera de pequeño tamaño de borde redondeado y levantado. El agarradero es de sección rectangular con dos apéndices. Las superficies son negras y la pasta de color rosa con desgrasantes gruesos. Se han recuperado cinco fragmentos que reconstruyen el agarradero completo y tres cuartas partes del resto.

Diámetro del borde: 10,3 cm. Diámetro del agarradero: 4 cm. Altura: 5,6 cm. (Figura 18)

(25) BRONCANO, S.: Op. cit., pág. 184, n° 214.

(26) BRONCANO, S. y BLÁNQUEZ, J.J.: Op. cit., pág. 187, n° 145.

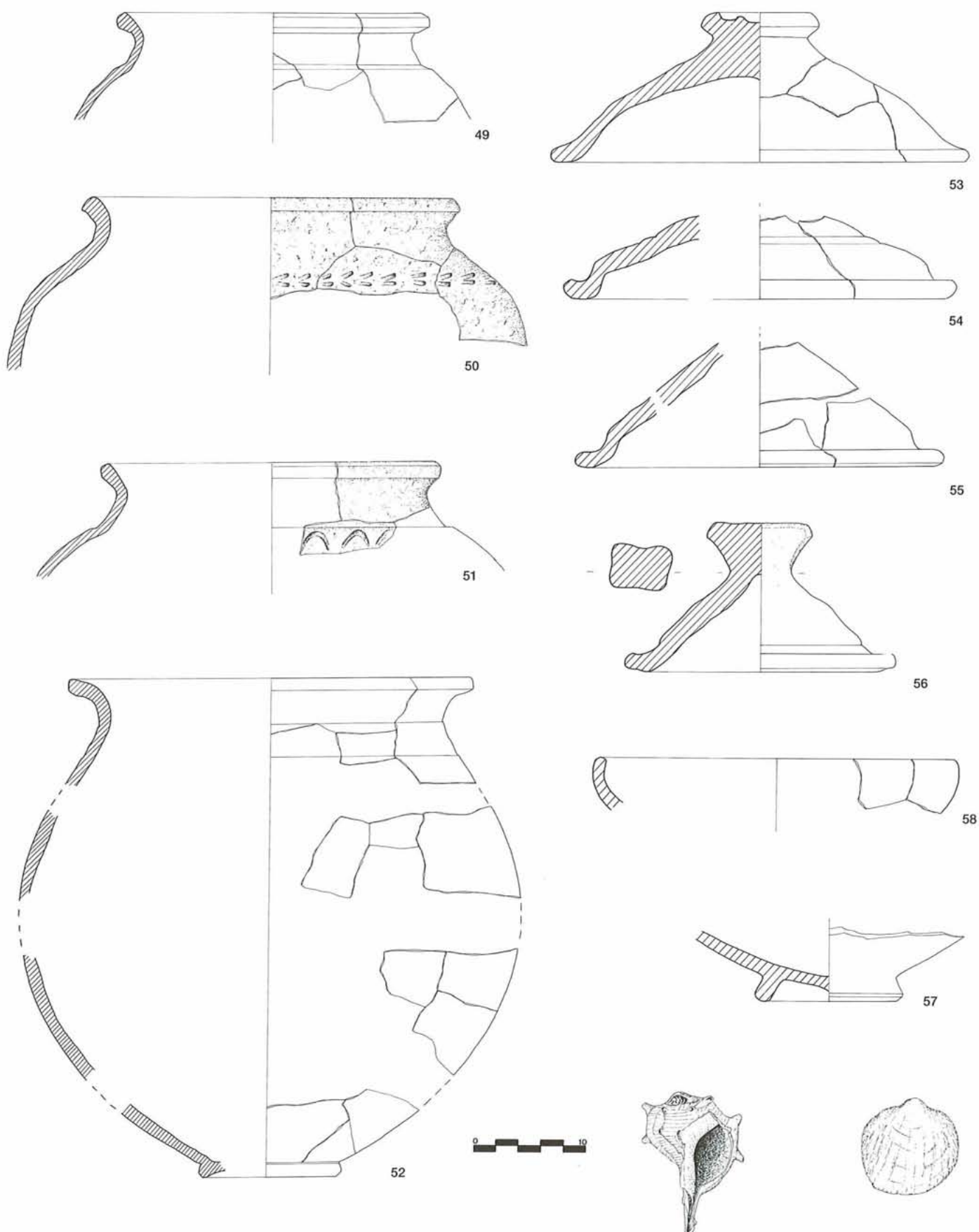


Figura 18

56b.—Seis fragmentos de una tapadera no dibujada, de superficies y pasta grises con desgrasantes gruesos.

El material de importación se reduce a unos cuantos fragmentos de cerámica Campaniense cuyo estudio, realizado por D<sup>a</sup> Elena Ruiz Valderas, es el siguiente:

57.—“Un fragmento de base probablemente de una copa L.27, con pie tipo Morel serie 212. Por las características formales del fragmento, el pie con sus caras rectilíneas y el fondo externo con ombligo de torneado, está dentro del repertorio formal de las Pequeñas Estampillas y de los productos antiguos de la Campaniense A, de manera que puede situarse a lo largo del siglo III a.C., aunque nos inclinamos mejor entre el último cuarto del siglo III y el primero del II a.C. En cuanto a la arcilla, es de buena calidad, el barniz parece haber sido aplicado por inmersión dejando en reserva la parte inferior del vaso. Este detalle recuerda a productos de la Sicilia griega y del mundo púnico, especialmente las cerámicas ibicencas, pero ni la arcilla ni el barniz se corresponden a esta última zona. Por el momento, no se ve claro el taller al que pertenece, pero sin duda se trata de un taller itálico de barniz negro.” (Figura 18)

58.—“Fragmento de borde de una copa de Campaniense A, forma L.27, Morel serie 2825. Copas muy similares en Campaniense A están documentadas en Teste Negre, en estratos del último decenio del siglo III e inicios del siglo II a.C., Fig. 2.4. (GANTES 1978). En el opidum de Nages aparecen a partir de la capa 9c, fechada en 225-200, fig. 13.327, también en la capa 9a entre 200-175, fig. 11.275, más abundantes en la capa 8 datada hacia 175, continúa su presencia hasta el 125 a.C. (PY 1978). En el Cabecico del Tesoro, en tumbas de la primera mitad del siglo II (GARCIA CANO et al. 1989), en el Grand Congloué a inicios del siglo II. En Cartagena aparece en los niveles bárquidas y sobre todo en la primera mitad del siglo II a.C. En mi opinión este fragmento pertenece a una copa de pequeño formato, la forma del borde se sitúa en un momento de transición entre la forma 27 b y c, cuya tipología y evolución se puede seguir en las estratigrafías de Nages. Por otra parte, la buena calidad del barniz del fragmento recuerda los mejores productos de la Campaniense A distribuidos en los últimos decenios del siglo III a.C., y sobre todo en el primer cuarto del siglo II a.C.” (Figura 18)

## MATERIAL NO CERÁMICO

En el interior de la vivienda se encontraron entre los fragmentos cerámicos, una concha de bivalvo muy rodada y otra de múrice con la parte superior perforada (Figura 18). No se documentó ningún otro tipo de objeto.

## CONCLUSIONES

Por el material cerámico encontrado, nos encontramos en un departamento destinado en principio a almacenaje. Las vasijas encontradas así parecen indicarlo. Por un lado, en un departamento tan pequeño tenemos una profusión bastante inusual de ánforas, hasta ocho, así como un número bastante considerable de vasijas de boca ancha. El tonelete,

destinado a almacenaje de líquidos no hace más que confirmarlo. Por otro lado, apenas encontramos material de uso común. Hay una clara ausencia de cerámica de cocina y de vajilla de uso cotidiano no habiéndose constatado tampoco la presencia de hogar en la habitación.

El departamento excavado sería parte integrante de una serie de habitaciones adosadas pertenecientes a una misma vivienda. Como se puede observar en la planta general que adjuntamos, a ambos lados se aprecia cómo la roca ha sido rebajada de forma similar, lo que supondría la presencia de al menos otros dos ambientes a los cuales, casi con seguridad, se pasaría a lo largo del pasillo que queda en la segunda grada, a través de un hipotético vano que existiría en las paredes medianeras. Sería de gran interés la continuación de la excavación en ambos laterales con el fin de delimitar la planta completa de la vivienda (Figura 19).

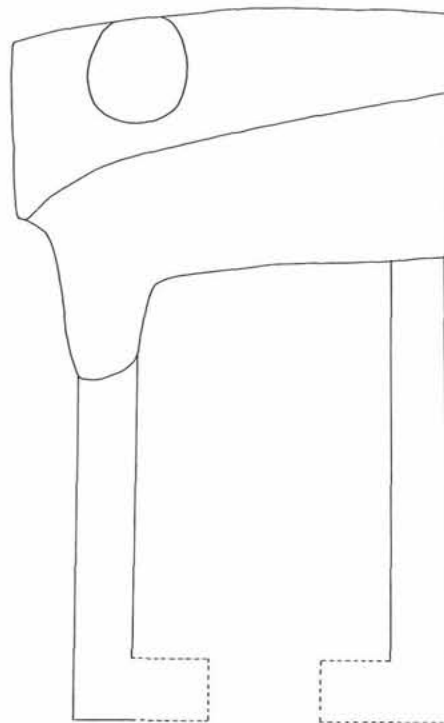


Figura 19.- Reconstrucción ideal del departamento.

Es posible que en este edificio se desarrollara alguna actividad mercantil ya que como hemos indicado con anterioridad, el número de vasijas para almacenaje indica una existencia de recursos excesivo para el autoconsumo familiar.

Desde luego, dicha vivienda se encontraba situada en un lugar estratégico, al lado del camino y cerca del gran nudo de caminos que ya quedó descrito. Aunque no hemos encontrado datos que lo confirmen debido a la fuerte erosión de la zona Norte, es posible que en ella existiera un acceso de entrada que facilitaría la carga y descarga de mercancía de los carros que circularan por el camino.

El uso de la vivienda terminaría a finales del siglo III o como fecha más baja en los inicios del II a.C. según la cerámica aparecida y confirmada por la campaniense encontrada en el departamento. La presencia de decoración geométrica, salvo algunos fragmentos como la tapadera de la caja, con decoración fitomorfa, nos sitúa también en torno a esta cronología.





Lámina I.1.- Nivel de relleno de piedras.



Lámina I.2.- Vista general del departamento y del relleno de piedras.



Lámina II.1.- Nivel de cerámicas (u.e. 118).



Lámina II.2.- Rodadas del camino bajo el muro Oeste.



Lámina III.1.- Detalle del muro Oeste.



Lámina III.2.- Cara externa del muro Oeste situado sobre el camino.



Lámina IV.1.- Vista general del departamento. En primer término silo excavado en la roca.



Lámina IV.2.- Vista general del departamento por el lado Norte.

