

COLECCION
MAYOR

ENRIQUE MELCHOR GIL

VIAS ROMANAS
DE LA PROVINCIA
DE CORDOBA

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

A.A.C.	<i>Anales de Arqueología Cordobesa.</i>
A.E.	<i>L'Année Épigraphique.</i>
A. Esp. Arq.	Archivo Español de Arqueología.
A.H.D.E.	Anuario de Historia del Derecho Español.
A.H.E.S.	Anuario de Historia Económica y Social.
B.I.E.G.	Boletín del Instituto de Estudios Giennenses.
B.R.A.C.	Boletín de la Real Academia de Córdoba.
B.R.A.H.	Boletín de la Real Academia de la Historia.
B.S.A.A.	Boletín del Seminario de Arte y Arqueología.
B.S.G.M.	Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid.
B.S.M.P.	Boletín de la Sociedad Menéndez Pelayo.
C.A.N.	Congreso Arqueológico Nacional.
C.E.G.	Cuadernos de Estudios Gallegos.
C.H.E.	Cuadernos de Historia de España.
C.I.L. II	E. Hübner, <i>Corpus Inscriptionum Latinarum.</i> <i>Inscriptiones Hispaniae Latinae.</i>
E.A.E.	Excavaciones Arqueológicas en España.
E.E.	<i>Ephemeris Epigraphica.</i>
E.G.	Estudios Geográficos.
F.H.A.	<i>Fontes Hispaniae Antiquae.</i>
Hisp. Ant.	<i>Hispania Antiqua.</i>
H.A.Ep.	<i>Hispania Antiqua Epigraphica.</i>
H.Ep.	<i>Hispania Epigraphica</i>
I.L.E.R.	J. Vives, <i>Inscripciones Latinas de la España Romana.</i>
J.R.S.	<i>Journal of the Roman Studies.</i>
J.S.E.A.	Memorias de la Junta Superior de Excavaciones Arqueológicas.
M.C.V.	Mélanges de la Casa de Velázquez.
M.E.	El Miliario Extravagante.
M.S.N.A.F.	Memories de la Société National des Antiquaires de France.
N.A.H.	Noticiero Arqueológico Hispánico.
R.E.A.	<i>Révue des Études Anciennes.</i>
R.E.L.	<i>Révue des Études Latines.</i>

INTRODUCCIÓN

El estudio que hemos titulado *Vías romanas de la provincia de Córdoba* constituyó el núcleo central de nuestra Memoria de Licenciatura, presentada y defendida en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Córdoba. Dicho trabajo ha sido ampliado en algunos apartados debido a los avances que se han producido en el campo de la investigación durante los últimos años; de igual forma, la obra original ha sido reestructurada y reformada, con el fin de facilitar su lectura y comprensión, aunque en todo momento hemos optado por mantener los criterios científicos que nos guiaron al realizar nuestra Tesis de Licenciatura.

En este trabajo abordamos el estudio de la red de comunicaciones romana existente en la provincia de Córdoba; su conocimiento nos proporcionará una serie de datos de gran interés sobre la organización económica y administrativa de este territorio que en época romana formó parte de la Bética. La red viaria fue un instrumento esencial utilizado por Roma para ejercer el control político-administrativo de *Hispania*, así como, para explotar sus recursos adecuadamente. A través de ella entraron en contacto los pueblos indígenas con los modos de vida y organización romanos, produciéndose un fenómeno socio-cultural conocido como «romanización».

El propósito de nuestro trabajo ha sido realizar un estudio del sistema de comunicaciones que Roma implantó en la provincia de Córdoba, abarcando todos los aspectos con él relacionados: jurídicos, administrativos, técnicos, constructivos, sociales y económicos.

El marco espacial de nuestra investigación, aunque inexistente en época romana, ha sido escogido por los motivos que a continuación exponemos:

- Seguir las líneas de investigación existentes actualmente en el tema de las comunicaciones en época romana. Es necesario realizar estudios provinciales que sirvan de base a posteriores trabajos de ámbito regional o nacional.
- Enmarcar el estudio dentro de unos límites geográficos asequibles para el investigador, que a su vez se correspondan con los de un amplio proyecto de investigación, que el Área de Conocimiento de Historia Antigua de la Universidad de Córdoba tiene en marcha, para un mejor conocimiento del período de dominación romana en nuestra provincia.

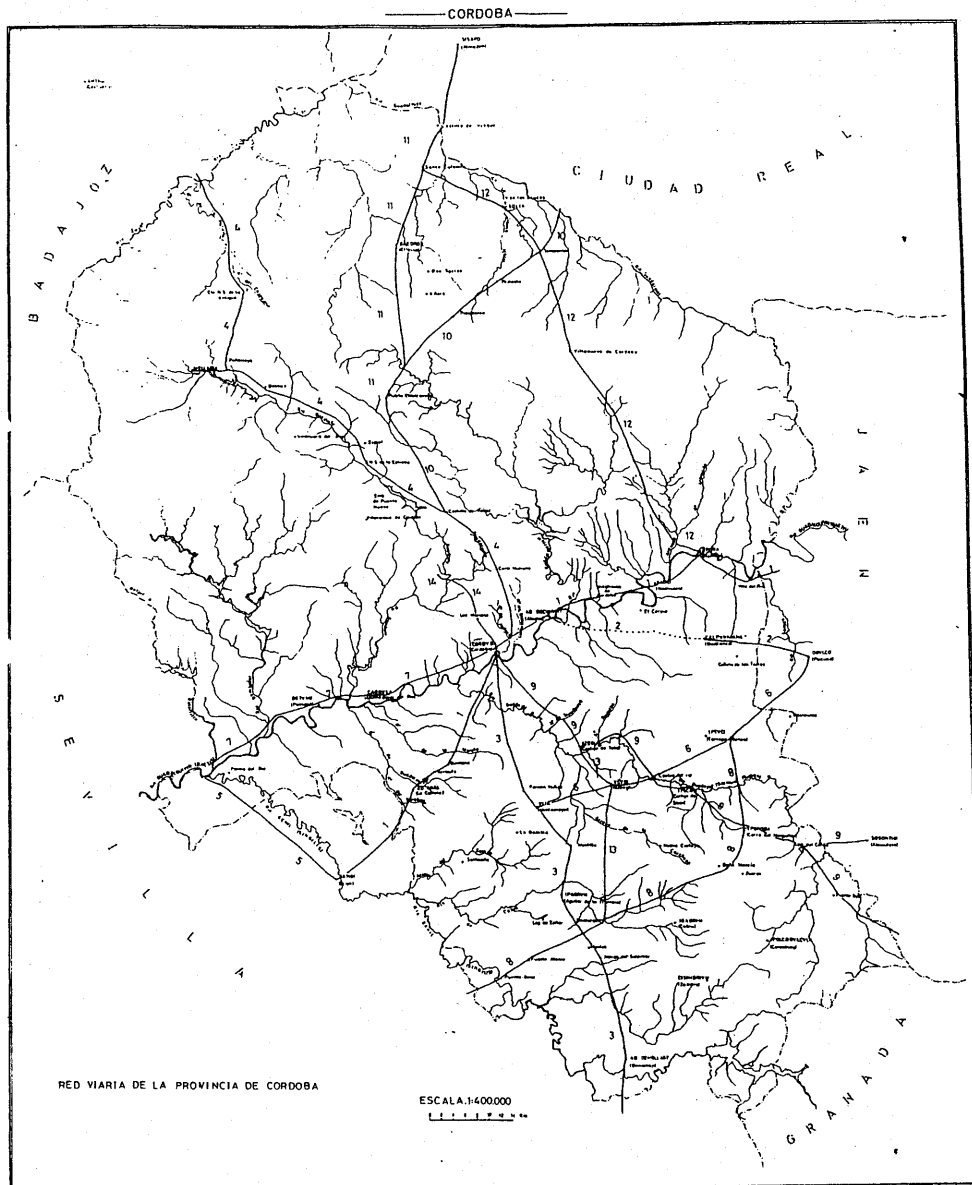
Hemos estructurado el libro en tres partes:

- En la primera recopilamos los documentos y materiales de trabajo utilizados en la reconstrucción de la red de comunicaciones: Fuentes Antiguas escritas y epigráficas, Medievales, Modernas y Contemporáneas, bibliografía especializada, mapas, topónimos, etc.
- En la segunda tratamos de conocer la organización jurídico-administrativa de la red viaria, estudiar sus características técnicas y reconstruir la evolución sufrida por la red viaria de nuestra provincia en época Antigua.
- En la tercera tratamos de restablecer el trazado de las antiguas vías. Para su estudio, agrupamos las calzadas en tres apartados:
 - Las vías descritas por el *Itinerario de Antonino*.
 - Vías a las que hacen referencia otras fuentes escritas o epigráficas de época romana.
 - Vías a las que no hacen referencia las fuentes escritas o epigráficas de época romana.

Debemos completar estas líneas mostrando nuestro agradecimiento a todas las personas e instituciones que nos han apoyado y ayudado durante la realización de esta obra: D. Juan Francisco Rodríguez Neila, director de nuestra Memoria de Licenciatura e investigador de la Antigüedad que ha tutelado nuestros primeros pasos dentro del campo de la investigación histórica; los miembros de los Departamentos de Historia Antigua de las Universidades de Granada y Sevilla; D. Genaro Chic García, Catedrático de Hª. Antigua de la Universidad de Sevilla, con quien hemos debatido numerosos temas referentes a la red viaria de la Bética; D. José Manuel Roldán Hervás, Catedrático de Hª. Antigua de la Universidad Complutense de Madrid, que atendió con amabilidad e interés nuestras consultas; D. Jesús Liz Guiral, Catedrático de Arqueología de la Universidad de Salamanca, quien nos asesoró en cuestiones técnicas, proporcionándonos interesantes datos referentes a puentes romanos y acompañándonos en algunas de las prospecciones viarias realizadas; D. Pedro J. Lacort Navarro y Dña. M.ª Luisa Cortijo Cerezo, Profesores Titulares de Historia Antigua de la Universidad de Córdoba, con quienes hemos debatido gran cantidad de cuestiones que aparecen recogidas en esta obra y que nos han ofrecido datos referentes a las investigaciones que ellos desarrollan. También queremos agradecer la ayuda prestada por los Museos Locales de Doña Mencía y Palma del Río, por sus directores, Don Alfonso Sánchez y D. Antonio León, y por una larga serie de personas que nos han proporcionado información sobre la existencia de restos viarios en diferentes puntos de la provincia de Córdoba. Finalmente quiero agradecer el apoyo, estímulo y colaboración recibidos de mi esposa María Pía y de mi padre.

Córdoba, noviembre de 1994

CAPÍTULO I
 FUENTES Y MATERIALES PARA EL ESTUDIO
 DE LA RED VIARIA ROMANA DE LA PROVINCIA
 DE CÓRDOBA



- | | | | |
|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| ① VIA AVGVSTA | ⑤ VIA HISPALIS-EMERITA | ⑨ VEREDA DE GRANADA | ⑬ VIA ATEGUA-SPALIS |
| ② VIA CORDUBA-CASTULO | ⑥ VIA OBULCO-ULIA | ⑩ VIA CORDUBA-TOLETUM | ⑭ CAMINO DEL PRETORIO |
| ③ VIA CORDUBA-MALACA | ⑦ VIA CORDUBA-HISPALIS | ⑪ VIA CORDUBA-SISAPU | |
| ④ VIA CORDUBA-EMERITA | ⑧ CAMINO DE METEDORES | ⑫ VIA EPORA-SOLIA | |

1. FUENTES ANTIGUAS

Las fuentes antiguas constituyen el punto de partida en toda investigación sobre la red de comunicaciones romana. Su estudio y recopilación proporciona una serie de datos y referencias que nos permitirán recomponer dicha red, a la par que conocer su infraestructura y organización. Dentro de este capítulo estudiaremos las fuentes escritas y las epigráficas que son nuestra principal fuente de información sobre la red de comunicaciones romanas. Para su correcta utilización es necesaria la comparación con otras fuentes, bibliográficas, arqueológicas, etc., que puedan ayudarnos a ampliar datos, a corregir errores y a verificar o a desmentir determinada información. Respecto a las fuentes escritas y epigráficas, la zona que estudiamos es rica en ellas, debido al papel que jugó en época antigua como centro económico, político y administrativo de primer orden; y por tanto como importante nudo de comunicaciones.

1.1. Fuentes escritas

A) Itinerario de Antonino

Este documento nos describe las principales rutas del Imperio Romano, con el número de mansiones intermedias, nos informa de las distancias parciales existentes entre las mismas, así como de las longitudes totales de cada ruta. No es un catálogo general donde aparecen todas las calzadas del Imperio, sino una compilación que recoge una serie de rutas despreciando otras, según un criterio de selección. Buena parte de la problemática suscitada por el *Itinerario de Antonino* (autor, cronología, carácter de la obra, criterios de selección, etc.) aparece recogida en la obra de J. M. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana*, junto con la bibliografía existente actualizada¹.

Para el estudio de los caminos de *Hispania* es la fuente de mayor crédito que poseemos, aunque en ella se encuentran algunos errores en la transmisión de nombres y distancias. Por otra parte, se constata la falta de vías secundarias y la omisión de vías principales documentadas por otras fuentes. No se conoce su cronología exacta, identificándose con el emperador Caracalla por el encabezamiento que lleva: *Itinerario Antonino Augusti*; actual-

¹ J. M. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid/Granada, 1975, pp. 19 ss.

mente la crítica fecha el Itinerario hacia el 280 d.C., en época del reinado de Diocleciano, ya que todos los datos que aparecen de fechas posteriores no están en todos los manuscritos de la obra y serían interpolaciones de los copistas. Para P. Wesseling² la obra fue una publicación de carácter oficial, y de igual forma piensa D. Van Berchem³, quien relaciona la obra con la percepción de la *Annona*. K. Miller⁴ cree que la obra fue de carácter privado y realizada con un fin práctico como pudo ser el comercio.

El *Itinerario de Antonino* es una de las fuentes escritas más importantes con la que contamos para el conocimiento de la red viaria romana en la provincia de Córdoba. Al estudiar dicha red nos encontramos con una serie de vías que no recoge el Itinerario⁵, así como con otras descritas solamente en parte⁶, de las cuales tenemos noticias por otras fuentes antiguas. Dentro de este grupo de vías no mencionadas de forma completa en el Itinerario encontramos algunas de gran importancia en época romana:

- La que unía Corduba con Malaca, importante centro comercial para los habitantes del Estrecho.
- La que unía Corduba con Sisapo, principal productora de cinabrio del occidente romano.

Es de destacar la importancia que el *Itinerario* da a la ciudad de *Corduba*, pues en ella convergen cinco rutas que la ponen en contacto con la capital de la *Lusitania*, con la zona minera de *Castulo* y con las capitales de los otros tres *conventus* de la Bética. A su vez, la compleja red de comunicaciones le permite quedar enlazada con las restantes provincias de *Hispania* y del Imperio.

Dentro de la Bética la red de caminos descrita por el Itinerario se articula en torno al río Guadalquivir, principal arteria del comercio de importación y exportación bético.

B) El Anónimo de Rávena

Obra de carácter cosmográfico consistente en una recopilación nominal de ciudades y ríos del mundo conocido, organizados en base a rutas o itinerarios.

El *Ravennate* es una obra anónima fechada en el siglo VII⁷, de gran valor para la reconstrucción de la red viaria antigua. Como en el *Itinerario de Antonino*, hemos utilizado la obra de J. M. Roldán Hervás, puesto que recopila las principales ediciones y realiza un estudio crítico sobre los problemas que plantea: fecha, autor, fuentes, etc. El autor utilizó como fuente principal un mapa romano del siglo III, modernizado en los siglos V y VI, que también sirvió para confeccionar la *Tabula Peutingeriana*⁸.

² P. Wesseling, *Wetera Romanorum Itineraria*. Amsterdam, 1735 (cit. por J. M. Roldán Hervás, *op. cit.*, 1975, pp. 27-28).

³ D. Van Berchem, «L'annone militaire dans l'Empire romain au III siècle». *Mem. Soc. Nat. Antiquaires de France*, 10, París, 1937, pp. 117-201.

⁴ K. Miller, *Itineraria Romana*. Ed. L'Erma di Bretschneider, Roma, 1964 (cit. por J.M. Roldán Hervás, *op. cit.*, 1975, p. 24).

⁵ Vía *Corduba-Carteia*; vía *Corduba-Hispalis* por la margen derecha del Guadalquivir; Camino de Metedores; Vereda de Granada; Camino del Pretorio; vía *Epora-Solia*; vía *Ategua-Monturque*.

⁶ Vía *Corduba-Toletum*; vía *Corduba-Malaca*; vía *Corduba-Sisapo*.

⁷ Sobre el autor del *Ravennate* y su fecha de redacción, *vide* J. M. Roldán, *op. cit.*, 1975, pp. 111 ss.; R. Chevalier, *Les voies romaines*. París, 1972, pp. 34 ss.

⁸ K. Miller, *op. cit.*, p. LIV (cit. por J.M. Roldán, *op. cit.*, 1975, p. 111).

Los datos referentes a *Hispania* están incluidos en los libros IV, capítulos 42 al 45, y V, capítulos 3 y 4. Aunque en otras provincias de *Hispania* el *Ravennate* nos da a conocer vías que no figuran en el *Itinerario de Antonino*, para nuestra zona de estudio su importancia radica fundamentalmente en complementar la información de las rutas ya conocidas por dicho *Itinerario*, siendo ésta la única fuente escrita que nos confirma la existencia de una vía de *Anticaria* a *Malaca* por *Rataspen*, que sería continuación de la ruta *Corduba-Anticaria*.

Si comparamos las rutas que pasan por la provincia de Córdoba descritas por el *Itinerario de Antonino* y el *Ravennate*, observamos que la segunda fuente sólo omite una de las mencionadas en la primera, siendo esta la vía que enlazaba *Corduba* y *Castulo* pasando por *Obulco e Ilturgis (Item a Corduba Castulone)*. Por tanto, podemos afirmar que en el siglo III⁹ la red viaria romana se mantenía intacta, en sus líneas principales, dentro de la zona de nuestro estudio.

C) La Geografía de Estrabón

Estrabón en su obra la *Geographika* describe gran parte del mundo conocido. La fecha de redacción de la obra es fijada por F. Lasserre entre los años 17 y 18 de nuestra Era¹⁰.

De los diecisiete libros que componen la *Geografía*, fundamentalmente nos interesa el tercero, que está dedicado íntegramente a Iberia. Estrabón nos proporcionará noticias sobre la *Via Augusta*, que él llama «exterior», y las transformaciones que sufrió durante el reinado de Augusto. Al describirnos su recorrido nos informa que entre *Corduba* y *Castulo* la vía pasaba por *Obulco* e incluso nos da la distancia existente entre dicha ciudad y la capital de la Bética (Estrabón, III, 4, 9). En el libro tercero podemos encontrar gran cantidad de datos sobre el Guadalquivir, fundamentalmente sobre el papel jugado por dicho río como principal arteria de comunicación y comercio de la Bética (Estrabón, III, 2, 1-6). Por último también nos proporciona información sobre la ruta existente entre *Munda* y *Carteia* (Estrabón, III, 2, 2).

D) La Geografía de Ptolomeo

Claudio Ptolomeo, autor alejandrino de la primera mitad del siglo II, en su obra la *Geographica* fija la situación de los pueblos prerromanos que habitaban la Península Ibérica y enumera sus respectivas ciudades. El dato más importante que aporta esta obra es la posibilidad de diferenciar las mansiones propiamente dichas, citadas en el *Itinerario de Antonino*, de las ciudades o núcleos de habitación que ejercen esta función.

J. A. Abasolo Álvarez¹¹ intentó realizar una adecuación de las ciudades que aparecen en la *Geografía* con los itinerarios terrestres conocidos, sin lograr alcanzar un resultado positivo. Recientemente R. Knapp ha realizado un intento de reconstrucción del trazado de la *Via Augusta* utilizando la información proporcionada por Ptolomeo, aunque combinándola con los datos proporcionados por otras fuentes escritas¹².

⁹ Siglo en que se realizó el mapa romano que sirvió de base para la redacción del *Anónimo de Rávena*.

¹⁰ F. Lasserre, *Strabon. Geographie*. L. III-IV, Ed. Les Belles Lettres, París, 1966, pp. 3 ss.

¹¹ J. A. Abasolo Álvarez, *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos, 1975, pp. 50-51.

¹² R. Knapp, «Ptolomeo y la red viaria de la Bética», *Actas del I Coloquio de Historia de Andalucía*. Vol. II, Córdoba, 1993, pp. 103-110.

E) *Bellum Hispaniense*

Libro anónimo que narra la guerra mantenida entre César y los hijos de Pompeyo en el 45 a.C. Fuente de gran importancia para el estudio de la red de comunicaciones romanas en la Bética, ya que el autor describe el movimiento de los ejércitos enemigos, dándonos valiosos puntos de referencia, como son las ciudades por las que pasan y en las que se enfrentan ambos bandos. Como señala R. Corzo en su obra «Munda y las vías de comunicación en el *Bellum Hispaniense*»¹³, ambos ejércitos debieron moverse por caminos transitables que facilitarían sus desplazamientos; caminos que en su mayor parte pasarían a integrarse en la red de calzadas romanas de la Bética una vez que fueron reformados en época imperial. Partiendo de los planteamientos de R. Corzo, y con la ayuda del *Bellum Hispaniense*, intentaremos reconstruir, dentro de lo posible, la red de caminos romanos existente en la campiña de Córdoba.

La primera parte de las campañas del *Bellum Hispaniense* se desarrolla en torno a cinco poblaciones: *Ulia* (Montemayor), *Ategua* (Cortijo de Teba la Vieja), *Ucubi* (Espejo), *Corduba* (Córdoba) y *Obulco* (Porcuna). Teniendo en cuenta los datos aportados por la obra, podemos apuntar una serie de caminos que, probablemente, serían el paso obligado de los ejércitos contendientes:

- * Camino que comunicaba directamente *Ulia* y *Corduba*. Sería seguido por Cneo Pompeyo tras levantar el sitio de *Ulia*¹⁴ y debe coincidir con la vía *Malaca-Corduba* por *Anticaria*.
- * Camino que comunicaba a *Obulco* con *Ulia*. Sería utilizado por las seis cohortes enviadas por César desde *Obulco* en ayuda de *Ulia*¹⁵. Debe coincidir con una vieja ruta que, saliendo de *Obulco*, pasa junto a Torreparedones, llega a Castro del Río y desde allí se dirige a Montemayor.
- * Camino que comunicaba directamente *Obulco* y *Corduba*. Ruta que seguiría César y su caballería para llegar frente a *Corduba*¹⁶. Debe coincidir con la vía *Corduba-Castulo* por *Calpurniana*.
- * Camino que saliendo de Córdoba conducía a *Ategua* y *Ucubi*. Según el relato del *Bellum Hispaniense* el camino de *Ategua* discurría por montes y desfiladeros en los que Cneo Pompeyo capturó algunos carros enemigos retrasados en la marcha¹⁷. Existe una antigua ruta conocida como la «Vereda de Granada», que procedente de Córdoba alcanza *Ategua*; en ella se encuentran dos puentes romanos¹⁸ y su trazado

¹³ R. Corzo, «Munda y las vías de comunicación en el *Bellum Hispaniense*», *Habis*, 4, Sevilla, 1973, p. 241.

¹⁴ *Bell. Hisp.*, 4, 3; 4, 4: (3) *Hoc timore adductus Sex. Pompeius litteras fratri misit ut celeriter sibi subsidio veniret, ne prius Caesar Cordubam caperet quam ipse illo venisset.* (4) *Itaque Cn. Pompeius Uliam prope capta litteris fratris excitus cum copiis ad Cordubam iter facere coepit.*

¹⁵ *Bell. Hisp.*, 3, 3: (3) *Caesar eam civitatem omni tempore optime de populo Romano «memoria cum teneret» meritam esse, celeriter sex cohortes secunda vigilia iubet proficisci, pari equites numero.*

¹⁶ *Bell. Hisp.*, 4, 1: (1) *Hoc misso ad Uliam praesidio Caesar, ut Pompeium ab ea oppugnatione deduceret, ad Cordubam contendit exque itinere loricatorum viros fortis cum equitatu ante praemisit.*

¹⁷ *Bell. Hisp.*, 6, 1; 6, 2: (1) *Id cum animadverteret adversarios minime velle, quos, quoniam ab Uliam retraxerat, ut in aequum deduceret, copiis flumine traductis noctu iubet ignes fieri magnos; ita firmissimum eius praesidium Ateguam proficiscitur.* (2) *Id cum Pompeius ex perfugis rescisset, qua die facultatem «est nactus, per montes» et angustias carra complura multosque lanistas retraxit et ad Cordubam se recepit.*

¹⁸ J. Liz Guiral y M. Martín Bueno, «Dos nuevos puentes romanos cordobeses», inédito, s.p.

parece corresponderse con el descrito por las fuentes antiguas. El camino discurre paralelo al Guadajoz, por su margen derecha, pero siguiendo las alturas próximas al valle. El accidentado relieve que atraviesa el camino permitiría hablar al autor del *Bellum Hispaniense* de montes y desfiladeros. Es probable que este fuese el camino tomado por César en su marcha a *Ategua* y el que posteriormente tomara Cneo en su marcha a dicha población¹⁹.

Tras la toma de *Ategua* Cneo se retiró a *Ucubi*²⁰ (Espejo), comenzando una serie de movimientos de los ejércitos, que se desarrollan en torno a tres poblaciones de localización desconocida: *Soricaria*, *Aspavia* e *Spalis*²¹. César siguiendo a Cneo marcha a *Ventipo*, población situada en la Atalaya de Casariche (provincia de Sevilla) y la conquista (*Bell. Hisp.*, 27, 3-5).

- * Camino de *Ategua* (Cortijo de Teba) a *Ucubi* (Espejo). Existe un antiguo camino que comunica estas dos poblaciones, que pudo ser el utilizado por los ejércitos de Cneo o de César. En este camino se encuentra el puente romano de Espejo.
- * Los desplazamientos entre la zona de *Ucubi* y la de *Ventipo* presentan más problemas, pues carecemos de puntos intermedios de referencia que puedan orientarnos en la investigación. R. Corzo piensa que los ejércitos se desplazaron en dirección Norte-Sur, en torno a la vía que unía *Corduba* con *Anticaria* (Antequera, provincia de Málaga) y que, tras cruzar el Genil, tomaron un camino empedrado que conduce hasta Estepa (*Ostipo*), pasando antes por las cercanías de la Atalaya de Casariche²² (*Ventipo*). Considero que no tenemos datos suficientes para afirmar cuáles fueron los caminos seguidos por los ejércitos combatientes; pero el itinerario descrito por R. Corzo habría hecho dar a los ejércitos de Cneo y César un gran rodeo para llegar a *Ventipo*. Sería más lógico pensar que los ejércitos siguieron desde *Ucubi* una dirección NE-SO, utilizando el «camino viejo de Espejo» hasta llegar a Monturque, la antigua *Spalis*, donde acampó Cneo²³. Desde esta población, los ejércitos seguirían la «Cañada de la Plata» hasta entrar en la provincia de Sevilla. Ambos caminos son antiguos y están flanqueados por abundantes yacimientos arqueológicos. La «Cañada de la Plata» llega hasta Puente Genil (Córdoba), población cercana a la Atalaya de Casariche.

El resto de las acciones bélicas que terminaron con la batalla de *Munda* transcurrieron en la campiña de Sevilla. Tras la batalla de *Munda* Cneo Pompeyo se retiró a *Carteia*, y parte del derrotado ejército pompeyano marchó a *Corduba*; mientras que César decidió avanzar sobre *Corduba* para tomarla (*Bell. Hisp.*, 32, 4-6; 33, 1).

¹⁹ *Bell. Hisp.*, 6, 3: *Caesar munitionibus Ateguam oppugnare et brachia circumducere coepit. Cuius re Pompeio cum nuntius esset allatus, eo die proficiscitur...*

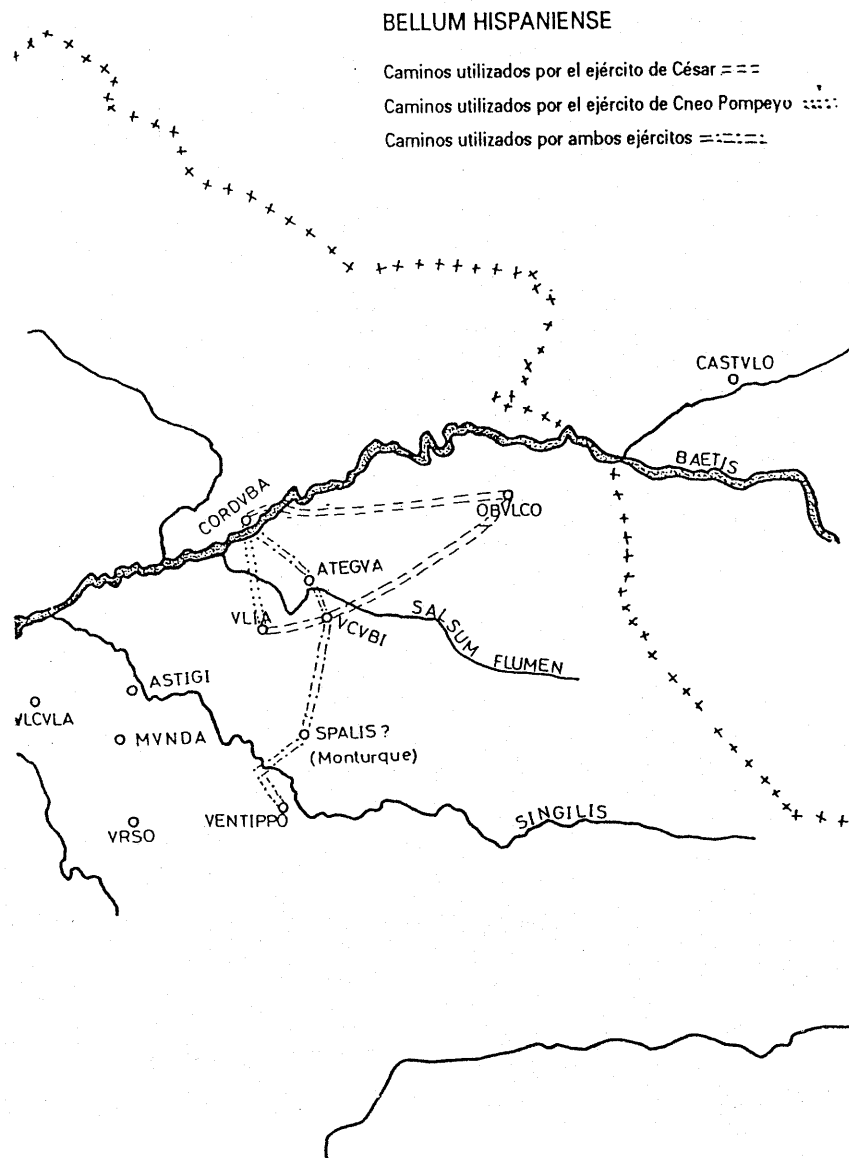
²⁰ *Bell. Hisp.*, 20, 1: (1) *Quod Pompeius ex perfugis cum deditionem oppidi factam esse scisset, castra movit Ucubim versus et circum ea loca castella disposuit et munitionibus se continere coepit.*

²¹ M. Ferreiro López, *César en España*. Cádiz, 1988, nota 588, cap. VIII, sitúa *Spalis* en Monturque (Córdoba) siguiendo la hipótesis defendida por S. de los Santos Gener, *Memoria de las excavaciones del Plan Nacional realizadas en Córdoba (1948-1950)*. Informes y Memorias de la Comisión General de Excavaciones, n.º 31, Madrid, 1955 (a), pp. 54 ss.

²² R. Corzo, *op. cit.*, 1973, pp. 243-245.

²³ *Bell. Hisp.*, 27, 3: (3) *Eo die Pompeius castra movit et contra Spalim in oliveto constituit...*

* Probablemente los restos del derrotado ejército pompeyano, y posteriormente el ejército de César, alcanzarían la «vía del estrecho» que unía *Carteia* con *Astigi* (Écija), avanzarían hasta *Astigi* y desde allí tomarían la *Via Augusta* para llegar a *Corduba*.



Movimientos de tropas según el Bellum Hispaniense.

F) Otras fuentes geográficas e historiográficas

Dentro de este apartado incluimos a un grupo de autores y de obras que nos aportan información variada referente a las comunicaciones de época romana en la Bética.

1.- Julio César en su obra *De Bello Civili* hace referencia a una ruta utilizada por el legado de Pompeyo en la *Ulterior*, Varrón, para ir desde *Corduba* a *Gades*²⁴. Siguiendo el estudio que M. Ferreiro realiza sobre esta campaña, creemos que Varrón utilizó la ruta que discurría por la orilla izquierda del Guadalquivir, pasando por *Astigi*, *Carmo* e *Hispalis*²⁵.

Posteriormente, y ante el desarrollo de los acontecimientos, Varrón envía un correo a César para entregarse con sus tropas, que estaban acampadas cerca de *Italica*. Tras entregar sus tropas a Sexto César, Varrón marcha a *Corduba*, para dar cuenta de su gestión en la provincia a Julio César (Cesar, *Bell. Civ.*, II, 20, 4-8).

2.- La obra atribuida a Hircio, *De Bello Alexandrino*, narra los hechos históricos y de armas acaecidos en los años 48 y 47 a.de C. A continuación nos centraremos en los datos proporcionados por la obra, que puedan arrojar luz sobre las rutas existentes en el valle del Guadalquivir.

Casio Longino, gobernador de la *Hispania Ulterior*, tras pasar revista a las tropas con destino a Mauritania, que estaban acampadas en las cercanías de *Corduba*, da las órdenes para que éstas se pongan en marcha (*Bell. Alex.*, LVI, 5). Un cuerpo de ejército formado por la *Legio Vernacula* y la *Legio XXX* siguió la ruta que, por la margen derecha del Guadalquivir, comunicaba *Corduba* e *Hispalis*. Un segundo cuerpo, formado por la *Legio II* y parte de las tropas auxiliares, tomó otro camino que conducía a *Hispalis* por la margen izquierda del río, pasando por *Obucula* (Monclova, Sevilla) y *Carmo*²⁶ (Carmona, Sevilla). Anteriormente había partido hacia *Hispalis* Casio Longino, acompañado de la *Legio XXI* (*Bell. Alex.*, LVII, 2).

La *Legio Vernacula*, reacia a abandonar la *Hispania Ulterior*, se sublevó en *Ilipa* (Alcalá del Río, Sevilla) y marchó a reunirse con la *Legio II*, que llevaba otro itinerario²⁷. Casio Longino y cinco cohortes de la *Legio XXI* partieron de *Hispalis* para alcanzar a los sublevados. Al llegar a *Naeva* (Cantillana, Sevilla), población situada al norte de *Ilipa*, se detuvieron²⁸, pues la *Legio Vernacula* había cruzado el Guadalquivir para unirse a la *Legio II*. Casio decidió concentrar sus tropas en *Carmo*²⁹; mientras tanto la *Legio Vernacula*, tras pasar por *Obucula*, se había reunido con la *Legio II*³⁰ y juntas habían decidido marchar a *Corduba*. Los caminos descritos en este fragmento del *Bellum Alexandrinum* son dos:

²⁴ César, *Bell. Civ.*, II, 20, 1: (1) *Hoc vero magis properare Varro ut cum legionibus quam primum Gadis contenderet, ne itinere aut traiectu intercluderetur; tanta ac tam secunda in Caesarem voluntas provinciae reperiebatur.*

²⁵ M. Ferreiro López, *op. cit.*, 1988, pp. 217 ss.

²⁶ *Bell. Alex.*, LVII, 1: (1) *Interim L. Titius qui eo tempore, tribunus militum in legione uernacula fuerat nuntiat eam a legione XXX, quam Q. Cassius legatus simul ducebat, cum ad oppidum Ilipam castra haberet, seditione facta, centurionibus aliquot occisis qui signa tolli non patiebantur, discessisse et ad secundam legionem contendissee quae ad fretum alio itinere ducebatur.*

²⁷ *Bell. Alex.*, LVII, 1. Las legiones II y Vernacula eran las más reacias a marchar a Mauritania. La Vernacula por ser formada con gentes de la Hispania Ulterior y la II, aunque formada por gentes de la Península Itálica, llevaba mucho tiempo establecida en Hispania. M. Ferreiro López, *op. cit.*, 1988, p. 235.

²⁸ *Bell. Alex.*, LVII, 2: (2) *Cognita re, noctu cum V cohortibus vnetuicensimanorum egreditur, mane peruenit Naevam...*

²⁹ *Bell. Alex.*, LVII, 2-3: (2) *Ibi eum diem, at quid ageretur perspiceret, moratus Carmonem contendit.* (3) *Hic cum legio XXX et XXI et cohortes III ex V legione totusque conuenisset equitatus.*

³⁰ *Bell. Alex.*, LVII, 3: (3) *...audit III cohortes a uernaculis oppressas ad Obuculam cum iis ad secundam peruenisse legionem omnesque ibi se coniunxisse et T. Thorium Italicensem ducem delegisse.*

* Camino de *Corduba* a *Hispalis* por la margen izquierda del Guadalquivir. Fue utilizado por la *Legio II* en su marcha a *Hispalis*; así como, por las dos legiones sublevadas en su regreso a *Corduba*. De este itinerario, el autor del *Bellum Alexandrinum* nombra dos poblaciones:

- *Carmo* (Carmona), donde Casio Longino concentró a sus tropas para dar alcance a los sublevados.
- *Obucula* (Monclova) donde la *Legio Vernacula* sorprendió a cuatro cohortes de la *Legio V*, poco antes de unirse a la *Legio II* (*Bell. Alex.*, LVII, 3).

* Camino entre *Corduba* e *Hispalis* por la margen derecha del Guadalquivir. Fue la ruta seguida por las legiones *XXX* y *Vernacula* en su marcha a *Hispalis*, como lo prueban dos hechos:

- El campamento de la *Legio Vernacula* fue establecido en *Ilipa* (Alcalá del Río, Sevilla), población de la margen derecha del Guadalquivir.
- Casio Longino intentó dar alcance a los sublevados por la margen derecha del Guadalquivir llegando hasta *Naeva* (Cantillana, Sevilla).

3.- C. Plinio en su magna obra *Naturalis Historia* nos informa de la navegabilidad del *Singilis* (Genil) y del *Baetis* (Guadalquivir). El *Singilis* era navegable desde *Astigi* (Ecija, Sevilla) hasta su desembocadura en el *Baetis*³¹, río que también lo era a partir de *Corduba*³².

1.2. Fuentes epigráficas

A) Indicadores de rutas: *Los Vasos de Vicarello*

Se trata de inscripciones más desarrolladas que los miliarios, que nos informan sobre determinados itinerarios viarios. Entre los indicadores de rutas existe uno de gran importancia para el estudio de la red viaria Bética: *los vasos de Vicarello*.

Son un grupo de cuatro pequeños vasos de plata, con forma de miliarios, descubiertos en 1892 durante las excavaciones realizadas en las termas de las *Aquae Apollinares*, en Vicarello. En ellos aparecen grabados los nombres de las mansiones, así como las distancias parciales y totales existentes en el itinerario de *Gades* a *Roma*. La forma de miliario reducido de escala que presentan los vasos autoriza a imaginar que el autor del taller se ha inspirado para su ejecución en un monumento real³³. Sobre el significado de los *Vasos de Vicarello* encontramos dos teorías:

- Podrían ser la ofrenda de un gaditano, realizada durante su estancia en Roma.
- Para R. Chevalier estarían relacionados con la vieja idea de todo imperio, consistente en abarcar los límites del mundo conocido. Los vasos serían un testimonio del interés en señalar la consecución de tales metas³⁴.

³¹ Plinio, *N.H.*, III, 12: (12) *Singilis fluvius in Baetim quo dictum est ordine inrupens, Astigitanam coloniam adluit cognomine Augustam Firman, ab ea navigabilis...*

³² Plinio, *N.H.*, III, 10: *...et dextra Corduba colonia Patricia cognomine, inde primum navigabili Baete...*

³³ J. M. Roldán Hervás, *op. cit.*, 1975, p. 251, los relaciona con un miliario que estaría situado en Cádiz. J. Heurgon, «La date des gobelets de Vicarello», *R.E.A.*, 54, 1952, pp. 41-42, los relaciona formalmente con la amonedación de denarios mandada hacer por L. Vinicius hacia el 16 a.C., para conmemorar la reparación de la *via Flaminia*; en el reverso de estas monedas aparece un miliario. También relaciona la forma de los vasos con el *milliarium aureum*, situado en el foro por Augusto cuando en el año 20 a.C. tomó el cargo de *curator viarum*.

³⁴ R. Chevalier, *op. cit.*, 1972, pp. 47 ss.

J. Heurgon fecha los vasos segundo (*CIL XI*, 3282) y tercero (*CIL XI*, 3283) a inicios del «Principado» de Augusto, el primero (*CIL XI*, 3281) sería ligeramente posterior y el cuarto (*CIL XI*, 3284) habría que datarlo a fines del reinado de Augusto o a comienzos del de Tiberio³⁵.

Los Vasos de Vicarello constituyen la fuente más completa que tenemos de la *via Augusta*, nos aportan el conocimiento de nuevas mansiones, como *Ad Decumo*, situada entre Córdoba y Montoro, y establecen el trazado exacto de dicha vía. Al comparar los datos proporcionados por el *Itinerario de Antonino* y por los *Vasos de Vicarello*, comprobamos la coincidencia existente en las distancias entre mansiones³⁶, lo que nos permite afirmar la veracidad de ambas fuentes y su exactitud.

B) Miliarios e inscripciones viarias

Son unos indicadores de distancias, realizados en material duro (mármol, granito, caliza, arenisca, etc.), con forma de columna (cilíndricos) o cipo (paralelepípedicos). Normalmente se presentan sobre una base cúbica de 0,50 a 0,85 m. de lado, que servía para enclavarlos. Su altura oscila entre tres y ocho pies (de 0,90 a 2,35 m.) y el diámetro del fuste puede variar entre 0,40 y 0,50 m. Eran colocados junto a las vías, presentando un campo epigráfico donde se indicaban las distancias en millas romanas³⁷. Al margen de las distancias, en los miliarios podemos encontrar las siguientes informaciones:

- Los nombres y títulos de los emperadores que ordenaron realizar los trabajos en las vías o en cuyo reinado fueron realizados las obras. Nombres y títulos imperiales permiten datar los miliarios.
- Tipo de obra que se realizó en la vía. No siempre aparece este dato; según el verbo empleado se indica el tipo de obra realizada. Los verbos más frecuentemente empleados son: *restituit, reparavit, refecit, y fecit*.
- Los miliarios también pueden hacer referencia al lugar donde la vía termina, *Ad Oceanum* (*CIL II*, 4701; 4703; 4712;; 4716; 6208;...), o a determinado enclave por donde la vía penetra en una provincia: *Ab arcu unde incipit Baetica; A Baete et Iano Augusto; Ab Iano Augusto qui est ad Baetem* (*CIL II*, 4721; 4701; 4703; 4712; 4715;...).
- A veces los miliarios nos indican el nombre de la vía (*CIL II*, 4721) o su categoría jurídico-administrativa, como ocurre en el miliario encontrado en el Cortijo de la Barquera y estudiado por P. Sillières, donde aparece claramente: *Viam Augustam Militarem*³⁸.

Los miliarios constituyen una fuente de primera mano para el estudio de la red viaria

³⁵ J. Heurgon, *op. cit.*, pp. 42 ss.

³⁶ Tan sólo existe, en el tramo por nosotros estudiado, una diferencia de millas entre ambas fuentes. Los *Vasos de Vicarello* señalan una distancia de 23 m.p. entre *Ad Aras* y *Corduba*; mientras que el *Itinerario de Antonino* da para el mismo tramo una longitud de 24 m.p. P. Sillières, «La via Augusta de Cordoue a Cadix», *M.C.V.*, 12, 1976 (a), p. 33, señala la distancia de 24 m.p. como un posible error del copista del *Itinerario*.

³⁷ La milla romana equivale a mil pasos de 5 pies cada uno: $0,29629 \times 5 \times 1000 = 1481,47$ m.. A. Leger, *Travaux-Publics aux temps des romains*, Nogent-Le-Roi, 1979, p. 168; R. Chevalier, *op. cit.*, 1972, pp. 39 ss.

³⁸ P. Sillières, «A propos d'un nouveau milliaire de la via Augusta, une via militaris en Bétique», *R.E.A.*, 83, París, 1981(a), p. 256.

romana, ya que son los indicadores más seguros de la existencia de algún camino romano, junto a ellos o en las inmediaciones del lugar de su aparición.

No todos los miliarios indican la realización de labores constructivas o reparadoras de vías; también fueron utilizados como instrumento de propaganda imperial o para marcar la adhesión de determinadas ciudades a los nuevos emperadores³⁹. En estos casos sólo sería colocado junto a la vía el nuevo miliario, sin que se realizase ningún tipo de obra en ella. Para C.E. Van Sickle los miliarios en los que no se encuentran frases o palabras refiriéndose a la naturaleza del trabajo hecho en la vía, pertenecerían al constructor original o simplemente conmemorarían la sustitución del miliario, sin que se hubiese realizado alguna reparación⁴⁰.



Miliario de Aureliano (núm. 39 de la Tabla I).

Junto con los miliarios, conocemos otras inscripciones viarias que nos proporcionan información muy variada sobre determinados caminos de origen romano. Algunas hacen referencia a la realización de labores de construcción de puentes y de vías. Es el caso de la inscripción *CIL II, 4697* donde se indica que la *Via Augusta* fue mandada reparar por Vespasiano. Este epígrafe apareció en La Carlota (Córdoba) y debió estar colocado sobre un puente que cruzaba el arroyo de Guadalmezán⁴¹.

Otra inscripción viaria, destinada a ir empotrada en un puente, fue encontrada en el término de Alcolea⁴². La inscripción estaba grabada en un bloque de mármol de 1'65 m. de largo, 0'61 m. de ancho y 0'22 m. de grosor; el lateral derecho y el reverso de dicho bloque, aparecen tan solo desbastados, lo que indica que la pieza fue realizada con la idea de empotrarla en una construcción.

Esta inscripción monumental fechable en el 44 d.C., durante el reinado de Claudio, probablemente estaría empotrada en una construcción pública, conmemorando su restauración. Teniendo en cuenta que no existen núcleos urbanos hispanorromanos en las cercanías de Alcolea, el epígrafe no pudo pertenecer a un edificio público, sino que parece hacer refe-

rencia a una obra de ingeniería: un puente o un acueducto. No creemos que haga referencia a la reparación de una vía, ya que si así fuese, se hubiese puesto un miliario para indicarlo. Tampoco creemos que se trate de un acueducto, ya que las conducciones de aguas financiadas por los emperadores en provincias, se destinaron al abastecimiento de las ciudades, dejándose a la iniciativa de los particulares la construcción de conducciones de aguas con fines agrícolas. Dada la cercanía del Guadalquivir, creemos que el epígrafe puede hacer referencia a la reparación de un puente, sobre el que iría empotrada la inscripción.

Otras inscripciones viarias nos informan de la existencia de caminos privados, como es el caso de un epígrafe aparecido en el camino de Metedores⁴²: «*Viator viam/ publicam dex/tra pete*». La inscripción era una «indicación material» y serviría para indicar al viajero que tomase el camino de la derecha, que era la vía pública. Por tanto, el epígrafe servía de defensa a un camino privado que quedaría a la izquierda de la vía pública.

Recientemente A. Ventura ha publicado una nueva inscripción viaria aparecida en nuestra provincia⁴³. En ella se indica la existencia de un camino que atravesaba propiedades privadas, por el cual la *Societas Sisaponensis* tenía derecho de paso, suponemos que para transportar el mineral obtenido en las minas de Sierra Morena.

En la Tabla N.º I recogemos, de forma extractada, la información que nos proporcionan los miliarios e inscripciones viarias, aparecidas en la provincia de Córdoba. También hemos incluido algún miliario de otras provincias, debido a que pertenecían a vías que atravesaban el territorio objeto de nuestro estudio.

Tabla I:
MILIARIOS E INSCRIPCIONES VIARIAS DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

Referencia	Emperador al que corresponde	Cronología	Vía a la que perteneció	Tipo de obra efectuada
1.- <i>CIL II, 4701</i>	AVGVSTO	2 a.C.	AVGVSTA	—
2.- <i>CIL II, 4703</i>	AVGVSTO	2 a.C.	AVGVSTA	—
3.- <i>CIL II, 4705</i>	AVGVSTO	2 a.C.	AVGVSTA	—
4.- <i>CIL II, 4706</i>	AVGVSTO	3 a.C.-14 d.C.	AVGVSTA	—
5.- <i>CIL II, 4707</i>	AVGVSTO	3 a.C.-14 d.C.	—	—
6.- <i>CIL II, 4708</i>	AVGVSTO	3 a.C.-14 d.C.	—	—
7.- <i>CIL II, 4710</i>	AVGVSTO	3 a.C.-14 d.C.	—	—
8.- <i>CIL II, 4712</i>	TIBERIO	35-36	AVGVSTA	—
9.- <i>CIL II, 4715</i>	TIBERIO	35-36	AVGVSTA	—
10.- <i>B.R.A.C. LVI (1)</i>	TIBERIO	35-36	AVGVSTA	—
11.- <i>CIL II, 4713</i>	TIBERIO	14-37	AVGVSTA	—
12.- <i>CIL II, 4716</i>	CALÍGVLA	39	AVGVSTA	—
13.- <i>CIL II, 6208</i>	CALÍGVLA	39	AVGVSTA	—
14.- <i>CIL II, 4717</i>	CALÍGVLA	39	AVGVSTA	—
15.- <i>CIL II, 4718</i>	CLAVDIO	46	—	—
16.- <i>CIL II, 4932*</i>	CLAVDIO	44	¿CORDVBA-CASTULO? CORDVBA-CASTVLO	—
17.- <i>A.E.Arq. XXXVII (2)</i>	CLAVDIO	44	por ILITVRGIS	—
18.- <i>Habis 14, 1983** (3)</i>	CLAUDIO	44	CORDVBA-CASTVLO por ILITVRGIS	REFECIT
19.- <i>H.Ep.I, 1989, 277(4)</i>	NERÓN	54-68	AVGVSTA	—
20.- <i>CIL II, 4719</i>	NERÓN	68	CORDVBA-EMERITA	—
21.- <i>CIL II, 4720</i>	NERÓN	54-68	AVGVSTA	—

⁴³ [Hi]c viae/ servitus/ imposita/ est ab soc(ietate)/ Sisap(onensi) susum/ ad montes/ s(ocietatis) S(isaponensis) lat(a) ped(es) XIV («Desde aquí la servidumbre del camino está impuesta por la sociedad Sisaponense, hacia arriba hasta las montañas de la sociedad Sisaponense, con un ancho de 14 pies»). Lectura y traducción de A. Ventura, «Susum ad montes s(ocietatis) S(isaponensis): Nueva inscripción tardorrepública de Córdoba», *A.A.C.*, 4, 1993, pp. 49-61.

³⁹ P. Sillières, «Un grupo de cuatro miliarios en La Cerradura (Pagalar, Jaén)», *B.I.E.G.*, 90, Jaén, 1976(b), p. 56.

⁴⁰ C.E. Van Sickle, «The repair of roads in Spain under the Roman Empire», *Classical Philology*, 24, Chicago, 1929.

⁴¹ Según E. Hübner, la inscripción viaria *CIL II, 4697* apareció «en el arroyo de Guadalmezán, cerca de La Carlota (Jaén)»; no obstante debe proceder de La Carlota (Córdoba), por cuyo término pasa verdaderamente el arroyo de Guadalmezán. Este hecho nos es confirmado por el legajo N.º 3193 del Archivo Histórico Nacional, sección de Protocolos, donde aparece un manuscrito del siglo XVIII que recoge el epígrafe *CIL II, 4697* con pequeñas variantes, señalando que apareció en el puente de «La Cañada», en La Carlota. La inscripción iría colocada sobre el puente, como señala Hübner: «*Non est columna, sed cippus magnus e marmore nigro, quem patet in ponte stetitisse*».

⁴² *Ti(berius) Claudius/ Caesar Aug(ustus)/ Germanicus/ Pontif(ex) Max(imus)/ Trib(unicia) Pot(estatis) IIII/ Imp(erator) VIII Co(n)s(ul) IIII design(atus) IIII P(ater) [P(atriae)] Refecit*. J. F. Rodríguez Neila, «Aportaciones Epigráficas I», *Habis*, XIV, 1983, pp. 153-157.

Referencia	Emperador al que corresponde	Cronología	Vía a la que perteneció	Tipo de obra efectuada
22.-A.A.C. 3, 1992 (5)	NERÓN	54-68	AUGUSTA	—
23.-CIL II, 4697**	VESPASIANO	79	AVGVSTA	VIAM REFECIT PONTES FECIT VETERES RESTITVIT [RESTITVIT] [RESTITVIT] [RESTITVIT] [RESTITVIT] [RESTITVIT] REFECIT ET RESTITVIT
24.-CIL II, 4721	DOMICIANO	90	AVGVSTA	—
25.-CIL II, 4722	DOMICIANO	90	AVGVSTA	—
26.-R.E.A. 83, 1981 (6)	DOMICIANO	90	AVGVSTA	—
27.-CIL II, 4723	DOMICIANO	90	AVGVSTA	—
28.-CIL II, 4724	NERVA	97	AVGVSTA	—
29.-CIL II, 4725	TRAJANO	98	AVGVSTA	—
30.-CIL II, 4694**	ADRIANO	122-123	¿CORDVBA-HISPALIS por ANTICARIA?	—
31.-CIL II, 4727	CARACALLA	213	—	—
32.-CIL II, 4699	CARACALLA	213	AVGVSTA	—
33.-CIL II, 4728	CARACALLA	213	¿AVGVSTA?	—
34.-CIL II, 4729	CARACALLA	211-217	AVGVSTA	—
35.-CIL II, 4730	CARACALLA	211-217	AVGVSTA	—
36.-CIL II, 4731	MAXIMINO Y MÁXIMO	236	AVGVSTA	RESTITVERVNT
37.-CIL II, 4696	MAXIMINO I	236-238	—	—
38.-CIL II, 4732	AVRELIANO	270-275	—	—
39.-A.II C.A.E.C.(7)	AVRELIANO	270-275	AVGVSTA	RESTITVIT
40.-A.II C.A.E.C.(8)	CONSTANTINO	307-312	CORDVBA-EMERITA	—
41.-CIL II, 4700	CONSTANTINO	324-337	AVGVSTA	—
42.-CIL II, 4733	VALENTINIANO	366-368	—	REFECIT
43.-CIL II, 4702	—	S. I d.C.	AVGVSTA	—
44.-CIL II, 4704	—	S. I d.C.	—	—
45.-CIL II, 4698*	—	S. I d.C.	CORDVBA-CASTULO por ILITVRGIS	—
46.-CIL II, 4709	—	—	—	—
47.-CIL II, 4711	—	—	—	—
48.-CIL II, 4714	—	—	AVGVSTA	—
49.-CIL II, 6207	—	—	CAMINO DE METEDORES	—
50.-A.II C.H.A.(9)	—	—	CORDVBA-CASTULO por ILITVRGIS	—
51.-Zephyrus 19-20, (10)	—	—	CAMINO DE METEDORES	—
52.-A.A.C. 4, 1993, (11)	—	2ª mit. S.I a.C.	CAMINO DEL PRETORIO	—

* Miliarios aparecidos fuera de la provincia de Córdoba, que pertenecían a vías que por ella pasaban.

** Inscripciones viarias situadas sobre puentes.

- (1) E. Romero de Torres, «Nuevo miliario bético de la Vía Augusta», *B.R.A.H.*, LVI, 1910, pp. 185-192.
- (2) A. Cabezón, «Epigrafía tuccitana», *A.Esp.Arq.*, 37, 1964, pp. 142-144.
- (3) J. F. Rodríguez Neila, «Aportaciones Epigráficas I», *Habis*, XIV, 1983, pp. 153-157.
- (4) *Hispania Epigraphica*, 1, 1989, n° 277.
- (5) E. Ruiz; L. Aparicio; F. Godoy; J. Costa, «Hallazgo de una nueva columna miliaria perteneciente a la Vía Augusta», *A.A.C.*, 3, 1992, pp. 243-252.
- (6) P. Sillières, «A propos d'un nouveau militaire de la via Augusta, une via militaris en Bétique», *R.E.A.*, 83, 1981, p. 255-271.
- (7) R. Portillo, «Miliario inédito de la provincia de Córdoba», *Actas del II Congreso Andaluz de Estudios Clásicos. Antequera, 1984*. Málaga, 1987.
- (8) J. Mellado; P. Muro, «Un nuevo miliario hallado en la provincia de Córdoba», *Actas del II Congreso Andaluz de Estudios Clásicos. Antequera, 1984*. Málaga, 1987, pp. 345-348.
- (9) E. Melchor, «Comunicaciones terrestres entre Córdoba y Castulo: su problemática», *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Vol. III, Historia Antigua, pp. 460-461.
- (10) J. Fernández Nieto, J. Forte, J. M. Roldán, «Una inscripción del Museo Arqueológico de Córdoba», *Zephyrus*, 19-20, 1968-1969, p. 171.
- (11) A. Ventura, «Susum ad montes S(ocietatis) S(isaponensis): Nueva inscripción tardorrepública de Córdoba», *A.A.C.*, 4, 1993, pp. 49-61.

2. FUENTES MEDIEVALES

El estudio de las fuentes medievales nos ha permitido ampliar los datos conocidos sobre la red viaria romana, ya que buena parte de dicha red se mantiene en la Edad Media. Visigodos y musulmanes utilizaron la red de caminos romanos, transformándola y adaptándola a sus necesidades, pues los cambios políticos, administrativos, sociales y económicos, exigieron una organización diferente de la red caminera⁴⁴.

Las primeras fuentes medievales que nos aportan datos sobre la red caminera de la Península Ibérica son musulmanas. Los musulmanes aprovecharon el antiguo sistema de caminos romanos, reparándolo, ampliándolo y modificándolo de acuerdo con sus necesidades. El historiador Al-Razi nos informa sobre la labor constructora de caminos realizada por los musulmanes: «*Et este Abderramei fico muchas cosas buenas et mvi provechosas para la tierra. Et este fico los arracifes que atraviesan los montes, et los valles de Espanya*»⁴⁵.

A continuación pasaremos a analizar las fuentes escritas musulmanas que pueden arrojar información sobre la red viaria romana de nuestra provincia.

A) La descripción de España por Abu-Abd-Alla-Mohamed-Al-Edrisi (1100-1172)

Este geógrafo árabe trabajó en la corte de Rugiero de Sicilia, donde realizó una geografía del mundo conocido, que terminó en el año 1154. Gracias a su obra *Nuzhat al-Mush-taq fjtiraq al-afaq*, conocemos el esquema de los principales caminos que estaban en uso en la Al-Andalus del siglo XII, pues el autor describe cada «territorio» siguiendo ciertos itinerarios o líneas de comunicación e indicándonos las distancias, en millas o en jornadas, existentes entre los principales núcleos de población⁴⁶. En nuestro trabajo utilizamos la transcripción de A. Blázquez⁴⁷, concretamente el capítulo V donde se describen una serie de rutas y caminos que recorrían la provincia de Córdoba:

- * Ruta de Alcaudete a Cabra pasando por Baena. Discurría por dos caminos romanos:
 - Desde Alcaudete (Jaén) a Baena (Córdoba), utilizaba la Vereda de Granada.
 - Desde Baena a Cabra (Córdoba), utilizaba el Camino de Metedores.
- * Camino de Sevilla a Córdoba, pasando por Carmona y Écija. Se correspondía con el trazado de la *Vía Augusta*, que también unía a ambas poblaciones.
- * Camino de Sevilla a Córdoba por la margen derecha del Guadalquivir, pasando por Lora del Río (Sevilla), Moratalla (Hornachuelos, Córdoba) y Almodóvar (Córdoba). Originariamente fue un camino romano, como veremos al estudiarlo.
- * Camino de Córdoba a Toledo. En su recorrido por nuestra provincia pasaría por Monte Arles (Venta Nueva, Córdoba), Dar al Bacar (Castillo del Vacar, Córdoba) y Pedroche. Su trazado coincide con el de varias vías romanas de nuestra provincia.

⁴⁴ A. Birk, «La Edad Media en la construcción de Caminos», *Investigación y Progreso*, 9, 1935, p. 341.

⁴⁵ P. Gayangos, *Memoria sobre la autenticidad de la Crónica denominada del Moro Rasis*, Memorias de la Real Academia de la Historia, 8, 1852, Apend., I, p. 95 (cit. por F. Hernández Jiménez, «El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana», *Al-Andalus*, 24, 1959, p. 38).

⁴⁶ Las distancias dadas por Edrisi no se corresponden con la realidad. E. Saavedra, «La Geografía de España del Edrisi I», *B.R.S.G.M.*, 10, 1881, p. 252. Edrisi divide, para su estudio, el mundo conocido en secciones y en climas, incluyendo la parte sur de la Península Ibérica en la primera sección del cuarto clima.

⁴⁷ A. Blázquez, «Descripción de España por Abu-Abd-Allah-Mohamed-al-Edrisi», *B.S.G.M.*, 43, 1901, pp. 7-51.

B) La campaña de Tarik

Los trabajos de C. Sánchez Albornoz⁴⁸ han permitido reconstruir los itinerarios seguidos por los ejércitos de Tarik y Muza durante la conquista de Hispania. Este autor piensa que los musulmanes, en su avance, debieron utilizar las rutas de comunicación existentes en el momento, que serían sin duda las antiguas vías romanas. En el estudio de la campaña de conquista tan sólo se hace referencia a una ruta de nuestra provincia que a continuación analizaremos.

Tras la batalla de Guadalete, visigodos y musulmanes se enfrentaron en Écija, donde Tarik volvió a vencer. Tras esta victoria los musulmanes marchan a Toledo, evitando pasar por Córdoba. Según Sánchez Albornoz, Tarik tomaría una ruta que comunicase Astigi (Écija, Sevilla) y Castulo (Cazlona, Linares, Jaén), para desde allí alcanzar el camino a Toledo⁴⁹. La ruta de Astigi a Castulo discurriría por: La Rambla⁵⁰, Montemayor (Ulia), Espejo (Ucubi), Castro del Río, Torreparedones (Iptuci) y Porcuna (Obulco), población donde se enlazaría con la vía Corduba-Castulo. Este camino coincide con el trazado de una antigua calzada romana.

C) Las fuentes musulmanas sobre la Via Augusta

En el siglo X el historiador Al-Razi nos confirma el mantenimiento de la *Via Augusta* en época medieval: «Carmona estaba sobre el arrecife (rasif) que se comienza en la su puerta de Narbona. Et de Carmona a Narbona ha mil migeras (millas). Et quién saliese de Carmona e fuese a Narbona, nunca saldrá del arrecife⁵¹, si non quissiere⁵²».

Con posterioridad, Al-Himyari también hace referencia a la *Via Augusta*: «Ecija estaba situada en el arrecife (rasif), camino de comunicación de mar a mar. ... Baiyara (Montoro) estaba en la vía mayor que arrancaba de la puerta de Narbona para llegar a la de Córdoba, pasando por la de Montoro⁵³».

D) Las fuentes musulmanas sobre el Camino de Metedores y la Vereda de Granada

El Cronista Ibn-Idari nos informa de la existencia de estos dos caminos, que fueron recorridos por Alfonso I el Batallador en el 1125 cuando, a requerimiento de los mozárabes granadinos, vino a Andalucía⁵⁴, y ante la imposibilidad de conquistar Granada se retiró, pasando por Lucena, Baena y Cabra. Para realizar este itinerario tuvo necesariamente que seguir la Vereda de Granada hasta llegar a Baena, y desde esta población tomar el Camino de Metedores⁵⁵.

⁴⁸ Fundamentalmente, hemos seguido su obra: C. Sánchez Albornoz, «Itinerario de la conquista de España por los musulmanes», *C.H.E.*, 10, 1948, pp. 21-74.

⁴⁹ Idem, 1948, p. 36.

⁵⁰ «Rambla» es un topónimo que alude a una vía romana o calzada, según C. Sánchez Albornoz, op. cit., p. 36.

⁵¹ Los musulmanes llaman al-rasif a todo camino sobreelevado y enlosado o empedrado, como lo están las principales calzadas romanas. L. Torres Balbas, «La vía Augusta y el arrecife musulmán», *Al-Andalus*, 24, 1959, p. 448.

⁵² P. Gayangos, op. cit., p. 57 (cit. por L. Torres Balbas, op. cit., p. 447).

⁵³ E. Levi-Provençal, *La Péninsule Ibérique au Moyen Age d'après le kitab Ar-Rawd Al-Mictar*. Leiden, 1938. Textos pp. 15 y 16, traducción pp. 21 y 71 (cit. por L. Torres Balbas, op. cit., p. 447).

⁵⁴ Ibn Idari, *Al-Bayan Al Mugrib*, traducción de A. Huici, *Nuevos fragmentos almorávides y almohades*. Tetuán, 1951, pp. 93-94.

⁵⁵ A. Arjona Castro, E. Estrada Carrillo, *Historia de la villa de Luque*. Córdoba, 1977, p. 34.

3. FUENTES DE EPOCA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA

3.1. Fuentes itinerarias

Dentro de este apartado estudiaremos una serie de obras, de época Moderna y Contemporánea, que nos aportan datos sobre caminos y cañadas de la época, sobre su trazado y sobre las antigüedades que junto a ellos aparecen.

Varias vías romanas lograron mantener gran parte de su trazado hasta época Moderna, aunque imbricadas dentro de una red caminera nueva. Sobre algunas de ellas se asentaron los nuevos caminos de época moderna; como ocurre con la carretera Córdoba-Sevilla por Écija, actual Nacional IV, que sigue el trazado de la *Via Augusta*. La reutilización del trazado de antiguas calzadas permite al investigador buscar, en las fuentes de época Moderna y Contemporánea, datos que amplíen el conocimiento de la red de comunicaciones romana.

A) Las cañadas reales

Como es sabido, la institución de la Mesta fue organizando una red de cañadas ganaderas que fueron avanzando hacia el sur de la Península Ibérica, a la par que la Reconquista.

La cañada más importante que atraviesa la provincia de Córdoba es la «Real Soria»⁵⁶. Penetra en nuestra provincia, procedente de Ciudad Real, y discurre por Torrecampo, Pedroche y Pozoblanco; pasa el Puerto del Calatraveño y continúa por Espiel, Castillo del Vacar, Cerro Muriano y Santuario de Nuestra Sra. de Linares hasta llegar a Córdoba. Desde Córdoba continúa por la margen derecha del Guadalquivir, pasando por los términos de Almodóvar, Posadas y Hornachuelos, hasta penetrar en la provincia de Sevilla por el término de Peñaflor. Esta cañada utiliza el trazado de tres antiguas vías romanas:

- Desde Toledo a Espiel. Sigue el trazado de la vía romana que unía *Toletum* con *Corduba*.
- Desde Espiel a *Corduba*. Sigue el trazado de la vía que unía Córdoba con Mérida: *Item a Corduba Emeritam*.
- Desde Córdoba a Hornachuelos y Peñaflor por la margen derecha del Guadalquivir. Sigue el trazado de un camino romano que discurría por la margen derecha del Guadalquivir, hacia Sevilla, como más adelante veremos.

B) Los Repertorios o guías de caminos

Son fuentes de gran interés para nuestra investigación. Nos ofrecen una descripción completa de los caminos, de época Moderna, indicándonos las villas, mesones, puentes, vados y por supuesto las distancias existentes entre las diferentes localidades. También nos proporcionan una serie de topónimos, que pueden delatar la existencia de caminos romanos.

El *Repertorio de todos los caminos de España* realizado por Juan de Villuga⁵⁷, en 1543, tiene la importancia de ser el primer itinerario general que apareció en España. En la obra se describen las principales rutas usadas en la Península Ibérica en esta época.

⁵⁶ J. Barceló, *Descripción de las Cañadas Reales de León, Segovia, Soria y ramales de la de Cuenca y del valle de la Alcadía*. Madrid, 1984.

⁵⁷ P. J. de Villuga, *Repertorio de todos los caminos de España en el año de Gracia de 1543*. Medina del Campo, 1546 (reed. Madrid, 1951).

En 1576, Alonso de Meneses publicó otro *Repertorio de Caminos*⁵⁸, que es una mala reproducción del de Villuga, al que tan sólo añade como nuevo el camino de Alcázar de San Juan a Toledo y el de Madrid a Roma.

A partir de mitad del siglo XVIII comienzan a aparecer una serie de repertorios y guías de caminos, donde se describe la nueva red radial con su centro en Madrid, pero también la interprovincial que es la que a nosotros más nos interesa.

En 1761, P. Rodríguez Campomanes publica su *Itinerario de las Carreras de Posta de Dentro y Fuera del reino*⁵⁹, y en 1830 Francisco Javier de Cabanés su *Guía General de Correos, Postas y Caminos*⁶⁰. Ambas obras nos aportan una serie de datos que nos serán de utilidad en este trabajo.

C) Obras generales

Dentro de este apartado recogemos una serie de obras, fundamentalmente libros de viajes, que nos aportan datos de antiguos caminos romanos. La mayoría de ellos fueron escritos en el siglo XVIII o en la primera mitad del XIX, época en la que se puso de moda el relato de viajes. A continuación presentamos una breve relación de los autores y obras que nos aportan datos sobre la red de caminos romanos en nuestra provincia:

- François Bertaut, viajero francés del siglo XVII, visitó España y escribió la obra *Journal de voyage a l'Espagne en 1659*; en él aparece una referencia al antiguo puente de Córdoba y otra a un antiguo puente romano sobre el Guadalquivir, situado en Alcolea⁶¹.
- *Descripción de los términos y rutas de Andalucía*. Manuscrito de la Biblioteca Nacional de Madrid de origen desconocido, que es fechado en la mitad del siglo XVIII. Presenta una descripción de los principales caminos de Andalucía en época Moderna, interesando para nuestro trabajo la que hace del «arrecife» entre Carmona, Écija y Córdoba⁶².
- Antonio Ponz. Fue secretario de la Real Academia de San Fernando, miembro de la Real Academia de la Historia y de la Real Sociedad Económica de Madrid. Escribió *Viaje de España de Don Antonio Ponz*, obra que consta de 18 libros divididos en cartas⁶³. Para nuestro trabajo interesan:
 - * Libro XVI, Carta VI: describe el camino de Andújar a Córdoba y considera que fue el antiguo «arrecife de los romanos». También nos habla de un antiguo puente romano que cruzaba el Guadalquivir en Alcolea.
 - * Libro XVII, Carta II: describe el puente romano de Córdoba.
 - * Libro XVII, Carta IV: describe el camino de Córdoba a Écija y la Vereda de Granada.

⁵⁸ A. de Meneses, *Repertorio de caminos ordenado por Alonso de Meneses*. Correo. Alcalá de Henares, 1576, (reed. Ed. La Arcadia, Madrid, 1946).

⁵⁹ P. Rodríguez Campomanes, *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reino*. Madrid, 1761.

⁶⁰ F. J. de Cabanés, *Guía general de correos, postas y caminos*. Madrid, 1830.

⁶¹ F. Bertaut, *Voyage a l'Espagne en 1659*. Reed. *Revue Hispanique*, 47, París, 1919, pp. 139 y 147.

⁶² *Descripción de los términos y rutas de Andalucía*, Manuscrito de la Biblioteca Nacional, n.º 19540. Mitad del siglo XVII, p. 248.

⁶³ A. Ponz, *Viaje por España de Don Antonio Ponz*. 18 vols., Madrid, 1772-1794.

– H. Swinburne. Viajero inglés que visitó España en el siglo XVIII. Escribió la obra *Travel though Spain in the years 1775 and 1776*, de la que nos interesa la Carta XXXIII, donde describe el antiguo camino desde Écija a Sevilla⁶⁴.

– Jean François Bourgoïn. Viajero del siglo XVIII que escribió la obra *Travels in Spain*, donde describe el camino de Andújar a Córdoba, y de Córdoba a Écija⁶⁵.

– Alexander Laborde. Autor de dos libros de viajes referentes a España. Vino a España en 1800, agregado a la embajada de Luciano Bonaparte:

* *Itinerario Descriptivo de las Provincias de España*. Describe el camino de Mérida a Córdoba; el de Andújar a Córdoba y el de Córdoba a Sevilla⁶⁶.

* *Voyage Pittoresque et Historique de l'Espagne*. En esta obra describe el camino de Córdoba a Granada y nos indica la existencia de restos de un camino romano junto al Castillo de Belmez⁶⁷.

– P. Madoz. Autor del *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*⁶⁸. Esta obra merece mención especial por su carácter científico. La obra recoge una relación de los pueblos de España, nos proporciona una descripción de sus caminos y una serie de datos demográficos, históricos, etc.

3.2. Fuentes bibliográficas

El estudio de la bibliografía alusiva a la red de comunicaciones romana es otro elemento muy importante en el desarrollo de trabajos como el nuestro.

A mediados del siglo XIX, encontramos algunos trabajos en los que se presta atención a los restos de vías romanas aparecidos en diversos puntos de nuestra geografía⁶⁹. En las últimas décadas del siglo XIX, aparecen los primeros estudios sobre la red viaria romana en *Hispania*, destacando los realizados por E. Saavedra; A. Fernández Guerra; y M. J. Oliver Hurtado⁷⁰. A inicios del siglo XX, los trabajos fueron continuados por A. Blázquez, A. Delgado, y F. Fita⁷¹; quienes verdaderamente comenzaron los estudios sobre la red viaria de la Bética, y realizaron seguimientos del trazado de numerosas calzadas.

Posteriormente, y a partir de los estudios de J. M. Roldán sobre la vía de la Plata⁷², se introducen en España los nuevos y modernos métodos de investigación, inspirados en

⁶⁴ H. Swinburne, *Travel through Spain in the years 1775 and 1776*. Londres, 1779. Carta XXXVIII, pp. 273-274.

⁶⁵ J.F. Bourgoing, *Travels in Spain*. II vols., Dublín, 1790, pp. 54-55 y 57-59.

⁶⁶ A. Laborde, *Itinerario descriptivo de las provincias de España*. Valencia, 1826, pp. 441-442, 449-450 y 454-455.

⁶⁷ A. Laborde, *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*. Reed. *Revue Hispanique*, 63, París, 1925, pp. 484 y 503.

⁶⁸ P. Madoz, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. 16 vols., Madrid, 1856-1860.

⁶⁹ J. Viu, *Antigüedades de Extremadura. Colección de sus inscripciones y monumentos*. Madrid, 1852 (reed. Madrid, 1892); M. de Góngora y Martínez, *Viaje literario por la provincia de Jaén*. Madrid, 1860.

⁷⁰ E. Saavedra, *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra, el 28 de Diciembre de 1862*. Madrid, 1862 (reed. Madrid, 1914); A. Fernández-Guerra, *Contestación de Don Aureliano Fernández-Guerra y Orbe. Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del señor Don Eduardo Saavedra*. Madrid, 1862; M. J. Oliver y Hurtado, *Viaje Arqueológico*, Madrid, 1866.

⁷¹ A. Blázquez, «Camino romano de Sevilla a Córdoba», *B.R.A.H.*, 61, 1912(a), pp. 465-472; *idem*, «Vías romanas de la Beturia de los túrdulos», *B.R.A.H.*, 61, 1912(b), pp. 359-370; *idem*, «Vías romanas de Andalucía», *B.R.A.H.*, 64, 1914(a), pp. 525-533; A. Blázquez y A. Delgado, «Vías romanas de Sevilla a Córdoba por Antequera –De Córdoba a Castulo por Epora– De Córdoba a Castulo por El Carpio», *J.S.E.A.*, 159, Madrid, 1922-1923, pp. 1-13; F. Fita, «La Vía Augusta del Guadalquivir desde el arco de Jano hasta el Océano», *B.R.A.H.*, 56, 1910, pp. 188-192.

⁷² J.M. Roldán Hervás, *Iter ab Emeritam Asturicam. El Camino de la Plata*. Salamanca, 1971.

modelos ingleses y franceses, que serán seguidos por un grupo de investigadores españoles: J. A. Abásolo, A. Rodríguez Colmenero, J. M. Abascal, M. A. Rabanal, A. Magallón, J. M. Iglesias⁷³, etc. Normalmente, estos estudios se realizan dentro de un marco físico regional o provincial, debido a la necesidad metodológica de imponer unos límites a la investigación.

En Andalucía los principales estudios de la red viaria, desarrollados en los últimos años, se deben a P. Sillières y a R. Corzo⁷⁴; no obstante, ambos autores se han centrado en los grandes ejes ruterios que atravesaban la Bética, faltando estudios de detalle de la red de vías secundarias que surcaban nuestra provincia. En esta última parcela destacan los trabajos realizados por C. Gozalbes Cravioto en la provincia de Málaga⁷⁵.

No queremos concluir este apartado sin citar a G. Arias, Director de la revista *El Miliario Extravagante*, donde ha publicado numerosos trabajos sobre la red viaria hispana, y donde ha recogido gran cantidad de información sobre calzadas romanas de la Península Ibérica⁷⁶.

4. FUENTES ARQUEOLÓGICAS Y MATERIALES DE TRABAJO

4.1. Fuentes arqueológicas

La Arqueología es fundamental en la realización de los trabajos sobre comunicaciones de época romana, pues gracias a ella podemos clasificar determinados caminos como romanos, o establecer su trazado.

Junto a los caminos romanos aparecen una serie de elementos arqueológicos característicos, que confirman su antigüedad y permiten seguir el trazado del camino por determinados lugares donde se había perdido. Tales restos pueden ser considerados «detectores» de caminos romanos. Normalmente aparecen diferentes «detectores» en torno a cada camino⁷⁷. Por sí solos nos ofrecen una información aislada e incompleta, pero al ser reunidos y estudiados en conjunto permiten clasificar un camino como romano y establecer a grandes rasgos su antiguo recorrido. Los principales «detectores» de caminos son:

– **Restos de calzadas.** Son la evidencia material de la existencia de un camino romano. Su estudio nos aporta datos de las técnicas constructivas y de los materiales empleados por los romanos en la construcción de caminos. Su seguimiento nos permite establecer el recorrido o trazado del camino. En nuestra provincia encontramos algunos tramos de calzadas muy bien conservados, la mayoría de ellos en la zona norte, aunque también tenemos buenos ejemplos en el valle del Guadalquivir y en la campiña de Córdoba, zona más afectada por la remodelación y roturación de caminos.

⁷³ J. A. Abásolo Álvarez, *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos, 1975; A. Rodríguez Colmenero, *La red viaria romana del Sudeste de Galicia*. Valladolid, 1976; J. M. Abascal Palazón, *Vías de comunicación romanas en la provincia de Guadalajara*. Guadalajara, 1982; M. A. Rabanal Alonso, *Vías romanas de la provincia de León*. León, 1988; A. Magallón, *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza, 1987; J. M. Iglesias; J. A. Muñiz, *Las comunicaciones en la Cantabria Romana*. Santander, 1992.

⁷⁴ P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Meridionale*. París, 1990; R. Corzo; M. Toscano, *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla, 1992.

⁷⁵ C. Gozalbes Cravioto, *Las vías romanas de Málaga*. Málaga, 1986.

⁷⁶ Buena parte de los trabajos publicados en la citada revista fueron recogidos en: G. Arias (ed.), *Repertorio de caminos de la Hispania romana*. Madrid, 1987.

⁷⁷ No es frecuente que aparezcan «detectores» completamente aislados, y cuando esto ocurre hemos de buscar las causas: desplazamiento del «detector», falta de estudios de la zona donde aparece, etc.

– **Puentes romanos.** Su existencia implica el paso de un camino romano por ellos. Algunos han sido completamente transformados por las continuas reparaciones, como es el caso del puente romano de Córdoba. En la provincia de Córdoba contamos con varios puentes de época romana, algunos de ellos descubiertos en los últimos años, como es el caso del puente romano existente junto al santuario de Nuestra Señora de Linares. La mayoría presentan malas condiciones de conservación, como el puente sobre el arroyo de Trinidades o el del arroyo de Pedroche. En varias rutas constituyen una de las pocas pruebas que permiten afirmar su antigüedad, como veremos al estudiar el «camino viejo de Granada».

– **Miliarios.** Su aparición «in situ» determina el paso de un camino romano junto a ellos. Frecuentemente han sido movidos de su emplazamiento habitual para ser reaprovechados como material de construcción, etc. Sobre su importancia como fuente epigráfica, remitimos al apartado 1.2. En Córdoba y provincia contamos con un abundante número de miliarios, aunque la mayoría de ellos han sido desplazados.

– **Necrópolis.** La legislación romana prohibía enterrar a los muertos dentro del *Pomerium* (*Lex Ursonensis*, cap. LXXIII y LXXIV); por tanto, las necrópolis se situaban extramuros, normalmente en torno a las vías de comunicación de la ciudad. Varias inscripciones de nuestra provincia señalan las medidas de áreas funerarias rurales (*CIL*. II, 1360; 1958; etc), que también se situaban próximas a los caminos. Las medidas de estos espacios funerarios suelen estar dadas tomando como referencia las vías, junto a las que se situaban (*in fronte pedes*), las cuales permitían el acceso de los vivos a las tumbas de sus familiares y amigos⁷⁸. Por tanto, la aparición de este tipo de epígrafes implica la existencia de caminos romanos.

– **Centuriaciones.** Las grandes calzadas romanas sirvieron de base a las centuriaciones realizadas por los agrimensores romanos. De esta afirmación no hemos de hacer un principio general, pues también es frecuente encontrar centuriaciones totalmente independientes de las vías. En la provincia de Córdoba se han encontrado restos de centuriación entre Montemayor y Fernán Núñez, que estaban relacionados con la vía *Corduba-Anticaria*⁷⁹.

– **Campos de silos.** La aparición de campos de silos en zonas rurales implica la existencia de unas vías de comunicación, junto a ellos, que permitan la comercialización del producto almacenado, fundamentalmente cereal. En la provincia de Córdoba conocemos varios campos de silos de origen romano, gracias a los estudios realizados por P. J. Lacort⁸⁰.

– **Mansiones y mutaciones.** Establecimientos que jalonaban las principales vías del Imperio con la función de mantener el *Cursus Publicus*. En ellos los altos funcionarios imperiales y los correos podían cambiar de montura o de carro, comer y descansar; en torno a ellos también se estableció una red de vigilancia y seguridad de los caminos.

⁷⁸ Sobre el tema vid. J. F. Rodríguez Neila, «Algunas observaciones sobre los acotados funerarios romanos», *In memoria J. Cabrera Moreno*. Granada, 1992, pp. 437-488.

⁷⁹ A. López Ontiveros, «Parcelarios geométricos en la campiña de Córdoba», *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*. Valencia, 1974, pp. 35-60; M^a L. Cortijo Cerezo, «La Centuriatio Uliense», *Actas del I Congreso Peninsular de Historia Antigua*. Santiago de Compostela, 1988, pp. 333-343.

⁸⁰ P. J. Lacort Navarro, *Economía agraria ibero-romana en el Valle Medio del Guadalquivir: infraestructura rural*. Córdoba, 1989.

Existen otros «detectores» como los alfares, canteras, villas, recintos, etc. que, al ser recogidos en mapas de dispersión, pueden aportarnos información sobre la antigüedad de determinadas vías de comunicación. Todos estos elementos, junto con las fuentes escritas, serán utilizados en los próximos capítulos para tratar de reconstruir la red de comunicaciones de la provincia de Córdoba en época romana.

4.2. Materiales de trabajo

A) Toponimia

El estudio y la recopilación de los topónimos, alusivos a la red de comunicaciones, constituye un elemento auxiliar de primer orden para la reconstrucción de los antiguos caminos. En las zonas donde son abundantes los topónimos, su existencia permite seguir de una manera clara el trayecto de antiguos caminos, siempre que tales datos sean corroborados por la aparición de algunos restos de calzadas.

La toponimia que alude directamente a las comunicaciones no es muy abundante en la provincia de Córdoba, aunque la existente ha permitido comprobar el paso de algunas vías romanas por determinadas zonas⁸¹.

Topónimos que designan el paso de un camino romano:

- Apelativo «de los romanos»: aparece en el recorrido de la vía de Mérida a Córdoba, entre los términos de Obejo y Villaviciosa, donde existió la «Venta de los Romanos».
- Apelativo «de la Plata»: proviene del árabe «Balata» que significa enlosar. Aún hoy en Siria se conoce con el nombre de «Ba La Ta» el camino que aparece enlosado con piedras irregulares y grandes⁸². Aparece en Puente Genil, por donde pasa la «Cañada de la Plata» y en las inmediaciones de Almadén, donde encontramos la «Senda de la Plata».
- Arrecife: topónimo que proviene del árabe «Al Rasif» que significa camino construido en terraplén o sobrealzado⁸³. Tras la Reconquista el nombre árabe se transformaría de «Al Rasif» en Arrecife, topónimo que se conserva para la *Via Augusta* en la provincia de Córdoba, donde encontramos la población de «Arrecife» junto al antiguo camino romano.
- Quintana: en los campamentos romanos existe una vía llamada *Quintana* y en los de mayores dimensiones la *Via Quintana* terminaba en una puerta, que tenía el mismo nombre: *Quintana Porta*⁸⁴. Topónimo que aparece junto al recorrido de la *Via Augusta*, donde tenemos la «Aldea Quintana».

Por último, hemos de señalar que en nuestra provincia carecemos de topónimos numerales y de los relacionados con los hitos miliarios.

⁸¹ Sobre los topónimos y su aplicación en este tipo de trabajos *vide*: R. Chevalier, *op. cit.*, 1972, pp. 143 ss.; A. Rodríguez Colmenero, *op. cit.*, pp. 20-23; F. Palli, «La toponimia de la Vía Augusta en Cataluña», *Pyrenae*, 17-18, 1981-1982, pp. 343-365; F. Sojo y Lomba, «De re toponímica. Comunicaciones en Cantabria», *B.S.M.P.*, 22, 1946, pp. 62-75.

⁸² J. M. Roldán, *op. cit.*, 1971, p. 19.

⁸³ R. Dozy y W.H. Engelmann, *Glossaire des mots espagnols et portugais dérivés de l'arabe*. Amsterdam, 1915, pp. 198-199 (cit. por P. Sillières, *op. cit.*, 1976(a), p. 30).

⁸⁴ F. Sojo y Lomba, «De re toponímica. Comunicaciones en Cantabria», *Bol. Soc. Geog.*, 83, 1947, p. 21.

B) Cartografía

La cartografía es fundamental en la realización de trabajos sobre la red de comunicaciones de época Antigua, tanto para la búsqueda y rastreo de antiguos caminos, como para plasmar los resultados finales de la investigación.

En la realización de nuestro trabajo hemos contado con los mapas del Instituto Geográfico y Catastral en las siguientes escala 1:50.000. Utilizados para la búsqueda de antiguos caminos romanos, para ubicar correctamente, por medio de coordenadas geográficas, la situación de determinadas mansiones, yacimientos, restos de calzadas, etc. Serán utilizados para realizar la descripción del trazado de las antiguas vías romanas. Junto a estos mapas modernos, hemos utilizado una serie de planos de los términos municipales de nuestra provincia, realizados a finales del siglo XIX y principios del XX. Estos planos recogen la red de caminos, cañadas y veredas de carne de cada término municipal de la provincia de Córdoba y son propiedad de la Agencia del Medio Ambiente.

C) Aparato fotográfico

La fotografía aérea sirve de gran ayuda a la investigación arqueológica, y en especial a los estudios relacionados con la red de comunicaciones romana. Su empleo permite prospectar grandes áreas de terreno en búsqueda de restos de calzadas, estructuras anejas a las vías, etc., a la par que reconstruir el desarrollo de determinadas vías romanas.

En la realización del trabajo hemos utilizado los fotogramas pertenecientes a los vuelos efectuados por el Servicio Cartográfico y Topográfico del Ejército del Aire, en los años 1956 y 1957, a escala 1:30.000. Estos vuelos presentan el defecto de estar realizados a gran altura, por lo que se reducen las ventajas de la fotografía aérea.

CAPÍTULO II

LA RED VIARIA PROVINCIAL:
ASPECTOS JURÍDICOS Y ADMINISTRATIVOS

1. CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS ROMANAS

La red de vías romanas interurbanas, desde el punto de vista jurídico y administrativo, puede ser clasificada de la siguiente forma¹:

* Vías Públicas (*Viae Publicae*).

También fueron llamadas pretorianas o consulares. Se realizaron sobre suelo público, siendo construidas y mantenidas por el estado romano (Ulpiano, *Digesto*. XLIII, 8, 21). Dentro de esta categoría se encontraban las vías más importantes del Imperio, las que aseguraban las comunicaciones entre Roma y las capitales de las provincias, o entre éstas y los núcleos urbanos más importantes. Sobre ellas se estableció el *Cursus Publicus*.

Entre las *Viae Publicae* habría que distinguir por su importancia las *Viae Militares*. Los investigadores las han definido como vías construidas y mantenidas por el ejército con fines estratégicos².

* Vías Vecinales (*Viae Vicinales*).

Cubrían las comunicaciones secundarias, llevándolas desde las vías públicas a determinadas ciudades a núcleos de población rurales, o a otras vías públicas. Como señala Ulpiano (*Digesto*. XLIII, 7, 3; y 8, 22), podían ser públicas (*Publica Itinera*) o privadas (*Privata Itinera*):

– *Publica Itinera*. Realizadas sobre suelo público, siendo construidas y mantenidas por los municipios, colonias u otras entidades de gobierno local (*Lex Ursonensis*, Cap. LXXVIII, LXXVII).

– *Privata Itinera*. Realizadas sobre propiedades privadas, siendo construidas y mantenidas por los propietarios de las tierras que atravesaban (Ulp., *Digesto*. XLIII, 8, 21 y 22).

De la red viaria principal partían una serie de senderos y caminos destinados a la explotación del suelo y a mantener las comunicaciones rurales. Se establecieron por el uso

¹ La clasificación ha sido realizada en base a los datos proporcionados por las fuentes. Sobre el tema *vide*: C. Daremberg, E. Saglio, E. Pottier, *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*. París, 1877-1919, artículo «Via», vol. V, p. 782; A. Grenier, *Manuel d'Archéologie gallo-romaine*, T. II: *L'Archeologie du sol*, París, 1934, reed. 1972, pp. 2-8; J. André, «Les noms latins du chemin et de la rue», *R.E.L.*, 28, París, 1950, pp. 105-118; A. Leger, *op. cit.*, 1979, pp. 152-153.

² C. Daremberg, E. Saglio, E. Pottier, *op. cit.*, 1877-1919, artículo «Via», vol. V, p. 782; A. Grenier, *op. cit.*, p. 4.

o fueron creados por los propietarios de las explotaciones agrarias. Su anchura era menor a la fijada para los caminos en la *Ley de las XII Tablas*: ocho pies en los tramos rectos y dieciséis en los curvos (*Dig.*, VIII, 3, 8). Los nombres que recibieron estas sendas fueron muy diversos, según su anchura y las funciones que tenían asignadas: *Actus*, *Semita*, *Limes*, *Trames*, *Iter* y *Diverticulum*³.

Una vez establecida la clasificación, intentaremos aplicarla a la red de vías romanas de nuestra provincia.

La red de vías públicas fue concebida para servir a los intereses de Roma. Si en la red de caminos de la *Hispania Ulterior* pudieron primar, en un principio, los intereses militares y estratégicos, pronto éstos fueron desplazados por otros de carácter político, económico y administrativo. Atendiendo a dichos intereses se construyó la *Via Augusta*, principal arteria de comunicación de la Bética, que unía las capitales de los cuatro *conventus* jurídicos de la provincia con Roma. Sobre ella se estableció el *Cursus Publicus*, organización encargada del servicio de correos y postas del Imperio. De esta manera Roma estaría informada continuamente de cuanto ocurriera en la provincia y podría emitir con rapidez las órdenes adecuadas al aparato administrativo provincial. Así pues, la red de vías públicas fue el medio por el que Roma ejerció su poder. De la capital de la Bética, *Corduba*, y de las capitales de los *conventus* partían una serie de vías públicas que conducían a las ciudades más importantes de la provincia y a otras capitales de provincias limítrofes. La red viaria de la Bética también fue realizada teniendo en cuenta los intereses económicos de Roma y por tanto una de sus funciones sería el facilitar la explotación de las riquezas existentes y su transporte hasta los puntos de embarque.

La red de vías públicas de la provincia de Córdoba se articulaba en torno a un eje central formado por el río Guadalquivir y la *Via Augusta*. En ellos desembocaban una serie de vías que acercaban los productos de la sierra (minerales y ganado) y de la campiña (aceite y cereales), a la par que comunicaban al valle del Guadalquivir con el interior de la península (vías a *Emerita* y a *Toletum*) y con la costa (*Via Corduba-Malaca*). Sobre estas vías públicas incidirían otras vecinales.

Los miliarios confirman el carácter de *viae publicae* para aquellos caminos donde aparecen, pues nos informan que las obras realizadas en ellos fueron costeadas por el estado romano. Las vías de nuestra provincia donde han aparecido miliarios son: *Via Augusta*, *Via Corduba-Castulo* por *Iliturgis*, *Via Corduba-Emerita*, *Via Corduba-Malaca* y *Via Iponoba* (Cerro del Minguillar, Baena, Córdoba)-*Spalis* (Monturque, Córdoba), también conocida como «camino de Metedores».

El carácter de vía pública del camino de Metedores es confirmado por una inscripción aparecida en sus inmediaciones, donde leemos: «*Viator Viam / Publicam Dex/tra Petae (Zephyrus, 19-29, 1968-69, p. 172)*. La inscripción sería una «indicación material» que informaba al viajero de la dirección a tomar para continuar por la vía pública. La inscripción serviría de defensa de un camino particular que quedaría a la izquierda de la vía pública y que probablemente sería una vía vecinal privada.

En un miliario de Domiciano, publicado por P. Sillières⁴ se hace referencia a la *Via Augusta* como vía militar: «*Viam Augustam / Militarem vetustate*». Es el único miliario his-

³ Las características de cada una de ellas aparecen claramente especificadas en la obra de J. André, *op. cit.*, pp. 105-116.

⁴ P. Sillières, *op. cit.*, 1981(a), pp. 255-271 (=R.E.A. 83, 1981, pp. 255-271).

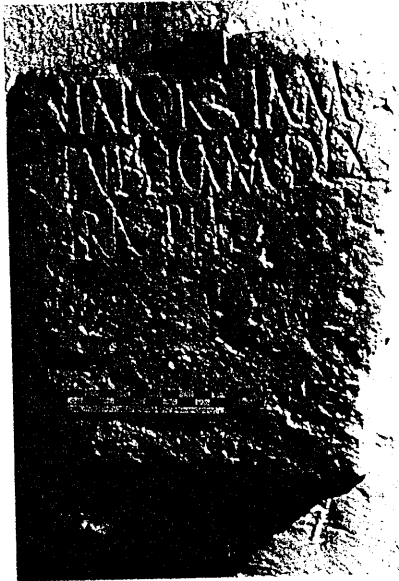
pano sobre el que ha aparecido inscrito el término «*vía Militaris*». Las definiciones existentes de vía militar no cuadran con las características de la *Via Augusta* pues, ella estaba alejada de cualquier frontera amenazada y su interés estratégico debía ser pequeño a fines del siglo I de nuestra Era. Por otra parte, la Bética era una provincia senatorial que no disponía de tropas para vigilar la vía. Probablemente la *Via Augusta* fue construida y mantenida por las legiones durante la República⁵. La ocupación de los soldados en los trabajos de construcción y mantenimiento de la red viaria está bien constatada en la *Hispania Citerior*. Durante la República las legiones invernaron frecuentemente en la *Hispania Ulterior* y por tanto sería lógico que participaran en los trabajos viarios realizados en la provincia⁶. El carácter de vía militar de la *Via Augusta* desaparecería a fines de la República, momento en que los asentamientos de las legiones desaparecen de la provincia. Así pues, la remodelación de la vía realizada en el 2 a.C., durante el reinado de Augusto, ya no debería nada al ejército.

El término *Militarem* va unido a la denominación de *Viam Augustam*, que curiosamente sólo aparece, en la Bética, en los miliarios de los emperadores Flavios (*CIL*, II, 4721, 4722, 4723, etc.). No conocemos ningún miliario bético, anterior o posterior a los de esta dinastía, donde aparezca el nombre de *Via Augusta*; ni Estrabón, que escribe su obra la *Geographica* al finalizar el reinado de Augusto y nos informa de los trabajos realizados en esta vía, le da dicho nombre. Nosotros creemos que la denominación «*Viam Augustam Militarem*» haría referencia a los orígenes del camino, ligados primero a las legiones, como vía militar, y posteriormente al emperador Augusto, como vía pública. En los miliarios e inscripciones viarias de los emperadores Flavios se hace referencia a un programa de reparación general de la vía y de sus puentes, en el tramo comprendido entre el arco de Jano y el océano: «*Viam Aug(ustam) ab Iano / ad Oceanum. refecit pontes fecit / veteres restituit*» (*CIL*, II, 4697); «*ab arcu unde / incipit Baetica / Viam Augustam / Militarem vetustate / corruptam restituit*» (R.E.A. 83, 1981, pp. 255-271). Posiblemente, al recordar los grandes hitos constructivos de la vía, se quería relacionarlos con la gran reparación general efectuada por los Flavios. Por tanto, en este miliario aparecería la propaganda imperial destinada a convencer al transeúnte de la actividad benefactora de los príncipes de la nueva dinastía, actividad tan sólo comparable a la desarrollada anteriormente por las legiones y por Augusto. Adentrándonos en el campo de las hipótesis, podríamos ver en los miliarios de esta dinastía un intento de ligar la figura de Augusto a la de los emperadores Flavios, que aparecerían como los continuadores de su obra en la Bética.

Carecemos en nuestra provincia de fuentes escritas o epigráficas que nos proporcionen información sobre la red de vías vecinales públicas. Debieron de ser muy abundantes, ya que formaron la red de caminos secundarios que enlazaría entre sí a los núcleos urbanos existentes. Una de sus funciones fue la de unir las zonas productoras de materias primas con las *viae publicae*, por donde saldrían los productos hacia el río Guadalquivir o hacia la costa, y por donde llegarían una serie de artículos manufacturados. Al depender la red

⁵ Tengase en cuenta que el nombre de «*Via Augusta*» es de época imperial, aunque el camino ya existiese en época republicana.

⁶ Una posible prueba de la existencia de campamentos romanos junto a la «*Via Augusta*» sería la aparición del topónimo *Quintana*, que encontramos en el trayecto *Corduba-Astigi*, junto a la *Via Augusta*: concretamente aparece Aldea Quintana (Córdoba). En los campamentos romanos existía una vía llamada *Quintana* y en los de mayores dimensiones aquélla terminaba en una puerta (*Quintana Porta*). Por tanto, el topónimo *Quintana* puede hacer referencia a la existencia de campamentos romanos. Cfr. F. de Sojo y Lomba, *op. cit.*, 1947, p. 21.



Inscripción viaria aparecida junto al camino de Metedores, en el término municipal de Doña Mencía (núm. 51 de la Tabla I).

Publica Itinera de los organismos de administración y gobierno locales, las leyes de municipios y colonias recogen en sus capítulos una serie de normas que regulaban la construcción y mantenimiento de este tipo de vías, como veremos más adelante al analizar la *Ley Colonial de Urso* y la *Ley Irnitana*.

Las vías privadas o *Privatae Itinera* debieron de ser muy numerosas. Comunicaban las explotaciones rurales con las vías vecinales o públicas más cercanas. Su existencia nos es confirmada fundamentalmente por la epigrafía: *Privat(um) / Pedes LV* (CIL. II, 5414). En nuestra provincia sólo contamos con la inscripción del Camino de Metedores, que nos informa de la existencia de un camino privado situado a la izquierda de la vía pública.

2. ADMINISTRACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIARIA PROVINCIAL

La red de vías públicas provinciales fue encomendada a los gobernadores, los cuales delegarían en terceras personas las cuestiones relativas a su mantenimiento⁷. La construcción y reparaciones de las *Viae Publicae* corrían a cargo del Estado y a ello aluden los miliarios conservados en todo el mundo romano. El presupuesto destinado a la red de vías públicas en el Imperio llegó a sumar la tercera parte de las rentas suministradas por las fincas imperiales⁸. El dinero necesario para financiar las construcciones, sería proporcionado por el *aerarium* (Dion Cassio, LIX, 15) y el *fiscus*; aunque los emperadores, conscientes de la importancia de mantener una red viaria extensa y en buen estado, pusieron al servicio de los gobernadores provinciales al ejército e implicaron a municipios, comunidades y ricos particulares en los trabajos viarios.

En todas las provincias imperiales donde existieron asentamientos de legiones, estas fueron empleadas en trabajos de construcción pública⁹; vías (CIL. II, 2477), acueductos (*Année Epigraphique*, 1942-43, N.º 93), murallas (CIL. XIII, 5249, 7689), fueron construidos por las legiones, que poseían técnicos o especialistas para proyectar tales trabajos, y

podían aportar mano de obra especializada¹⁰. Los grandes ejes ruteros fueron trazados por las legiones, principal fuerza disponible, tras la conquista de un territorio, para establecer una red viaria que asegurase el control militar, político y económico de una región aún sin pacificar. En *Hispania Citerior*, tres miliarios confirman que las legiones IIII *Macedonica* VI *Victrix* y X *Gemina*, participaron en la construcción de la ruta del Ebro¹¹, en época de Augusto; periodo en el que los asentamientos de tropas eran frecuentes en Hispania y que por tanto se disponía de técnicos militares y de recursos humanos que podían ser ocupados en la construcción de vías, durante el largo periodo de inactividad invernal. La intervención de la *Legio VII Gemina*, en el 78 d. de C., en la construcción de la vía *Item a Bracara Asturicam*, indica que en épocas posteriores los emperadores continuaron recurriendo a las legiones para la construcción o reparación de caminos, como nos muestra el epígrafe CIL. II, 2477 de *Aquae Flaviae*¹² (Chaves).

Los municipios y colonias de Hispania también desarrollaron una activa labor en materia de construcción y reparación de caminos, ya fuesen *viae publicae*, pertenecientes al estado, o *publica itinera*, pertenecientes a las mismas ciudades. En *Hispania* tenemos varios testimonios epigráficos que confirman la participación de municipios en trabajos de reparación o construcción de vías públicas provinciales: *Hispania Antiqua Epigráfica*, 6-7, 1955-56, N.º 971, p.17, de Jaca; CIL. II, 2478, de *Aquae Flaviae* (Chaves, vila Real); CIL. II, 2886, aparecido en las inmediaciones de *Uxama* y *Segeda*¹³ (Soria). Los testimonios citados indican que los municipios y comunidades indígenas desempeñaron un importante papel en la construcción y reparación de la red viaria provincial. Es lógico pensar que el sistema provincial de la administración romana, intentase descargar parte de sus obligaciones en las entidades administrativas de carácter municipal, como tenemos testimoniado en las labores de realización del censo y de recaudación de impuestos. Por tanto no debe extrañarnos que también se delegasen funciones en materia de construcción y reparación de vías, dado el interés que Roma mostró, en el Alto Imperio, por limitar al máximo el número de funcionarios dependientes de la administración central.

La red de *Publica Itinera* dependía de las ciudades; ellas eran las responsables de la red de caminos vecinales existentes en su territorio¹⁴. Es muy significativo que las leyes municipales y coloniales regulen con todo detalle el sistema de participación de los habitantes de la ciudad en la realización de obras públicas¹⁵; así como las atribuciones de los magistrados en materia de vías¹⁶. La construcción y reparación de las vías que discurrían

¹⁰ Especialmente arquitectos y agrimensores: CIL. VI, 2454, 2754, 6275; CIL. VIII, 2728, etc.

¹¹ C. Castillo; J. Gómez-Pantoja; M. D. Mauleón, *Inscripciones romanas del museo de Navarra*. Pamplona 1981, N.º 1, pp. 17-18, y N.º 2, pp. 19-21; G. Fatas; M. Martín Bueno, *Epigrafía romana de Zaragoza y su provincia*. Zaragoza, 1977. N.º 19, pp. 25-26.

¹² Para un estudio de esta inscripción, vid. E. Melchor, «Sistemas de financiación y medios de construcción de la red viaria hispana», *Habis*, 23, 1992, pp. 124-125.

¹³ Para un estudio de estas inscripciones, vid. E. Melchor, *op. cit.*, 1992, pp. 126-128.

¹⁴ *Lex Urs.*, cap. LXXVIII: «*Quae viae publicae itinerae publica sunt fuerunt intra eos fines, qui colon(iae) dati erunt, quicumque limites quaeque viae quaeque itinera per eos agros sunt erunt fuerunt, eae viae eique limites eaque itinera publica sunt.*»

¹⁵ En la realización de las obras públicas decretadas por el senado local, podía exigirse la participación de los habitantes de la ciudad, así como de las yuntas de animales, estableciéndose un límite de días al año, por persona y yunta, para tales prestaciones y quedando exentos los menores y mayores de cierta edad (*Lex Irnitana.*, cap. LXXXIII; *Lex Ursonensis*, cap. XCVIII).

¹⁶ Sobre las posibilidades de actuación de los magistrados en materia de construcción y reparación de vías vid. *Lex Irnitana.*, cap. LXXXII; *Lex Ursonensis.*, cap. LXXVII; *Lex Municipii Tarentini.*, lins. 39-40.

⁷ *Digesto*, I, 16, 7; Cicerón, *Pro Fonteio*, IV. Sobre el tema vid. J. R. Forbes, *Studies in ancient technology*. Leiden, 1965, vol. II, p. 156; A. Leger, *op. cit.*, p. 154.

⁸ *Cod. Theod.*, XV, 1, 24; XV, 1, 32.

⁹ Sobre el tema vid. R. Mac Mullen, «Roman imperial building in the provinces» *Harvard Studies in Classical Philology*, 64, 1959, pp.214-220.

por el municipio, ya fuesen de propiedad municipal o estatal, bien pudo ser uno de los factores determinantes que motivasen la especificación tan cuidadosa de tales trabajos.

Gracias a los testimonios aportados por la epigrafía Hispana y a otros procedentes de otras regiones del imperio, podemos afrontar un intento de reconstrucción de los medios empleados por los municipios y comunidades para construir y mantener su red viaria.

Cualquier decisión relativa a las vías públicas del municipio o colonia correspondía al *ordo decurionum*, que autorizaba mediante decreto su reparación o construcción¹⁷; mientras que los magistrados municipales se encargarían de que las obras fuesen ejecutadas¹⁸. En determinadas ocasiones, se pudieron nombrar a personas destacadas del municipio para desempeñar misiones específicas relacionadas con la construcción pública municipal: *Curator balinei* (CIL. II, 5354, 5610), *curator templi* (CIL. II, 4202). Este sería el caso de los *curatores viarum*, de los que no nos han llegado testimonios para Hispania¹⁹.

Los magistrados tuvieron plena competencia en materia de vías dentro del territorio municipal o colonial, siempre que no hubiese perjuicio para los propietarios²⁰. Podían arrendar las obras en pública subasta (*locatio operis*), forma tradicional que tenía el Estado de adjudicar un trabajo a los *redemptores*²¹. Sículo Flacco nos confirma que las *viae publicae* estaban bajo la vigilancia de los *curatores* y eran construídas por empresarios que obtenían la adjudicación de las obras²². En otras ocasiones los magistrados se pondrían al frente de las obras, como podemos apreciar en varios epígrafes hispanos: «*L. Valerius Veraius...Ilvir bis hanc viam restituit...*» (*Hispania Antiqua Epigráfica*, 6-7, 1955-56, N.º 971); «*hanc viam Augustam L. Lucretius Densus II virum fecit*» (CIL. II, 2886).

Dado el alto coste de los trabajos de construcción y reparación viarios, los municipios dispusieron de varios medios para obtener su financiación:

¹⁷ *Lex Imitana*, cap. LXXXII: Sobre las carreteras, caminos, cauces, canales y cloacas: «Los duunviros, ambos conjuntamente o cada uno de ellos, tienen derecho y potestad para construir o reformar las carreteras, caminos, cauces, canales y cloacas de ese municipio que los duunviros, ambos conjuntamente o cada uno de ellos quiera hacer, siempre que sea por decreto de los decuriones y conscriptos, dentro de los límites de ese municipio y sin perjuicio de los particulares. Lo que así se haya construído o reformado, será conforme a derecho el tenerlo y mantenerlo en esa forma». Traducción de A. d'Ors; y J. d'Ors, *Lex Imitana (Texto bilingüe). Cuadernos Compostelanos de Derecho Romano*, 1, 1988, p. 64. Santiago de Compostela.

¹⁸ Los duunviros según la *Lex Imitana* (cap. LXXXII); los duunviros y ediles según la *Lex Ursonensis* (cap. LXXVII) y los cuatorviros, los duunviros y los ediles según la *Lex Municipii Tarentini* (líns. 39-40).

¹⁹ J. F. Rodríguez Neila, *La Administración Municipal en la Hispania Romana (siglos I a. de J.C. - I y II d. de J.C.)*. Sevilla, 1976, p. 1516 (Tesis Doctoral Inédita), señala la posible existencia de un magistrado, dedicado especialmente al cuidado y mantenimiento de las vías de una localidad. Se trataría de un [*Praefectus*] *viarum*, según la lectura que hace de CIL. II, 2886 (Lara de los Infantes).

²⁰ *Lex Ursonensis*, cap. LXXVII; *Lex Municipii Tarentini*, líns. 39-43; *Lex Imitana*, cap. LXXXII. Según nos indican los textos citados, las principales labores efectuadas en las vías serían de construcción (*facere*) y de reparación o renovación (*commutare*).

²¹ P. Leuregans, «L'origine administrative du terme «locatio» dans la «locatio-conductio» romaine», *Eos*, LXV, 1977, pp. 303-322. El sistema de adjudicar las obras en subasta pública permitiría al Estado y a los municipios obtener costos de construcción menores. También limitaba las competencias de los magistrados, quienes no podrían elegir a su arbitrio a los *redemptores*.

²² «*Nam sunt viae publicae, quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent. Nam et curatores accipiunt, et per redemptores muniuntur...*» Sículo Flacco, *De Conditionibus Agrorum*. Editor, R. Lachmann, *Gromatici Veteres*. Berlín, 1848, p. 146, líns. 2 a 4. Creemos que el sistema empleado, para la adjudicación de los trabajos viarios municipales, seguiría el procedimiento descrito en el capítulo LXIII de la *Lex Imitana*, referente a la adjudicación de la recaudación de impuestos y de la explotación de bienes públicos: *Rubrica. De locationibus legibusque locationum proponendis et in Tabulas municipi referendis*.

* Como indica Sículo Flacco, las vías públicas municipales (*viae vicinales*), eran construídas y mantenidas por los magistrados de los *pagi*, quienes podían exigir a los propietarios las prestaciones necesarias («*Qui operas a possessoribus ad eas tuendas exigere soliti sunt*») o asignar a cada propietario el cuidado de mantener la porción de vía que atravesaba su dominio²³ («*Aut, ut comperimus, uni cuique possessori per singulos agros certa spatia adsignantur, quae suis impensis tueantur*»). Un sistema de construcción similar, aunque referido a una vía urbana, lo podemos constatar en Falerio Piceno, donde una calle fue construída con aportaciones económicas de los dueños de terrenos, situados en las inmediaciones del foro, por los negociantes y las corporaciones profesionales que desarrollaban sus actividades en el foro (CIL. IX, 5438). Este tipo de actuación es corroborado por la *Tábula Heraclea*, donde se establece que el mantenimiento y reparación de las vías urbanas debe ser asumido por los propietarios de las construcciones que las bordean (CIL. I(2), 593, líns. 20-23), mientras que la comunidad sólo se hace cargo de los tramos de vías que discurrían junto a edificios públicos (CIL. I(2), 593, líns. 29-31).

* Otro sistema consistiría en el libramiento de fondos públicos municipales procedentes de lo recaudado por impuestos y contribuciones municipales, por donaciones, por multas, por alquiler de tiendas y tierras municipales, por el pago de la *summa honoraria*, etc. Probablemente este fue el sistema utilizado para la construcción del puente de *Aquae Flaviae*, como indica la expresión: «... *pontem lapideum de suo faciendum curaverunt*» (CIL. II, 2478). Para la edificación del puente de Alcantara el sistema de libramiento de fondos públicos debió ser similar; aunque la financiación fue realizada por las aportaciones en metálico de un grupo de comunidades, interesadas en la realización de una obra pública común: «*municipia provinciae Lusitania stipe contata...opus pontis perfecerunt*» (CIL. II, 760).

* En determinadas ocasiones los municipios recurrieron a solicitar al emperador la imposición de tasas o impuestos extraordinarios, con los que financiar la construcción o reparación de vías, como podemos ver en varios epígrafes: «...*vectigal viae silici stratae ita instituisse*...»; «...*ex auctoritate Imp. Caes. T. Aeli Hadriani Antonini Pii P.P. via a Milevitanis munita ex indulgentia eius de vectigali rotari*» (CIL. VIII, 10327-8). Los ricos propietarios también pudieron ser obligados por el estado a colaborar en la construcción y mantenimiento de las vías públicas, pues, se les podía exigir periódicamente una suma de dinero fija para tales tareas²⁶. Como señala C. Nicolet, si la red viaria fue construída por el estado y las comunidades, su mantenimiento descansó, en buena parte, en los propietarios o *possessores* de las tierras que las circundaban²⁷. Así para la construcción o mantenimiento de ciertas vías públi-

²³ Sículo Flacco, *De Conditionibus Agrorum*. Edición de R. Lachmann, *op. cit.*, p. 146, líns. 6 a 14.

²⁴ La fórmula «*de suo faciendum curavit*» es utilizada frecuentemente cuando un evergeta quiere indicar que hizo determinada obra costeandola con su dinero (CIL. II, 1649, 1939, etc.). Es probable que los municipios adoptasen la misma expresión para señalar que una obra fue realizada con dinero procedente de las arcas municipales.

²⁵ H. Dessau, *Inscriptiones Latinae Selectae*. Alemania, 1974, N.º 2666a (=I.L.S.).

²⁶ «*Nam sunt viae publicae, quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent... et in quarundam tutelam a possessoribus per tempora summa certa exigitur*». Sículo Flacco, *De Conditionibus Agrorum*. R. Lachmann, *op. cit.*, p. 146, líns. 2 a 6.

²⁷ C. Nicolet, «La table d'Heraclee et les origines du cadastre romain», *L'Urbs. Espace urbain et histoire. Le siècle avant J.-C. - IIIe siècle après J.-C.* París, 1987, p. 10.

cas, el estado exigió una *summa certa* o *vectigal*, como nos muestra alguna inscripción (CIL. X, 6954).

* Un último sistema consistiría en exigir prestaciones personales a los miembros de la comunidad, fuesen o no propietarios, ya que éstas pueden ser demandadas por decreto de los decuriones²⁸.

Los sistemas de financiación señalados pudieron utilizarse de forma conjunta o independiente, según las necesidades y los recursos disponibles por el municipio. Así el mercado de *Auzia* (Mauritania) fue construido con las *sportulae* de los decuriones y con las contribuciones en trabajo del *populus*: «*macellum cum porticibus...ex sportulis decurionum operisque popularium a fundamentis coeptum perfecit dedicavitque...*» (I.L.S. 5590). Esta construcción, aunque no es viaria, sirve para ilustrar la idea señalada.

La munificencia privada, desarrollada por algunos notables locales, también ayudó a los municipios a financiar la construcción o reparación de caminos y puentes, liberando a las ciudades de parte de sus pesadas cargas. En *Hispania* contamos con varios testimonios epigráficos, en los que encontramos a particulares pagando la construcción de caminos públicos (CIL. II, 3167 de *Ercavica*, Sacedon, Cuenca), su reparación (CIL. II, 3270 de *Castulo*, Cazlona, Linares, Jaén), o la edificación de puentes (CIL. II, 3089 = 5095 de Sepulveda, Segovia; CIL. II, 3221 = 6339 de *Oretum*, Almagro, Ciudad Real; CIL. II, 5690 de *Legio VII*, Leon). De los cinco epígrafes citados, tres se refieren a la construcción de puentes, obras de fábrica necesarias pero no imprescindibles para el desarrollo de las comunicaciones terrestres. Los munificentes ciudadanos cubrieron las carencias de infraestructura viaria complementando la acción de los municipios, que en ocasiones pudieron carecer de recursos económicos para afrontar tales obras y tuvieron que recurrir a los ricos propietarios: «*petente ordine et populo*» (CIL. II, 3221).

Como hemos visto, Roma implicó en el mantenimiento y construcción de la red de comunicaciones terrestres, al gobierno provincial, legiones, municipios, comunidades y ricos propietarios, quienes, con ayuda de la legislación, organizaron una serie de sistemas de construcción y de medios de financiación constantemente entrelazados, que hicieron posible la pervivencia y la ampliación de la red viaria hispana. Como resultado, *Hispania* dispuso de una red viaria extensa y en buen estado, fruto de la interacción y complementación de las entidades e individuos implicados en tales tareas.

3. SEGURIDAD VIAL

La vigilancia de la red de caminos fue encomendada normalmente a las ciudades, salvo en determinados puntos, donde el emperador tenía un interés directo en ejercer la vigilancia, para lo cual enviaría destacamentos militares. Este sería el caso de *Castulo*, importante

²⁸ *Lex Irmitana*, cap. LXXXIII: Rúbrica: Sobre la contribución para obras públicas. «Por cualquier obra o contribución para ello que los decuriones y conscriptos de ese municipio hubieran decretado que deba hacerse, siempre que hubieran estado presentes no menos de las tres cuartas partes de decuriones y conscriptos y, de los presentes, no menos de dos terceras partes hubieran consentido; que no se exijan o decreten más de cinco días de servicio al año por cada persona o yunta de animales que se estime para indemnizar públicamente el perjuicio que se haya causado a alguien con esa obra o contribución; y siempre que no se impongan obras forzosas a ninguno de los municipios que tengan menos de 15 años o más de 60: (entonces), todos los municipios e incolae de ese municipio o los que habiten un domicilio o tengan una finca dentro de los límites de ese municipio, todos ellos deberán dar, hacer y prestar tales servicios.» Traducción de A. d'Ors; y J. d'Ors, *op. cit.*, pp. 64-65.

núcleo minero y nudo de comunicaciones, donde existió una concentración de tropas, como lo demuestra la existencia de una *Cohors Servia Iuvenalis* y una *Vexillatio* de la *Legio VII Gemina*²⁹. Carecemos de fuentes que nos informen del sistema de vigilancia de caminos desarrollado por las ciudades de la Bética, provincia senatorial que carecía de guarniciones militares. Dichas funciones serían desarrolladas por los magistrados locales y sus auxiliares. En casos extremos se recurriría a armar a la población y ponerla bajo las órdenes de los magistrados superiores (duunviros o quattuorviros) como se establece en el capítulo CIII de la *Ley de Urso*. En las ciudades donde existieron *Collegia Iuvenum*, éstos ayudarían en las labores de vigilancia de los caminos³⁰.

La epigrafía y las fuentes clásicas nos han transmitido una serie de textos donde se constata la existencia de bandas de ladrones y asesinos que actuaban en los caminos de *Hispania*. Una carta enviada por Asinio Polión, legado de César en la *Hispania Ulterior*, a Cicerón en el 43 a.C. hace referencia al bandolerismo existente en el salto castulonense: «*Nam Salsus Castulonensis, qui semper tenvit, nostros tabellarios, etsi nunc frequentioribus latrociniiis infestior factus est,...*» (Cicerón, *Ad Familiares*, 10, 31, 1). La epigrafía hispana nos muestra varios epígrafes que hacen referencia a muertes violentas acaecidas en los caminos, en ellos aparecen unas fórmulas que así nos lo indican: *occisus; ab latronib(us) oc(c)isus est; occisus a latro(nibus)*. Cuatro de estas inscripciones han sido encontradas en la Bética: en *Carmo* (Carmona, Sevilla), *Ostippo* (Estepa, Sevilla), *Zalamea de la Serena* (Badajoz) y en las proximidades del poblado de La Muela (Cádiz)³¹, indicándonos que el banditaje no se redujo a zonas montañosas o aisladas y a provincias situadas en las fronteras del imperio, sino que también afectó a regiones y comarcas con una fuerte implantación rural y urbana y un alto grado de romanización. Este sería el caso de la campiña sevillana, donde han aparecido dos de las cuatro inscripciones anteriormente citadas (CIL II, 1389 y 1444).

²⁹ J. M. Roldán Hervás, *Hispania y el ejército romano. Contribución a la historia social de la España Antigua*, Salamanca, 1974, p. 229. Sobre los destacamentos de beneficiarios consulares y sus funciones vid. J. Gómez-Pantoja, «La estación de Segisamo», *Gerión*, 10, 1992, pp. 259-273.

³⁰ J. M. Santero Santurino, *Asociaciones populares en la Hispania romana*, Sevilla, 1978, pp. 15 y 99.

³¹ CIL II, 1389; 1444; 2353; J. González Fernández, «Interrex y Occisus Est Ab Latronibus», *Actas del Ier Congreso Andaluz de Estudios Clásicos* (Jaén, 1981). Jaén, 1982, p. 225, 1981, p. 225. Siguiendo el orden por el que han sido citadas.

CAPÍTULO III

LA RED VIARIA PROVINCIAL:
ASPECTOS TÉCNICOS Y CONSTRUCTIVOS

Es nuestro propósito estudiar una serie de aspectos técnicos relacionados con la construcción y trazado de la red viaria romana de nuestra provincia. El capítulo será completado con un intento de reconstrucción histórica del proceso evolutivo seguido por la red de caminos de época Antigua, desde sus orígenes hasta el final de la dominación romana.

1. SISTEMAS DE CONSTRUCCIÓN DE VÍAS Y SU ADAPTACIÓN A LA ZONA DE NUESTRO ESTUDIO

Nicolás Bergier, investigador del siglo XVII, en su obra *Historie des grands chemins de l'Empire Romain*¹, fue el primero en articular las teorías, aún vigentes, sobre la construcción de las calzadas, tomando como punto de partida las fuentes antiguas y una serie de sondeos realizados en vías romanas. Los principales textos por él utilizados fueron una silva del poeta Estacio, un texto de la *Naturalis Historia*, obra de Plinio el Viejo y otro perteneciente al Capítulo VII de la obra de Vitruvio, *Los diez libros de la Arquitectura*². En sus investigaciones descubrió que la construcción de los caminos se basaba en la técnica romana aplicada a la construcción de pavimentos, descrita por Vitruvio. Posteriores investigaciones y estudios realizados a lo largo de nuestro siglo han confirmado y precisado las teorías sobre la construcción de caminos en época romana³.

1.1. La construcción de vías romanas

Una vez establecido el recorrido del camino por los agrimensores, comenzarían los trabajos de construcción: en un principio se delimitaba entre dos surcos paralelos (*sulci*) la anchura y el espacio que la calzada debía ocupar, la tierra existente entre ellos era extraída hasta encontrar un suelo firme. El fondo de la fosa resultante era nivelado, apisonado y pos-

¹ N. Bergier, *Historie des grands chemins de l'Empire Romain*. Francia, 1728, pp. 174 ss.

² Estacio, *Silv.*, IV, 3, 40; Plinio, *N.H.*, XXXVI, 184-189; Vitruvio, *De Architect.*, VII, 1.

³ Junto con otras obras anteriormente citadas, podemos destacar: P. Salama, *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*. Argel, 1951, pp. 66-73; J. Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España*. Madrid, 1956, pp. 24-30; F. Ulrix, «Recherches sur le méthode del traçage des routes romains», *Latomus*, 22, 1963, pp. 157-180; J. R. Forbes, *Notes on the history of ancient road and their construction*. Amsterdam, 1934, pp. 131-155; *idem*, *Studies in ancient technology*. Vol. II, Leiden, 1965, pp. 151-155; V. Von Hagen, *The roads that led to Rome*. Gran Bretaña, 1967, pp. 33-45; I. D. Margary, *Roman roads in Britain*. Londres, 1967, pp. 229-232; J. A. Abásolo, «El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico», *Simposio. La red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza, 1990, p. 15 y ss.; P. Sillières, *op. cit.*, 1990, pp. 611-658.

teriormente recubierto de una capa de arena, o de mortero⁴. Quedaba así preparada la caja o lecho de la calzada, sobre la que se levantaban cuatro capas que conforman la estructura de la vía. Dichas capas son descritas por Vitruvio en su obra *Los diez Libros de la Arquitectura*, aunque aplicadas a la construcción de pavimentos:

- *Statumen*: hiladas de varios tipos de piedras, de regular tamaño, colocadas las más anchas abajo y unidas por mortero o arcilla. Constituye esta capa los cimientos de la vía, su grosor oscilaba entre uno o dos pies romanos (0,296 o 0,592 m. respectivamente), según el estado del terreno sobre el que discurría el camino.
- *Rudus o Ruderatio*: delgada capa de mortero constituido con pequeños guijarros, piedras rotas, trozos de ladrillos y cal. Ésta era apisonada con mazas para darle mayor solidez. Formaba una barrera impermeable que impedía la penetración de la humedad en los niveles superiores de la calzada. Su grosor se reducía a 0,25 m.
- *Nucleus*: capa de mortero compuesto a base de cal con cerámica y ladrillos machacados. Constituye el asentamiento sobre el que descansa el pavimento. Su grosor oscila entre 0,30 y 0,50 m.
- *Summa Crusta o Summum Dorsum*: nivel superior de la vía que es realizado con guijarros en las *viae glarea stratae* y con losas en las *viae silice stratae*. Estaba unida al *nucleus* con mortero y presentaba una superficie ligeramente abombada en su centro para facilitar el correr de las aguas, evitando así su estancamiento y penetración en la calzada. Su grosor oscila entre 0,20 y 0,30 m.

Dos aceras sobreelevadas (*margines* o *crepides*) flanqueaban la calzada, de la cual les separaba un pequeño reborde (*umbo*). En caso de que la vía no tuviera márgenes o que discurriese sobre una rampa o terraplén, los laterales eran protegidos por un borde de losas pétreas, dispuestas verticalmente en parapeto y bloqueadas desde el exterior, a su vez, por piedras que ejercían de contrafuertes. De esta forma se evitaba el desventramiento de la calzada.

Frecuentemente las vías eran construidas sobre un terraplén que las alejaba de la humedad y evitaba su inundación. Dos anchas fosas flanqueaban la vía para facilitar el discurrir de las aguas que sobre ella caían. Los caminos podían presentar unos accesorios como son unos escalones de piedra, o mojonos cuneiformes llamados *gomphi*, que facilitaban el montar a caballo o en carro; otros accesorios serían los miliarios.

Este sistema constructivo tan complejo sólo fue aplicado en las principales vías del Imperio, como la Appia, etc.; con frecuencia el orden de las capas era trocado, o el grosor de ellas reducido. Los ingenieros romanos nunca se apegaron rígidamente a los esquemas de las cuatro capas o niveles, sabiendo adaptarse a las condiciones locales, materiales, al tipo de tráfico que las vías habían de soportar, etc.

Ulpiano (*Digesto*, XLIII, 11, 1-2) distingue, desde el punto de vista constructivo, tres tipos de vías:

- *Via terrena*: pista de tierra apisonada y nivelada.
- *Via glarea strata*: camino cubierto de guijarros o gravas apisonadas.
- *Via lapide strata*: camino pavimentado con losas. El enlosado variaba según la

⁴ Medidas tomadas de A. Leger, *op. cit.*, 1979, p. 157.

importancia de la vía y los materiales existentes en las inmediaciones, siendo frecuente que sólo aparezca a la entrada y salida de las ciudades, en los cruces, en zonas de fuerte pendiente y en las que el suelo era inestable.

Al margen de la clasificación de Ulpiano, nos encontramos en el mundo romano con un tipo de vías «ligeras»; éstas tenían un pequeño grosor y facilitarían el desarrollo de la red caminera, prestando los mismos servicios que las de más compleja construcción. Su estructura queda reducida a dos capas, la inferior de gruesas piedras o de arena y la superior de grava; previamente el lecho del camino había sido alisado y apisonado. El camino se flanqueaba con unos bordillos de piedra. Este tipo de «caminos de grava» es descrito por Palladio (1518-1580) en su obra *Los cuatro libros de la Arquitectura*⁵.

Sobre la anchura de las vías romanas diremos que la *Ley de las XII Tablas* la fijaba, como mínimo, en VIII *pedes* (2,36 m.) en los trayectos rectos y XVI *pedes* (4,7 m.) en los curvos (*Digesto*, VIII, 3, 8). En época de Augusto se fijó en XL *pedes* (11,8 m.) la anchura del *decumanus maximus*, y en XX *pedes* (5,9 m.) la del *cardo maximus*, estableciéndose un ancho de XII *pedes* (3,5 m.) para los restantes *decumani* y *cardines*, así como para los tramos rectos de los caminos secundarios⁶.

1.2. Sistemas constructivos aplicados en las vías de la Bética

Las prospecciones realizadas en nuestra provincia nos han permitido localizar abundantes restos de vías romanas, de los cuales podemos obtener una serie de datos técnicos y constructivos; pasemos a analizar algunas de ellas, concretamente las dos que nos ofrecen mayor información.

1) Via Augusta

Los principales restos de calzada han sido encontrados en el término municipal de Montoro (Córdoba) y pertenecen al tramo descrito en el *Itinerario de Antonino* como *Alia Itinere a Corduba Castulone*. Encontramos la calzada formando parte del camino de La Barca, camino que abandona al llegar a la altura del cementerio de Montoro. El ancho conservado oscila entre 2,40 y 3,90 m., aunque se observa cómo uno de sus lados ha sido destruido parcialmente. La vía está constituida por tres partes claramente diferenciadas:

- Un terraplén de 0,80 m. de grosor. Su base está constituida por dos hiladas de grandes piedras de caliza y de conglomerado. Sobre esta capa encontramos un nivel de arena y arcilla mezclados con guijarros de tamaño mediano (de 15 a 20 cm. de lado), que sirve de lecho a la calzada.
- Capa de guijarros de tamaño mediano y pequeño, cal y arena. Su grosor es de 0,50 m. El grosor y la diversidad de materiales hacen suponer que nos encontramos con dos capas o niveles distintos, en lugar de uno; no obstante, sería necesario practicar un corte estratigráfico para poder analizar detalladamente este nivel.
- Nivel superior constituido por guijarros de tamaño regular (de 5 a 15 cm. de lado) que formaban el pavimento de la calzada.

⁵ Palladio, *I quattro libri dell'Architettura*. Lib. III, cap. III.

⁶ Hyginus, *De Limitibus Constituendis*, Edición de R. Lachmann, *op. cit.*, 1848, pp. 168-169.

P. Sillières, estudió un corte estratigráfico de la *Via Augusta*, en la Marisma de las Mesas de Asta⁷ (Cádiz), que nos permite apreciar el paralelismo constructivo con los restos encontrados en Montoro. Ambos cortes confirman que era una *via glarea strata*, construida sobre un terraplén.

No nos ha sido posible constatar la existencia de *margines*; para conocer este dato sería necesario desmontar un murete de contención de tierras que cubre el otro lateral de la calzada. La longitud de vía conservada es de 500 metros. La vía presenta un perfil convexo, típico de estas construcciones romanas, para favorecer el correr de las aguas y evitar su estancamiento. Este sistema utilizado en las vías romanas demuestra la preocupación de los constructores por evitar que el agua se acumulase sobre la calzada y penetrase dentro de su estructura. La construcción de la vía sobre un terraplén era muy frecuente cuando ésta discurría por zonas de valle; su finalidad era aislarla de la humedad y evitar posibles inundaciones.

Desde el año 1987, en que estudiamos y fotografiamos estos restos viarios, hasta el año 1992, buena parte de la vía ha sido destruida por la nivelación de terrenos realizada en la zona. No obstante, aun se conserva parte de la calzada.



Via Augusta en las inmediaciones de Montoro. Puede apreciarse su pavimento de gujarros (fig. 3) y su estructura interna (fig. 4).

2) Via Corduba-Castulo por Ilturgis

Los principales restos de calzada han sido encontrados en las inmediaciones de Porcuna (antigua *Obulco*). Estos restos pertenecen al tramo descrito en el *Itinerario de Antonino* como *Item a Corduba Castulone*. El tramo de calzada conservado se encuentra a 2 km. al

⁷ P. Sillières, *op. cit.*, 1976(a), pp. 63-63.

N.O. de Porcuna, algo al sur del arroyo de los Olivares. El antiguo camino sirve de límite entre varias propiedades rurales, quedando sus laterales sepultados bajo los cercos de piedra que lo limitan. El ancho de vía conservado oscila entre 3,90 m. y 2,80 m., aunque originariamente debió de medir bastante más. La vía presenta una superficie de gujarros de caliza, de tamaño regular y grosor mediano (de 5 a 15 cm. de lado) en gran parte de su recorrido, por lo que sería una *via glarea strata*. Debido a las características técnicas que presenta, podemos dividirla en tres tramos bien diferenciados:

- a) Primer tramo de pendiente. Sector donde la erosión ha hecho desaparecer parte de la calzada, conservándose la base de roca caliza sobre la que se asentó. Ésta presenta unas superficies alisadas que implican la realización de unos trabajos de acondicionamiento del lecho del camino. Debieron de aprovecharse partes de roca madre como pavimento, técnica utilizada por los romanos siempre que la consistencia y disposición de la roca natural lo permitiese⁸.
- b) Segundo tramo de pendiente. La vía presenta en este sector, de fuerte pendiente, un sistema de tres rampas escalonadas que facilitarían la subida de la cuesta. Una banda de piedras, clavadas en vertical y transversales a la calzada, señala el fin de una rampa y el inicio de la siguiente, así como el desnivel existente entre las dos (de 15 a 20 cm.). Las rampas presentaban una superficie de gujarros, donde aparecen algunas afloraciones de roca madre utilizada como pavimento. Para que los carros salvaran fácilmente el obstáculo que suponían los escalones, los constructores colocaron en estos puntos dos pequeñas rampas de piedra, separadas entre sí 0,70 m. De esta forma las ruedas de los carros discurrirían por las rampas, mientras que el animal de tiro salvaría el escalón existente entre ellas.
La calzada carecía de *margines*, presentando en sus bordes grandes losas de piedra, dispuestas verticalmente en parapeto, y bloqueados desde el exterior por piedras que ejercían de contrafuertes.
- c) Tramo construido sobre un terraplén. La vía discurre rodeando un monte, a media pendiente. En este sector la calzada marcha sobre un terraplén que le sirve de asiento. El terraplén fue recubierto por un muro de contención, cuya finalidad sería evitar el desventramiento de la obra. Interiormente estaba constituido por una mezcla de gujarros, piedras, tierra y cal, no pudiendo precisarse más por carecerse de medios para realizar un corte estratigráfico. En este tramo aparece una pequeña zona pavimentada con losas de forma irregular, de una longitud que oscila entre 0,20 y 0,30 m.

Buena parte de las calzadas que atravesaron la provincia de Córdoba debieron ser *viae glarea stratae*. No hemos encontrado ninguna *via lapide strata* en nuestra provincia; dichas vías eran muy costosas, factor que limitaría mucho su número fuera de la península italiana. Sin embargo, algunas calzadas presentan enlosados tramos cortos; concretamente, en las inmediaciones de las ciudades, en lugares de fuerte pendiente y en aquellos en los que el suelo era inestable:

- *Via Corduba-Castulo* por *Ilturgis*: en el tramo estudiado anteriormente indicamos la aparición de enlosado en una zona de curva, donde el terreno sería bastante inestable.

⁸ J. M. Caamaño Gesto, «Aportaciones al estudio de la vía 18: los codos de Larouco y el puente romano sobre el río Bibey», *B.S.A.A.*, 45, 1979, pp. 205-206.

- En la antigua Vereda de Granada aparecen pequeños tramos enlosados, en zonas bajas, donde suele acumularse el agua. Su función sería evitar que se formaran barrizales que impidieran el tránsito por la vía.
- En el verano de 1986 se realizaron unas excavaciones junto a la muralla norte de Córdoba, apareciendo restos de una calzada en buen estado de conservación. Ésta presenta un enlosado de conglomerado o pudinga⁹. En 1992, durante el desarrollo de una excavación de urgencia realizada por L. Aparicio, aparecieron restos de otra calzada pavimentada con losas de pudinga. Esta calzada partía de la muralla Este de Córdoba, en las inmediaciones de la calle de La Feria. En ambos casos podemos apreciar como las vías presentaban tramos enlosados al acercarse a las ciudades.



Via Corduba-Castulo por Iliturgis en las inmediaciones de Porcuna (Jaén). Puede apreciarse un tramo de pendiente con las rampas escalonadas (fig. 5) y el sistema empleado para que los carros salvaran los escalones (fig. 6).

Existieron en época romana unas «vías ligeras» cuyo sistema de construcción ha sido descrito anteriormente. En nuestra provincia encontramos una serie de caminos romanos de este tipo:

- La vía que unía Obulco (Porcuna) con Uliá (Montemayor), pasando por Iptuci (Torreparedones) y Ucubi (Espejo) es una de ellas. Consta de un lecho de piedras, guijarros y tierra, sobre el que se asienta una capa de grava apisonada, que está flanqueada por bordillos de roca caliza.

⁹ A. Ibáñez, «Intervención arqueológica de urgencia en Ronda de Los Tejares 6 de Córdoba», *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 3, 1987, pp. 176-181.

- El mismo sistema constructivo aparece en la Vereda de Granada y en el camino de Iponuba (Cerro del Minguillar, Baena) a Ucubi (Espejo).

Las vías ligeras cumplieron las mismas funciones que las de más compleja construcción, aunque presentaban el problema de las lluvias, que podían hacerlas intransitables. Por su economía y sencillez constructiva su número debió ser abundante en la Bética, como lo demuestra las encontradas en la provincia de Córdoba y en otros muchos lugares de la península Ibérica¹⁰. Dentro de este tipo de caminos, se incluirían las vías terrenas.

1.3. Características generales del trazado de las vías romanas y su aplicación en nuestra provincia

* La rectitud del trazado es una característica que podemos aplicar a la casi totalidad de las vías del centro y sur de la provincia, que recorren zonas llanas o con relieves suaves. Cuando aparecen relieves abruptos, el trazado de los caminos cambia, convirtiéndose en sinuoso o quebrado para flanquear obstáculos o evitarlos. Este trazado sinuoso es muy frecuente en algunos caminos como el de Metedores, que atraviesa un relieve bastante accidentado, apareciendo con menor frecuencia en otros como la *Via Augusta* que atraviesa zonas más llanas.

En las vías del norte de la provincia la rectitud del trazado existe en determinados tramos, mientras que en otros los caminos están fuertemente condicionados por los obstáculos y desniveles que han de salvar, que les obligan a adoptar trazados sinuosos o quebrados. Las vías que cruzan el valle de los Pedroches, vías *Corduba-Sisapo*; *Corduba-Toletum* y *Epora-Solia*, una vez llegan a él, cambian el trazado quebrado y sinuoso por otro rectilíneo, dado que el relieve, de penillanura arrasada, lo posibilita. Un fenómeno similar ocurre con la vía *Corduba-Emerita*, cuando alcanza el corredor de Cerro Muriano y el valle del Guadiato.

* Para que la acción de las aguas y de los terrenos poco firmes no perjudicara a la estructura de las vías, los constructores adoptaron una serie de soluciones técnicas muy variadas, las cuales pueden darse en conjunto o por separado:

- Recorrer los valles siguiendo las alturas próximas a ellos: *Via Corduba-Hispalis* por la margen derecha del Guadalquivir; *Via Corduba-Emerita* en el tramo que discurre paralelo al Guadiato; Vereda Real de Granada, en el tramo que discurre paralelo al Guadajoz.
- Discurrir sobre un terraplén: medida tomada con frecuencia cuando las vías han de atravesar zonas llanas, cercanas o no a ríos: *Via Corduba-Hispalis* por la margen izquierda del Guadalquivir; *Via Corduba-Castulo* por *Epora*.
- Los constructores intentaron también evitar la acumulación de las aguas de lluvia sobre las calzadas dotándolas de un perfil abombado y de fosas laterales: *Via Augusta*.

¹⁰ A. Beltrán Martínez, «El Puerto del Palo y la vía romana que lo atraviesa», *Caesaraugusta*, 6, Zaragoza, 1955, pp. 131-133; L. Caballero Zoreda, «Alconetar en la vía romana de la Plata, Garrovillas (Cáceres)», *E.A.E.*, 70, Madrid, 1970, pp. 11, 12 y 119; J. M. Abascal Palazón, «El corte estratigráfico de Gárgoles de Arriba y el trazado de la vía Segonia-Segóbriga», *Wad-Al-Hayara*, 8, Guadalajara, 1981, pp. 415-424; P. Sillières, «Vía romana y villae en la zona de La Palma del Condado (Huelva)», *Habis*, 12, Sevilla, 1981(b), pp. 413-418.

* Frecuentemente se ha dicho que los constructores romanos realizaron las vías buscando recorridos en altura con fines estratégicos y militares. La construcción de la red de calzadas en la Bética se inicia durante el reinado de Augusto a fines del s. I a.C., momento en que la provincia estaba completamente pacificada. No obstante, gran parte de las vías de nuestra provincia buscaron posiciones estratégicas, en altura, debido a que la mayoría de ellas fueron construidas siguiendo los trazados de la red de caminos existente en época de la República, red que debió estar fuertemente marcada por fines militares y estratégicos. Las vías en altura también buscaban alejarse de los fondos de los valles para evitar la humedad, las inundaciones y el paso por terrenos poco firmes.

2. VALOR METRICO DE LA MILLA ROMANA

El valor métrico de la milla romana ha sido fijado por la mayoría de los investigadores en 1.480 o 1.481 metros, ya que ésta se componía de mil pasos, de cinco pies cada uno, y el valor del pie romano fue fijado en 0,296 ($0,296 \times 5 \times 1.000 = 1.481$ metros).

P. Sillières realizó unos cálculos tomando como puntos de referencia la posible ubicación del arco de Jano Augusto, a 4 km. de Espeluy junto al Guadalquivir, y un miliario encontrado en las inmediaciones de la *Via Augusta*, a su paso por la dehesa de Rabanales (futuro *Campus* de la Universidad de Córdoba), que estaba a LXII m.p. del arco de Jano¹¹, como indica la inscripción (*CIL*. II, 6208). Si a la distancia del LXXVIII m.p. existente entre *Corduba* y *Castulo* le descontamos la comprendida en los tramos *Castulo*-río Guadalquivir (XII m.p. = 17,5 km.) y dehesa de Rabanales-*Corduba* (IV m.p. = 6 km.) quedan exactamente LXII m.p., cifra que coincide con la que aparecía en el miliario encontrado en la dehesa de Rabanales. Estas mediciones realizadas por P. Sillières tienen como base la milla romana de 1.480 o 1.481 metros, que se adapta perfectamente al recorrido de la *Via Corduba-Castulo* y al número de millas que ella tenía.

Nosotros hemos realizado otras mediciones en las vías *Item ab Hispali Corduba* e *Item a Gadis Corduba*:

* *Item ab Hispali Corduba*. Conociendo el recorrido de la vía entre *Corduba* y *Astigi* y la ubicación de las mansiones, hemos realizado una serie de mediciones, con el curvímetero, que han dado los siguientes resultados:

TRAMO	DISTANCIAS DADAS POR LAS FUENTES <i>It. Ant.</i>	V. Vicarello	DISTANCIA RESULTANTE DE LAS MEDICIONES
<i>Astigi-Ad Aras</i>	XII m.p.=17,7 km.	XII m.p.=17,7 km.	18 km.
<i>Ad Aras-Corduba</i>	XXIII m.p.=35,5 km.	XXIII m.p.=34 km.	33 km.
<i>Astigi-Corduba</i>	XXXVI m.p.=53,2 km.	XXXV m.p.=51,7 km.	51 km.

*El valor dado a la milla romana es de 1.481 m.

¹¹ P. Sillières, *op. cit.*, 1981(a), pp. 259-260; *idem. op. cit.*, 1990, pp. 58-63.

* *Item a Gadis Corduba*. Conociendo la ubicación de las mansiones, salvo *Ad Gemellas*, y el recorrido de la vía, realizamos con el curvímetero unas mediciones que han dado los siguientes resultados:

TRAMO	DISTANCIAS DADAS POR LAS FUENTES <i>It. Ant.</i>	DISTANCIA RESULTANTE DE LAS MEDICIONES
<i>Anticaria-Ipagrum</i>	XXXXIII m.p.=63,6 km.	62 km.
<i>Ipagrum-Ulia</i>	X m.p.=14,8 km.	15 km.
<i>Ulia-Corduba</i>	XVIII m.p.=26,6 km.	26,8 km.
<i>Anticaria-Corduba</i>	LXXI m.p.=105 km.	103,8 km.

*El valor dado a la milla romana es de 1.481 m.

Las diferencias existentes entre las distancias dadas por las fuentes y las obtenidas por nosotros en las dos vías son mínimas y atribuibles, en parte, a que hemos calculado sobre el plano la distancia horizontal o topográfica, siempre algo menor que la distancia natural, pues está tomada sobre unas proyecciones planas, los Mapas Topográficos Nacionales de escala 1:50.000.

No hemos encontrado en la provincia de Córdoba dos o más miliarios que estuvieran «in situ» y próximos entre sí para poder obtener la medida exacta de la milla romana. No obstante, al analizar las distancias obtenidas sobre el plano, por nosotros y por P. Sillières, observamos que éstas coinciden con las distancias dadas en millas romanas por las fuentes, siempre que a estas millas les demos un valor de 1.480 a 1.481 m. Si a las millas romanas les diésemos un valor de 1.538 o de 1.666 m.¹², las distancias dadas por las fuentes no coincidirían con las obtenidas por nosotros en el plano. Por tanto, creemos que la milla romana empleada en la provincia de Córdoba fue la de 5.000 pies, con un valor comprendido entre 1.480 y 1.481 m.

3. CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIARIA ROMANA DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

3.1. La red de caminos prerromana

Poco es lo que conocemos de los caminos prerromanos de la Península Ibérica. Su nacimiento se debe a la reiterada utilización de sendas, que fueron ensanchándose con el paso del tiempo y su desarrollo está fuertemente condicionado por el impulso comercial dado por los colonizadores, fenicios y griegos, que llegaron a nuestras costas. En un principio, los pueblos colonizadores, fenicios, griegos y cartagineses, no pretendieron ejercer un dominio efectivo de la Península Ibérica, contentándose con realizar un intercambio comercial con sus habitantes, desde las factorías y colonias que tenían en la costa. Las relaciones cambiaron hacia el 237 a.C., cuando Amílcar, al frente del ejército púnico, comenzó a ocu-

¹² Como mantienen G. Arias, «Sobre la longitud de la milla en Hispania romana», *El Miliario Extravagante*, 14, 1968, pp. 391-394; A. Rodríguez Colmenero, *op. cit.*, 1976, p. 35.

par la Península Ibérica, fuente inagotable de riquezas, materias primas y mercenarios. Como afirma E. Cuadrado en su obra «Corrientes comerciales de los pueblos ibéricos»: «No creemos que se abrieran caminos hasta la conquista cartaginesa, pero sí existirían senderos y caminos de herradura en los que el paso de los carros dejaría rutas perdurables, frecuentados por los viajeros durante siglos¹³». Estas sendas aprovecharían los pasos naturales existentes y seguirían terrenos poco abruptos, como valles fluviales y llanuras. De este tipo de caminos sería la vía Heraclea, o Hercúlea, que unía el país de los Iberos, de los Celtas y de los Celtoligures con el norte de la Península Italiana (Ps. Arist., *De mirqb.*, 85). Su trazado bordearía la costa mediterránea y atlántica desde los Pirineos hasta Gades, pasando por Malaca y Carteia.

Bajo el dominio púnico parte de estas antiguas rutas debieron de acondicionarse, convirtiéndose en caminos estables; entre ellas destacaremos tres que discurrían en parte, o en su totalidad, por Andalucía:

* Ruta que unía Castulo y Saetabis por Libisosa, llamada «el camino de Aníbal». No se puede afirmar que el camino fuese trazado por los púnicos, posiblemente era más antiguo y los cartagineses lo acondicionarían para transportar la plata desde Castulo a la costa¹⁴. Posteriormente, este fue el camino seguido por los ejércitos romanos, mandados por Publio y Cneo Escipión, para penetrar en el valle del Guadalquivir¹⁵.

* Ruta que unía Carthago Nova con Castulo, pasando por Basti y Acci. Camino seguido por Publio Escipión el Africano en su penetración hacia el valle del Guadalquivir¹⁶.

* Ruta Castulo-Malaca pasando por Obulco, Iponoba, Egabrum y Anticaria. Estaba jalonada por una serie de recintos que en los textos clásicos son llamados «turres Hannibalis» (Plinio, *N.H.*, II, 181; XXV, 169). J. Fortea y J. Bernier piensan que parte del plomo argentífero de Castulo pudo haber salido por dicha ruta en dirección a Malaca, donde se embarcaría¹⁷. Creemos que, al margen de las recientes concepciones defendidas por la arqueología espacial, una de las funciones de los recintos sería controlar los caminos y el comercio que junto a ellos discurría, asegurando el suministro de mercancías a las colonias de la costa.

La red de comunicaciones terrestres púnica en el sur peninsular tendría tres ejes principales: la vía Hercúlea, la ruta Malaca-Castulo-Saetabis y el ramal que partiendo de Castulo llegaba a Carthago Nova; de ellos partirían una serie de caminos transversales, cuyas principales funciones serían acercar los productos del interior a la costa y asegurar el control económico y político de la región. Por último señalar que el Guadalquivir debió desempeñar un importante papel como vía de comunicación desde el inicio de las colonizaciones e incluso desde mucho antes. Los caminos hasta ahora descritos serán utilizados en época romana, aunque reformados e imbricados dentro de una red viaria mayor.

¹³ E. Cuadrado, «Corrientes comerciales de los pueblos ibéricos», *Estudios de Economía Antigua de la Península Ibérica*. Madrid, 1968, pp. 117-142.

¹⁴ P. Sillières, «Le «Camino de Anibal». Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis», *M.C.V.*, 13, 1977(b), p. 38.

¹⁵ R. Corzo Sánchez, «La Segunda Guerra Púnica en la Bética», *Habis*, 6, 1975, pp. 219-221.

¹⁶ *Idem*, 1975, pp. 232-233.

¹⁷ J. Fortea; J. Bernier, *Recintos y fortificaciones ibéricas en la Bética*. Salamanca, 1970, p. 135.

3.2. La red de caminos romana

A Roma se debe la creación de una amplia y organizada red de comunicaciones en la Península Ibérica, si bien es verdad que ésta se asentó, en parte, sobre los caminos naturales indígenas, que ya anteriormente habían sido utilizados por los cartagineses.

A) Durante la República

Las principales fuentes antiguas que nos permiten conocer la red de caminos de nuestra provincia en época republicana son:

* *De Bello Civili*. Para su estudio remito al Capítulo 1.º, apartado «Fuentes Antiguas». En la obra se hace referencia a la ruta que unía Corduba e Hispalis pasando por Astigi y Carmo. Este tramo, durante el Imperio, pasará a formar parte de la *Via Augusta*.

* *Bellum Alexandrinum*. Para su estudio remito al Capítulo 1.º, apartado «Fuentes Antiguas». La obra nos informa de la existencia de dos rutas que unían Corduba e Hispalis: una por la margen izquierda, que pasaba por Carmo y Astigi y la otra por la margen derecha.

* *Bellum Hispaniense*. Para su estudio remito al Capítulo 1.º, apartado «Fuentes Antiguas». En ella se hace referencia a una serie de rutas:

- Camino que comunicaba directamente Ulia (Montemayor) con Corduba y que debe de coincidir con el camino que unía Corduba con Malaca, pasando por Anticaria.
- Camino que comunicaba a Obulco (Porcuna, Jaén) con Ulia (Montemayor) pasando por Iptuci (Torreparedones) y Ucubi (Espejo).
- Camino que comunicaba directamente Obulco y Corduba y que coincidiría con el descrito por el *Itinerario de Antonino* con el título *Item a Corduba Castulone*.
- Camino Corduba-Ategua siguiendo el curso del Guadajoz, coincidiría con la Vereda Real de Granada.

Carecemos de información sobre el estado de los caminos utilizados por los ejércitos contendientes en época republicana, aunque suponemos que serían caminos estables y fácilmente transitables, que permitiesen el paso de ejércitos con su *impedimenta* y facilitarían sus desplazamientos. La mayor parte de estos caminos pasarán a integrarse en la red de calzadas romanas de la Bética, una vez sean reformados en época imperial. Así pues, la red de comunicaciones terrestres de nuestra provincia ya estaba trazada, en sus líneas generales, a fines del período republicano. La obra de Augusto y sus sucesores consistiría fundamentalmente en reformarla y organizarla, convirtiendo esta red de caminos más o menos estables en una red de calzadas.

Desconocemos la actividad constructiva de vías desarrollada durante la República en la *Hispania Ulterior*, ya que sus principales indicadores, los miliarios, no aparecen en esta provincia hasta el reinado de Augusto. En la *Hispania Citerior* han aparecido cuatro miliarios de la República, que nos demuestran cómo la actividad constructora de vías había ya comenzado en *Hispania* en el último cuarto del siglo II a.C. Dicha actividad es confirmada por Polibio, que nos informa sobre los trabajos de medición y colocación de miliarios, rea-

lizados en un tramo de la *Via Herculea* con anterioridad al 124 a.C.¹⁸. El único testimonio relacionado con la actividad constructora de caminos durante la República en la *Hispania Ulterior*, con que contamos, es el puente romano de Córdoba. P. Gazzola y C. Fernández Casado¹⁹ creen que fue construido durante el reinado de Augusto, pero esta hipótesis se contradice con las fuentes. El *Bellum Hispaniense* nos informa que en el 45 a.C. César acampa entre el puente y las murallas (*Bell. Hisp.*, 5, 1), hecho que demuestra su existencia desde época republicana. Recientemente, P. Sillières²⁰ ha datado la construcción de este puente en la segunda mitad del siglo II a. de C.

B) Durante el Imperio

Las principales fuentes que nos permiten estudiar la construcción y mantenimiento de la red viaria romana de la Bética son las epigráficas, concretamente los miliarios. Los miliarios aparecidos en la provincia de Córdoba y algunos otros pertenecientes a vías que por ella pasaban, fueron recogidos por nosotros en la Tabla I: «Miliarios e inscripciones viarias de la provincia de Córdoba». La citada «Tabla I» cuenta con 52 inscripciones, de las cuales 50 hacen referencia a la actividad constructora y reparadora de vías mandada realizar por los emperadores. Estas fuentes han de manejarse con gran cuidado y teniendo en cuenta que los miliarios también fueron utilizados como instrumentos de propaganda, en cuyo caso no indican reparación ni construcción alguna.

Augusto (27 a.C.-14 d.C.) inició en todo el Imperio una amplia política constructiva de vías. Durante su reinado se dotó a la Península Ibérica de una amplia red de calzadas, que sus sucesores ampliaron y perfeccionaron. Estrabón en su obra *Geographika* nos informa del trazado de la *Via Augusta* y de las remodelaciones que sufrió durante el reinado de Augusto (Estrabón, III, 4, 9). La intensa labor constructiva desarrollada durante su reinado es confirmada por la aparición de siete miliarios de Augusto en nuestra provincia (*CIL*. II, 4701, 4703, 4705, 4706, 4707, 4708 y 4710); de ellos cuatro pertenecieron con seguridad a la *Via Augusta* y más concretamente a:

- Tramo *Corduba-Hispalis*, sector *Corduba-Ad Aras*: *CIL*. II, 4703, 4705, 4706.
- Tramo *Corduba-Castulo*, sector *Corduba-Ad Decumo*: *CIL*. II, 4701.

La labor constructiva fue continuada por los sucesores de Augusto, quienes completarían la red de calzadas de la Bética. Durante los reinados de Tiberio, Calígula, Claudio y Nerón se realizaron una serie de reparaciones en la *Via Augusta*, como lo confirman varios miliarios aparecidos en los tramos:

- *Corduba-Castulo*, sector *Corduba-Ad Decumo*: *CIL*. II, 4712, y 6208; y *Ad Decumo-Epora*: *H.Ep.* I, 1989, n.º 277; *A.A.C.*, 3, 1992, pp. 243-252.
- *Corduba-Hispalis*, sector *Corduba-Ad Aras*: *CIL*. II, 4715, 4713, 4717, 4720; *B.R.A.H.*, LVI, 1910, 185-192.

¹⁸ *CIL*. II, 4924, 4925 y 4956; G. Fabrè; M. Mayer; I. Roda, *Inscription romaines de Catalogne*, I. Barcelona/París, 1984, pp. 210-211. Polibio, III, 39, 8.

¹⁹ P. Gazzola, *Pontii romani*. Florencia, 1963, vol. II, p. 120; C. Fernández Casado, *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, 1980, s.p.

²⁰ P. Sillières, «El puente grande de Córdoba», *Actas del I Coloquio de Historia de Andalucía. Córdoba*, 1988. Córdoba, vol. II, 1993, pp. 138-140.

Claudio (41-54 d.C.) desarrolló una amplia labor constructora y reparadora de vías en *Hispania*, como lo atestigua la cantidad de miliarios de este emperador existentes en la Península Ibérica. Durante su reinado también se realizaron obras de reparación de la antigua vía que unía *Castulo* y *Corduba* pasando por *Iliturgis*, a la que pertenecen un miliario (*A.E.Arq.*, 37, 1964, pp. 142-144) y la inscripción viaria estudiada por J. F. Rodríguez Neila que apareció en las cercanías de Alcolea (*Habis*, 14, 1983, pp. 153-154). El plan viario de Claudio se desarrolló principalmente entre los años 43 y 45 d.C., período en el que están fechados la mayoría de sus miliarios hispanos (*vid.* Tabla I).

Con la sustitución de la dinastía Julio-Claudia por la de los Flavios, asistimos a un período de gran actividad constructora y reparadora de caminos. En esta época debió de proyectarse una reparación total de la *Via Augusta*, que se desarrollaría durante los reinados de Vespasiano (*CIL*. II, 4697) y Domiciano (*CIL*. II, 4721, 4722, 4723; *R.E.A.*, 83, 1981, pp. 255-271). De esta forma se explicaría que en los miliarios de ambos emperadores, separados tan sólo por 11 años, se haga referencia a grandes reparaciones efectuadas en el tramo de la vía comprendido entre el arco de Jano y el océano.

La actividad reparadora se mantiene en la Bética durante los reinados de Nerva (*CIL*. II, 4724, miliario perteneciente a la *Via Augusta*), Trajano (*CIL*. II, 4725, miliario perteneciente a la *Via Augusta*), y Adriano (*CIL*. II, 4694, miliario perteneciente a la *Via Corduba-Anticaria*). Otros miliarios de Adriano confirman la realización de trabajos en la *Via Augusta* durante su reinado²¹. Tras el reinado de Adriano, la actividad reparadora de vías decae en la provincia de Córdoba, careciéndose de miliarios durante un período de 90 años (entre el 123 y el 213 d.C.). Si estudiamos el Catálogo de miliarios de la Vía de la Plata²², observamos cómo en este período ocurre un fenómeno similar, ya que sólo aparecen tres miliarios de Septimio Severo (193-211). C. E. Van Sickle afirma que en dicho período «la actividad constructiva o reparadora de vías en *Hispania* fue prácticamente nula, salvo en el reinado de Septimio Severo en el que se realizaron algunas reparaciones²³». El parón constructivo ocurrido en *Hispania* podría relacionarse con un mal momento de la hacienda romana, y con un preludio de crisis económica en la Bética²⁴. Entre los años 160 y 200 se produce cierto retraimiento en la economía de la Bética a causa de una serie de factores como, la entrada en *Ostia* del aceite africano, las destrucciones producidas por las «invasiones moras», etc.

En el reinado de Caracalla (211-217) asistimos a un amplio período de actividad reparadora de vías en *Hispania*. En la Bética los trabajos se centraron en la *Via Augusta*: *CIL*. II, 4699, 4728, 4729 y 4730, miliarios pertenecientes al tramo *Corduba-Castulo*, sector *Epora-Corduba*. Alejandro Severo (222-235) y sus sucesores Maximino Tracio (235-238) y Trajano Decio (249-251) continuaron el amplio proyecto de reparación de las vías de *Hispania*, iniciado en el reinado de Caracalla²⁵. En la provincia de Córdoba han aparecido dos miliarios de Maximino: *CIL*. II, 4731 (perteneciente a la *Via Augusta*) y 4696. Durante un período de 34 años (236-270 d.C.) decae totalmente la labor reparadora de vías en

²¹ *CIL*. II, 6238; P. Sillières, *op. cit.*, 1976(a), pp. 58-61.

²² J. M. Roldán Hervás, *op. cit.*, 1971, p. 65.

²³ C. E. Van Sickle, *op. cit.*, 1929, pp. 85-86.

²⁴ Cfr. J. M. Blázquez, «Economía y sociedad de Hispania durante las dinastías de los Antoninos y los Severos», *Historia de España Antigua*. Vol. II, Madrid, 1978, pp. 485.

²⁵ J. F. Rodríguez Neila, «Aspectos del siglo III d.C. en Hispania», *Hispania Antiqua*, 2, 1972, p. 188.

Hispania. Para toda la provincia *Baetica* tan sólo poseemos tres miliarios pertenecientes a este período²⁶. El parón constructivo estaría relacionado con el período de crisis política y económica que atravesó el Imperio durante la «Anarquía Militar» (238-265). Con la llegada de los emperadores Ilirios al poder, comienzan a aparecer una serie de miliarios que nos informan sobre la reactivación de los trabajos viarios en el último cuarto del siglo III. En nuestra provincia contamos con dos miliarios de Aureliano; uno de ellos nos informa de la realización de reparaciones en la *Via Augusta*, en el tramo *Corduba-Hispalis* (ver miliario n.º 39 de la Tabla I). Como hemos visto, durante gran parte del siglo III las labores de mantenimiento y reparación de caminos en la Bética continuaron efectuándose con relativa frecuencia; tan sólo en el período de la «Anarquía Militar», tales trabajos sufrieron una paralización.

Del siglo IV poseemos tres miliarios en nuestra provincia: dos de Constantino (*CIL*. II, 4700; *A.II C.A.E.C.*, pp. 345-348) y uno de Valentiniano I (*CIL*. II, 4733). Como afirma C.E. Van Sickle: «con Valentiniano I (364-375 d.C.) y su hijo Graciano (367-383 d.C.) el trabajo en las carreteras españolas parece haber cesado, de aquí en adelante el gobierno imperial dedicará todos sus esfuerzos a la lucha contra los bárbaros²⁷».

De las cincuenta y dos inscripciones recogidas en la Tabla I, cuarenta han podido ser adscritas a determinadas vías:

- Treinta pertenecieron a la *Via Augusta* en el tramo *Castulo-Corduba-Astigi*.
- Cuatro pertenecieron a la vía que unía *Corduba* y *Castulo*, pasando por *Iliturgis*.
- Dos miliarios pertenecieron a la *Via Corduba-Emerita*.
- Dos inscripciones pertenecieron al Camino de Metedores.
- Un miliario perteneció a la *Via Corduba-Anticaria-Malaca*.
- Una inscripción viaria debió estar situada en el Camino del Pretorio.

El gran número de miliarios, emplazados en la *Via Augusta*, demuestran su importancia y la confirman como la principal de nuestra provincia y de la Bética. El cuidado que por ella manifestaron los emperadores romanos se debería a su importancia como eje central de las comunicaciones terrestres de la Bética. El resto de los miliarios pertenecieron a las principales vías públicas de nuestra provincia.

²⁶ P. Sillières, *op. cit.*, 1990, miliarios n.º 98, 99, y 100, pp. 154-156.

²⁷ C. E. Van Sickle, *op. cit.*, 1929, p. 86.

CAPÍTULO IV

VÍAS DE LA PROVINCIA DESCRITAS POR EL ITINERARIO DE ANTONINO

1. LA VIA AUGUSTA

Fue la principal vía pública de la Bética. Unía a las capitales de los cuatro conventos jurídicos de la provincia y comunicaba a ésta con Roma, pasando por la Tarraconense y la Narbonense. Constituyó junto con el *Baetis* el eje central de la red de comunicaciones de la Bética. Discurría por la parte central de la provincia de Córdoba siguiendo el curso del Guadalquivir, unas veces desde cierta distancia y otras pegada al río. Para su mejor estudio la dividiremos en dos sectores, siguiendo al autor del *Itinerario de Antonino*:

- *Alio Itinere a Corduba Castulone*
- *Item ab Hispali Corduba*

1.1. *Alio Itinere a Corduba Castulone*

Sector de la *Via Augusta* que procedente de *Castulo* (Cazlona, término municipal de Linares, Jaén) llegaba hasta *Corduba*, comunicando la Bética con la Tarraconense. Uno de los principales problemas planteados en torno a ella consiste en aclarar si fue este trayecto el seguido por la *Via Augusta* entre *Corduba* y *Castulo*, o si por el contrario lo fue el descrito en el *Itinerario de Antonino* como *Item a Corduba Castulone*.

A) Fuentes Antiguas

* *Itinerario de Antonino*

Wess.		
403, 4	<i>Alio Itinere a Corduba Castu-</i>	
5	<i>-lone</i>	m.p. LXXVIII, Sic
6	<i>Epora</i>	m.p. XXVIII
7	<i>Uciense</i>	m.p. XVIII
404, 1	<i>Castulone</i>	m.p. XXXII

* *Anónimo de Rávena*

315 11	<i>Corduba</i>
12	<i>Noclensis</i>
13	<i>Nobiam</i>
14	<i>Castulone</i>

* Vasos de Vicarello: CIL. XI, 3281, 3282, 3283 y 3284

.....	
<i>Corduba</i> (-am vaso I; -ae n.º IV)	
<i>Ad X</i> (<i>Ad Decumo</i> vaso II; <i>Ad Decumum</i> n.º IV)	m.p. X
<i>Epora</i> (-am vaso I; <i>Ad Lucos</i> n.º II y III)	m.p. XVIII
<i>Uciense</i> (-em vaso I; <i>Uciense</i> n.º IV)	m.p. XVIII
<i>Ad Novlas</i> (<i>Ad Novolas</i> vaso IV)	m.p. XIII
<i>Castulone</i> (-em vaso I)	m.p. XIX
.....	

Las distancias parciales dadas entre las distintas mansiones, así como las generales entre *Corduba* y *Castulo*, coinciden con las que aparecen en el *Itinerario de Antonino*; tan sólo en el Vaso I encontramos una discordancia: se da una distancia de XVII m.p. entre *Ad X* y *Eporam*, mientras que en los demás vasos ésta es de XVIII m.p. El *Itinerario de Antonino* nos da una distancia de XXVIII m.p. entre *Corduba* y *Epora*, similar a la que aparece en los Vasos II, III y IV, siempre que sumemos las millas existentes entre *Corduba*, *Ad Decumo* y *Epora*; por tanto, la discordancia de distancias sólo puede ser debida a un error del orfebre que realizó el Vaso I.

Los vasos nos informan de la existencia de puntos de descanso no citados por ninguna otra fuente; tal es el caso de *Ad Decumo*.

* Miliarios

Se conocen diez miliarios pertenecientes al camino *Alio Itinere a Corduba Castulone*¹:

¹ Estos miliarios han sido adscritos a la *Via Augusta* siguiendo tres criterios:

- Son miliarios de esta vía todos aquellos en los que aparece escrito *Viam Augustam*.
- La entrada en la Bética de la *Via Augusta* estaba marcada por el arco de Jano Augusto, como nos indican una serie de miliarios: «*A Baete et Iano Augusto*»; «*Ab Jano Augusto qui est ad Baetiem*»; «*Ab arcu unde incipit Baetica viam Augustam*». Estos epígrafes nos indican que las distancias eran tomadas con respecto al arco de Jano Augusto y que la *Via Augusta* conducía al océano: «*Ad Oceanum*»; «*Usque ad Oceanum*». Por tanto, los miliarios que den la distancia con respecto al arco de Jano o en los que encontramos la mención «*Ad Oceanum*» pertenecen a la *Via Augusta*.
- La aparición de miliarios en las inmediaciones de la *Via Augusta*, junto a ella o en poblaciones por donde ésta pasaba, nos permite atribuirlos, siempre que por las proximidades no pase otra vía pública.

Para ubicar los miliarios en tramos concretos de la vía nos hemos basado en dos criterios:

- Miliarios en los que no aparece la distancia respecto al arco de Jano. Suponemos que los miliarios aparecidos en zonas rurales próximas a la vía pertenecían al tramo de ésta que por allí pasaba. Los encontrados en núcleos urbanos no pueden ser asignados a tramos concretos, pues lógicamente fueron acarreados hasta ellos, pero sí a sectores; salvo en el caso de los aparecidos en Córdoba, que pudieron pertenecer a los sectores *Corduba-Castulo* o *Corduba-Hispalis*.
- Miliarios que nos indiquen la distancia existente desde el lugar de su ubicación hasta el arco de Jano. Como vimos anteriormente, las distancias de los miliarios están dadas con respecto al arco de Jano Augusto.

El arco es situado por P. Sillières (*op. cit.*, 1981(a), pp. 260-261) a XII m.p. de *Castulo*. Si a la distancia existente entre *Corduba* y *Castulo* (LXXVIII m.p.) le descontamos los XII m.p. existentes entre *Castulo* y el arco de Jano, tendremos la distancia comprendida entre *Corduba* y dicho arco, que era de LXVI m.p. Aplicando el mismo procedimiento deducimos que *Epora* estaba a XXXVIII m.p., *Ad Decumo* a LVI m.p. y *Ad Aras* a LXXXIX m.p. del arco de Jano. Una vez calculadas las distancias, tan sólo tendremos que ubicar los miliarios en cada uno de los tramos existentes, dependiendo del numeral que tengan.

Referencia	Emperador	Cronología	Tramo viario al que pertenecen
CIL. II, 4701	Augusto	2 a.C.	<i>Corduba-Ad Decumo</i>
CIL. II, 4712	Tiberio	35-36 d.C.	<i>Corduba-Ad Decumo</i>
CIL. II, 6208	Calígula	39 d.C.	<i>Corduba-Ad Decumo</i>
H.Ep. I, 1989, N.º 277	Nerón	54-68 d.C.	<i>Ad Decumo-Epora</i>
A.A.C. 3, 1992 pp. 243-252	Nerón	54-68 d.C.	<i>Ad Decumo-Epora</i>
CIL. II, 4702	—	Siglo I d.C.	<i>Corduba-Ad Decumo</i>
CIL. II, 4699	Caracalla	213 d.C.	<i>Epora</i>
CIL. II, 4729	Caracalla	211-217 d.C.	<i>Corduba-Ad Decumo</i>
CIL. II, 4730	Caracalla	211-217 d.C.	<i>Corduba-Ad Decumo</i>
CIL. II, 4700	Constantino	324-337 d.C.	<i>Epora</i>

A esta lista se podrían añadir alguno más, como CIL. II, 4716, 4721, 4722 y 4723; miliarios aparecidos en *Corduba*, que pertenecían a la *Via Augusta* como indica la mención «*a Baete et Iano Augusto*» o «*ab arcu unde incipit Baetica*», que aparece en ellos. No obstante, dichos miliarios no han conservado el numeral, lo que impide conocer si pertenecían al tramo de vía existente entre *Corduba* y *Castulo*, o entre *Corduba* y *Astigi*.

La inscripción viaria CIL. II, 4697, hace referencia a las reparaciones efectuadas por Vespasiano en la *Via Augusta* y según Hübner apareció «en el arroyo de Guadalmezán, cerca de La Carolina (Jaén)»; no obstante, debe proceder de La Carlota (Córdoba), por cuyo término pasa verdaderamente el arroyo de Guadalmezán. Este hecho nos es confirmado por el legajo N.º 3193 del Archivo Histórico Nacional, sección de Protocolos, donde aparece un manuscrito del siglo XVIII que recoge el epígrafe CIL. II, 4697 con pequeñas variantes, señalando que apareció en el puente de «La Cañada», en La Carlota. Por tanto creemos que este epígrafe viario con forma paralelepípedica, como señala Hübner, perteneció a la *Via Augusta* en su tramo *Corduba-Ad Aras* y suponemos que estaría empotrado en un puente romano que existió sobre el Guadalmezán.

→ VÍA A PAG
91 O DEJAR
AQUE

B) Fuentes Medievales

Parte del recorrido de esta vía fue utilizado en época musulmana como camino de Córdoba a Toledo que pasaba por *Al Zahira* y *Armilla*. Su trazado es descrito por Ibn Idari en su obra *Kitab ad-Bayan al-Mugrib*²: «*de al-Zahira, contigua a Córdoba y al naciente de ella, se salía hacia Armilla*³ rumbo a Toledo...». El camino medieval seguiría el antiguo recorrido de la *Via Augusta* hasta llegar al Guadalmezán, punto en el que se desviaría hacia el norte.

La vía en su totalidad, fue utilizada por los musulmanes como enlace entre Córdoba, Levante, Cataluña y el sur de Francia, recibiendo el nombre de «al-rasif»; apelativo que sirve para designar a todo camino sobreelevado y enlosado, como lo estaban las principales calzadas romanas y entre ellas la *Via Augusta*⁴. En la primera mitad del siglo X, Al-Razi

² Ibn Idari, *Kitab al-Bayan al-Mugrib*. Texto árabe publicado por E. Lévi-Provençal, *Histoire de l'Espagne musulmane au xeme siècle*. París, 1930, vol. III, p. 187.

³ Armilla estuvo situada cerca de la llamada «Junta de los Ríos», hondonada donde se unían los ríos Guadalbarbo, Cuzna y Varas, formando el río Guadalmezán (Hoja 902 del M.T. escala 1:50.000: «Adamuz»). Actualmente ha sido cubierta por el embalse del Guadalmezán. F. Hernández Giménez, *op. cit.*, pp. 7-8.

⁴ L. Torres Balbas, *op. cit.*, p. 448.

nos informa que: «Carmona estaba sobre el arrecife (rasif) que se comienza en la su puerta de Narbona. Et de Carmona a Narbona ha mil migeras (milla). Et quien saliese de Carmona et fuese a Narbona, nunca saldrá del arrecife si non quissiere⁵».

Con posterioridad a la obra de Al-Razi, Al-Himyari en su obra *Kitab al-Rawd al Mi'tar* nos informa que Baiyara (Montoro) estaba sobre el arrecife que llevaba desde Córdoba a Narbona⁶. Todos estos textos confirman que la vía siguió utilizándose durante la dominación musulmana.

C) Fuentes de época Moderna y Contemporánea

Del estudio de las obras de J. de Villuga y de F. J. Cabanés, podemos deducir que los tramos de *Via Augusta* Córdoba-Alcolea y Montoro-Villa del Río-Andujar continuaron siendo utilizados en el siglo XVI y posteriormente fueron integrados en la nueva red de Caminos Reales del siglo XVIII⁷; este hecho nos es confirmado por A. Ponz, que en su obra *Viaje por España* dice del camino de Andujar a Villa del Río: «Parte de este camino es de los construidos últimamente; parte es el antiguo arrecife de los romanos, pero compuesto en donde ha sido necesario⁸». El resto del antiguo camino, comprendido entre Montoro y Alcolea, fue abandonado, siendo sustituido por una ruta nueva que discurría por la margen izquierda del Guadalquivir.

D) Descripción de la Vía

D.1) Descripción topográfica

La vía penetra en la provincia de Córdoba por el puente romano de Villa del Río (Hoja 924 «Bujalance» del M.T. escala 1:50.000), situado sobre el arroyo del Salado (coord. geog.: 37° 59' 19"– 4° 16' 14") y se encamina a dicha población bordeando la N.IV. Desde Villa del Río sigue la línea del ferrocarril hasta alcanzar la «Colada de los Almendros», camino en el que se conservan restos de empedrado pertenecientes a la antigua vía. Marcha por dicha colada, pasando junto a la Ermita de los Remedios, cruza la línea férrea (Hoja 903 «Montoro» del M.T. escala 1: 50.000) y llega a *Epora*⁹ (Montoro). En las inmediaciones del cruce de la vía con la línea del ferrocarril se conserva la caja de la calzada y restos del pavimento. Su ancho era de 6'30 m. y su grosor debió situarse entre 1'20 y 1'40 m. La vía fue asentada sobre un lecho de roca caliza.

Desde Montoro parte la vía con dirección S.-SO. por el «Camino de la Barca de Adamuz». Poco antes de llegar al cementerio se conserva un tramo de la antigua calzada de

⁵ P. de Gayangos, *Memoria sobre la autenticidad de la crónica denominada del moro Rasis*. Memorias de la Real Academia de la Historia. VIII, Madrid, 1852, p. 57; L. Torres Balbas, *op. cit.*, p. 447.

⁶ E. Levi-Provençal, *La Péninsule Ibérique au Moyen Age d'après le Kitab Ar-Rawd Al-Mi'tar*. Leiden., 1938, pp. 56 y 76.

⁷ El tramo de vía existente entre Córdoba y el Guadalquivir continuó integrado en el camino de Córdoba a Toledo como nos indica J. Villuga, *op. cit.*, p. 46. Posteriormente, este tramo y el existente entre Villa del Río y Andujar, fueron integrados en la nueva carretera creada a fines del XVIII entre Madrid y Sevilla, como podemos apreciar en la obra de F. J. Cabanés, *op. cit.*, «Carretera montada de Madrid a Sevilla por Ocaña, Manzanares, Andujar y Córdoba».

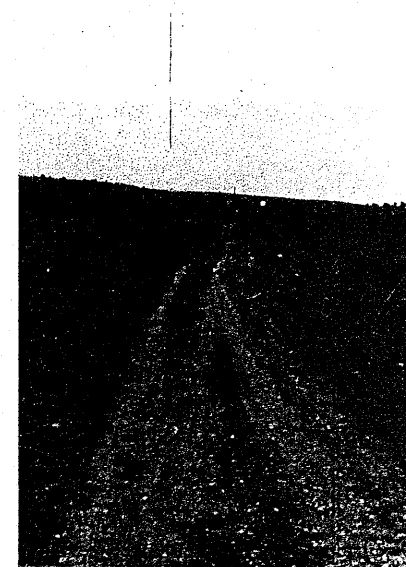
⁸ A. Ponz, *op. cit.*, libro XVI, carta VI.2, p. 252.

⁹ Para un estudio en profundidad de *Epora*, vid. J. F. Rodríguez Neila, «Problemas sobre la protohistoria y romanización de la antigua ciudad de *Epora* (Montoro)». *B.R.A.C.*, 118, 1990, pp. 199-255.

unos 500 m. de longitud (coordenadas geográficas 38° 1'3"– 4° 23' 10"), discurría sobre un terraplén y presentaba un pavimento de guijarros. En el cementerio de Montoro abandona el «Camino de la Barca de Adamuz» y se dirige hacia la N.IV, siguiendo ésta hasta el Km. 365 (Hoja 924 «Bujalance» del M.T. escala 1:50.000). Abandonada la N.IV, pasa por las proximidades de los cortijos de Santa Ana y de Mudapelo (término municipal de Pedro Abad). En esta zona apareció un miliario de Nerón (*H.Ep.* 1, 1989, n.º 277), concretamente en el cortijo de Alcorrucén, donde suele ubicarse la antigua población de *Sacili Martialium*. Se encamina al Guadalquivir, lo cruza y toma el «Camino de El Carpio a Villafranca de Córdoba». Continúa su recorrido paralelo a la margen derecha del Guadalquivir, en dirección a Villafranca (Hoja 923 «Córdoba» del M.T. escala 1:50.000). En este tramo se aprecia perfectamente como la calzada discurre sobre un terraplén, de 1'20 a 1'40 m. de altura, que la eleva con respecto a los campos circundantes (el terraplén se conserva entre las coord. geog.: 37° 58' 0"– 4° 31' 0" y 37° 57' 56"– 4° 31' 36").

La vía penetra en Villafranca de Córdoba por el E., pasando junto a la «Ermita de la Soledad»; sale por el O., tomando la Vereda de Córdoba, camino que conduce al puente Mocho y a Alcolea. Junto a este puente de fábrica romana que nos permite cruzar el Guadaíto (coord. geog.: 37° 56' 50"– 4° 37' 52"), habría que situar la *mansio* de *Ad Decumo*, ya que ésta se encontraba a *X m.p.* (14'8 km.) de *Corduba* y a *XVIII m.p.* (26'6 km.) de *Epora*, según nos indican los *Vasos de Vicarello*. Desde el puente «Mocho» hasta Alcolea sigue la «Vereda de Córdoba» y atraviesa una serie de arroyos, en dos de los cuales existieron puentes romanos de un arco que actualmente se encuentran embutidos en hormigón: puente sobre el arroyo de la Buena Agua (coord. geog.: 37° 56' 26"– 4° 38' 58") y puente sobre el arroyo de Yegueros (coord. geog.: 37° 56' 24"– 4° 39' 12"). El profesor P. Sillières encontró restos de la vía al este de Alcolea¹⁰, cuando se realizaban las obras de ensanchamiento de este camino, en el año 1985.

El camino desde Alcolea sigue el trazado de la N.IV, la abandona en el Km. 396 y continúa por el cortijo de Rabanales, futuro *Campus Universitario*, donde apareció el miliario *CIL*. II, 6208. Tras franquear el arroyo de Rabanales marcha por un camino que discurre paralelo a la línea del ferrocarril, encaminándose al puente romano existente sobre el arroyo de Pedroche (coord. geog.: 37° 54' 14"– 4° 45' 8"), donde se le une la vía procedente de *Emerita Augusta*. Desde este puente, se dirige a *Corduba*, alcanzando su muralla norte (Ronda de los Tejares y jardines de Colón). Probablemente, un *diverticulum* enlazaría el



Terraplén sobre el que discurría la *Via Augusta* (inmediaciones de Villafranca)

¹⁰ Vid. P. Sillières, *op. cit.*, 1990, Planche VI.1.

punto de Pedroche con el *decumanus maximus*, facilitando la entrada en la ciudad de los viajeros que a ésta se dirigiesen. La calzada principal bordearía *Corduba* por el norte y por el oeste, siendo flanqueada por las principales necrópolis de la ciudad¹¹. De esta forma las mercancías, y en especial el mineral extraído de Sierra Morena, no tendrían que atravesar la ciudad, dirigiéndose directamente al puerto de embarque, que pudo estar situado en las inmediaciones del Alcazar de los Reyes Cristianos¹².

D.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

La vía discurre, desde que entra en nuestra provincia, paralela al Guadalquivir, aproximándose peligrosamente a su cauce en determinadas ocasiones. Este hecho ha originado que un tramo de ella, entre *Epora* y *Sacili*, haya sido destruido por el avance de un meandro¹³ (coord. geog.: 37° 58' 52" - 4° 26' 48").

En su recorrido la vía sigue un trazado rectilíneo, que podemos apreciar en determinados tramos: Alcorrucén-puente «Mocho»-Alcolea; arroyo de Rabanales-arroyo de Pedroche, etc. Discurría sobre un terraplén que la aislaba de la humedad de los campos. El *agger* se conserva perfectamente entre Alcorrucén y Villafranca de Córdoba.

Desde el punto de vista constructivo, era una *via glareae strata*. Su anchura original debió de ser de XX o XXI pies (6 ó 6,30 m.) como constatamos en las inmediaciones de Montoro, aunque en casi todo su recorrido ésta ha sido alterada por las labores agrícolas y por los cercamientos. Para ampliar los datos referentes a su estructura, remito al Capítulo III: «Aspectos técnicos y constructivos».

D.3) Obras de fábrica

Los puentes existentes sobre la *Via Augusta* debieron ser numerosos, ya que fue una calzada de «primer orden». Entre Villa del Río y *Corduba* hasta hace poco se conservaban cinco. La vía, en su recorrido paralelo al río, hubo de salvar innumerables arroyos que desembocaban en el Guadalquivir; sobre estos arroyos debieron de existir frecuentemente puentes de un arco, ya que en regiones mediterráneas como la nuestra cualquier arroyo seco durante gran parte del año puede convertirse en pocas horas en un gran torrente¹⁴. Por desgracia tan sólo se han conservado dos «alcantarillas» romanas sobre la *Via Augusta*:

* Puente de Villa del Río (Coord. geog.: 37° 59' 15" latitud Norte, 4° 16' 14" longitud Oeste). Situado en las inmediaciones de Villa del Río, frente al km. 347,5 de la N. IV. Por él cruzaba la *Via Augusta* el arroyo del Salado. Se compone de cuatro arcos y dos aliviaderos repartidos de la siguiente forma: Un gran arco central de 8,90 m. de luz; dos medianos a cada lado, de 2,70 m. el de la orilla izquierda y 3,55 m. el de la derecha; y uno más pequeño que descansa sobre la orilla derecha, de 2,25 m. de luz. Los dos aliviaderos se disponen intercalados entre los tres arcos centrales, siendo su luz de 1,10 m.¹⁵. El ancho del puente

¹¹ Sobre las necrópolis romanas de Córdoba, vide. A. Ibáñez, *Córdoba Hispano-Romana*. Córdoba, 1983, pp. 372-392.

¹² A. Ibáñez, *op. cit.*, 1983, pp. 348-349.

¹³ Sobre las rectificaciones del cauce fluvial del Guadalquivir remito a: A. López Ontiveros, «Rasgos geomorfológicos de la Campaña de Córdoba», *Estudios Geográficos*, 33, 1973, pp. 37-51.

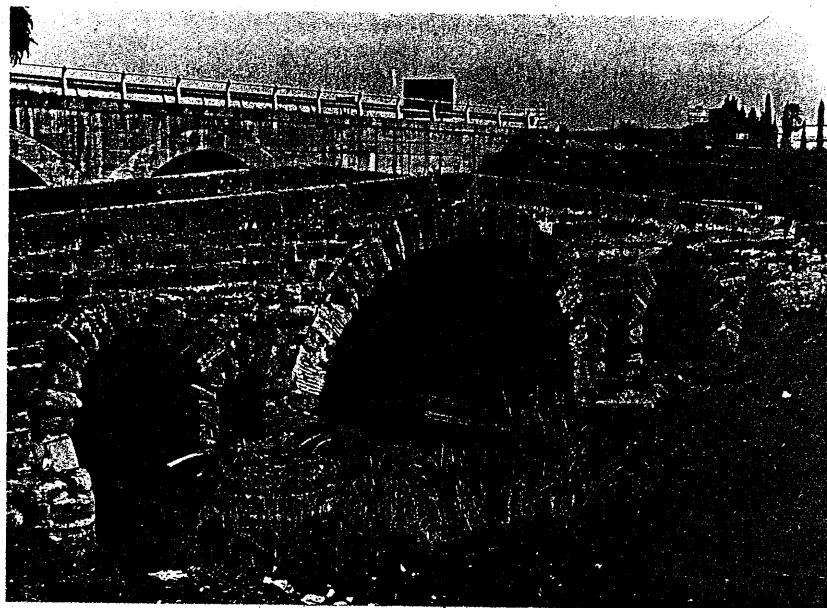
¹⁴ Este fenómeno es debido a la irregular distribución de las precipitaciones, así como a las fuertes pendientes que salvan desde su nacimiento hasta la desembocadura los arroyos que vierten aguas al Guadalquivir procedentes de Sierra Morena. A. Cabo, «Condiciones Geográficas». *Historia de España Alfaguara*. Tomo I, Madrid, 1973, pp. 72-75.

¹⁵ Las medidas han sido tomadas de: A. García y Bellido, «El puente romano de Villa del Río», *Oreana*, 7, 1965, p. 143; P. Sillières, *op. cit.*, 1990, pp. 672-681.

entre ambas fachadas es de 5,10 m., presentando al exterior sillares almohadillados. Su perfil es alomado. En su fábrica destacan dos peculiaridades constructivas:

- Las dovelas se presentan engatilladas, para aumentar la solidez de los arcos.
- El dovelaje de los arcos aliviaderos sirvió de engarje a los arcos vecinos mayores, de manera que éstos se apoyan en uno de los hombros de los arcos menores.

A. García y Bellido y P. Sillières lo fechan en el reinado de Augusto, mientras que C. Fernández Casado lo cataloga como puente de época republicana por la presencia de arquillos de aligeramiento¹⁶.



Puente de Villa del Río.

* Puente Mocho (Coord. geog.: 37° 56' 50" latitud Norte, 4° 37' 52" longitud Oeste). Situado sobre el río Guadalquivir; junto a él debemos ubicar la *mansio* de *Ad Decumo*. Es un puente de diez arcos, con luces comprendidas entre 4,50 y 6,60 m. Están separados por pilas de un grosor que oscila entre 3 y 4,20 m. Su longitud es de 100 m. Los tajamares son circulares y los espolones semicirculares unos y cuadrados otros. Los pilares originariamente presentaban arquillos de aligeramiento de los que sólo se conserva uno, pues los demás fueron cegados. Aunque su fábrica está muy alterada por posteriores reformas, debe ser catalogado como romano¹⁷.

* Puente sobre el arroyo de la Buena Agua (Coord. geog.: 37° 56' 26" latitud Norte, 4° 38' 58" longitud Oeste). Situado sobre el arroyo de la Buena Agua. Puente de un arco de

¹⁶ A. García y Bellido, *op. cit.*, 1965, pp. 143-144; P. Sillières, *op. cit.*, 1990, p. 681; C. Fernández Casado, *op. cit.*, s.p.

¹⁷ C. Fernández Casado, *op. cit.*, s.p.

medio punto, su luz era de 3,65 m. Presentaba dovelas engatilladas como el puente de Villa del Río. El material empleado en su construcción fue la arenisca. Actualmente está embutido en hormigón.

* Puente sobre el arroyo de Yegueros (Coord. geog.: 37° 56' 24" latitud Norte, 4° 39' 12" longitud Oeste). Situado sobre el arroyo de Yegueros. Puente de un arco de medio punto, su luz era de 3,70 m., y su vía medía 3,37 m.¹⁸. Presenta dovelas partidas alternándose con otras enteras. M.E. Blake localiza esta característica constructiva en múltiples puentes de la Península Itálica como el «ponte di Nona» o el «ponte Amato», y los data en los dos últimos siglos de la República¹⁹. El material empleado en su construcción fue la arenisca. Actualmente está embutido en hormigón.



Puente sobre el arroyo de Yegueros.

* Puente sobre el arroyo de Pedroche (Coord. geog.: 37° 54' 14" latitud Norte, 4° 45' 8" longitud Oeste). Situado sobre el arroyo de Pedroche. Puente de tres arcos: uno central con 5,20 m. de luz y dos laterales, con 1,95 m. de luz el de la derecha y 1,80 el de la izquierda. El arco central es de medio punto ligeramente peraltado y presenta las dovelas engatilladas. Los laterales son arcos rebajados. Su perfil es alomado. Presenta tajamares

¹⁸ Las vías de los puentes romanos son más anchas que las de los medievales. Según J. Liz Guiral, a partir de los tres metros las probabilidades de que un puente sea romano y no medieval aumentan de una forma directamente proporcional al aumento de la anchura de la vía. J. Liz Guiral, *Puentes romanos en el convento jurídico caesaraugustano*. Zaragoza, 1985, p. 35.

¹⁹ M.E. Blake, *Ancient roman construction in Italy from the prehistoric period to Augustus*, Washington, 1959, p. 212.

triangulares y espolones planos. El ancho de la vía es de 4,50 m. C. Fernández Casado y P. Sillières fechan su construcción a inicios del Imperio²⁰.



Puente sobre el arroyo de Pedroche.

E) Mansiones y puntos de descanso

La distancia media existente entre las seis mansiones de la vía es de 19,2 km.². De estos seis puntos de descanso, tres están situados en nuestra provincia:

* *Epora*. La epigrafía aparecida en Montoro confirma la ubicación de *Epora* en esta población: *munic(ipium) Epor(ensis)* (CIL. II, 2156); *res publ(ica) Eporensis* (CIL. II, 2163). Plinio (*N.H.*, III, 3, 9) la considera ciudad federada del *Conventus Cordubensis*. En los Vasos de Vicarello más antiguos, los números II y III, aparece con el nombre *Ad Lucos*, que podemos traducir como «junto a los bosques», mientras que en los vasos I y IV, de fabricación posterior, aparece *Eporam*. Su nombre en acusativo, precedido de *ad*, nos indica que esta *mansio* fue creada específicamente para servir a la vía y que se encontraría en las afueras de la ciudad²¹.

Desde *Epora* partía otra calzada hacia el N.E., que comunicaba el valle del Guadalquivir con el valle de los Pedroches y las poblaciones allí existentes: *Solia* y *Baedro*.

²⁰ C. Fernández Casado, *op. cit.*, s.p.; P. Sillières, *op. cit.*, 1990, pp. 685-686.

²¹ Cfr. Roldán Hervás, J.M. «Sobre los acusativos con «Ad» en el Itinerario de Antonino», *Zephyrus*, XVII, 1986, p. 118 y ss.

* *Ad Decumo*. Por su ubicación a X m.p. (14,8 km.) de *Corduba* y a XVIII m.p. (26,6 km.) de *Epora*, sólo pudo estar situada en las inmediaciones del puente Mocho, sobre el Guadalmeñato, punto en el que concuerdan las distancias.

* *Corduba*. *Corduba* desde época republicana va a representar de hecho el papel de capital de la *Hispania Ulterior*, fue la residencia de los gobernadores y cuartel de invierno de las legiones. Con la creación de la provincia *Baetica* en época de Augusto *Corduba* pasó a ser su capital, así como la del *Conventus Cordubensis*.

Córdoba está enclavada en el centro geográfico de Andalucía. En época romana sobre ella incidieron los más importantes caminos terrestres del sur peninsular; y el *Baetis*, gran arteria de comunicación fluvial de la Bética, comenzaba a ser navegable desde esta población. En *Corduba* se cruzaban los caminos procedentes de la meseta y de Extremadura con los que venían desde la cabecera y la desembocadura del Guadalquivir, así como los que llegaban desde la costa mediterránea (ver plano general de la red viaria). En *Corduba* se concentraban parte de los minerales extraídos en Sierra Morena, que posteriormente eran embarcados con destino a los grandes puertos del Imperio. Es muy significativo, a este respecto, la existencia de un camino minero (A.A.C., 4, 1993, pp. 49-61) que la *Societas Sisa-ponensis* utilizaría para transportar el mineral hasta *Corduba*. Si observamos la estructura del *Conventus Cordubensis*, puede apreciarse que *Corduba* aparece como capital de un gran distrito minero. Por tanto, es lógico que desde ella se controlase la salida del mineral extraído.

1.2. *Item ab Hispali Corduba*

Sector de la *Via Augusta* que ponía en contacto a *Corduba*, *Astigi* (Ecija, Sevilla) e *Hispalis* (Sevilla).

A) Fuentes Antiguas

* *Itinerario de Antonino*

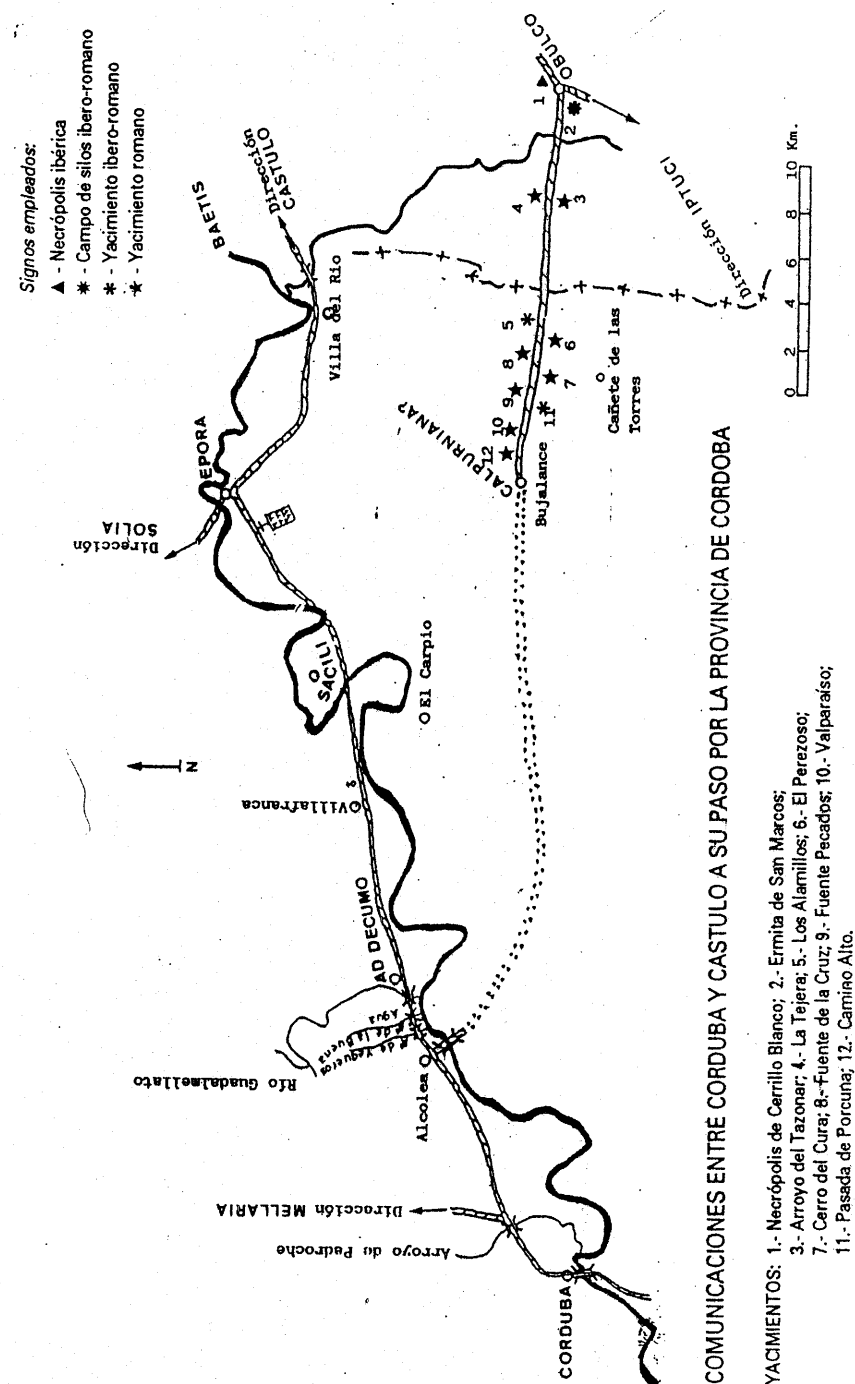
Wess.		m.p.	Sic.
413, 1	<i>Item ab Hispali Corduba</i>	m.p. XCVI	Sic.
2	<i>Obucula</i>	m.p. XLII	
3	<i>Astigi</i>	m.p. XV	
4	<i>Ad Aras</i>	m.p. XII	
5	<i>Corduba</i>	m.p. XX VIII	

* *Anónimo de Rávena*

315 3	<i>Astigin</i>
4	<i>Obucula</i>
5	<i>Carmone</i>

* *De Bello Civili*

En la obra se hace referencia a una ruta de *Corduba* a *Hispalis* seguida por Varrón, legado de Pompeyo en la *Hispania Ulterior* (Cesar, *Bell. Civ.*, II, 20, 1; II, 20, 4 a 8). El camino descrito coincide con el desarrollo de la vía *Item ab Hispali Corduba*.



* *Bellum Alexandrinum*

Se describe un camino seguido primero por la *Legio II* en su marcha a *Hispalis*, y posteriormente por dicha legión y la *Vernacula* en su retirada hacia *Corduba*, así como por las tropas de Casio Longino que las perseguían; El itinerario seguido por las legiones pasaba por *Carmo* (Carmona, Sevilla) y *Obucula*, al igual que la vía *Item ab Hispali Corduba* (*Bell. Alex.*, 57, 1-3).

* *Vasos de Vicarello*

CIL. XI, 3281-3282 y 3283. Vasos I, II y III:

.....
Astigi (-im vaso I)

Ad Aras (no mencionada en vaso IV) m.p. XII

Corduba (-am vaso I; -ae n.º IV) m.p. XXIII

.....
Al comparar los datos proporcionados por el *Itinerario de Antonino* y por los vasos, observamos una diferencia de una milla en el trayecto *Ad Aras-Corduba*. Debe de ser un error de los copistas del *Itinerario de Antonino*, pues las distancias dadas por los vasos entre *Corduba* y *Ad Aras* (vasos I, II y III) o entre *Corduba* y *Astigi* (vaso IV) coinciden con los obtenidos por nosotros sobre el mapa, mientras que no ocurre lo mismo con los datos por el *Itinerario de Antonino*:

Tramo *Astigi-Corduba*:

Distancias dadas
por las fuentes

It. Ant.

XXXVI m.p. = 53,3 km.

Vasos Vicarello

XXXV m.p. = 51,23 km.

Distancias resultantes
de las mediciones

51 km.

* *Miliarios*

Se conocen catorce miliarios y una inscripción viaria pertenecientes al recorrido de la *Via Augusta* entre *Corduba* y *Ad Aras*; del resto del trazado hasta *Hispalis* tan sólo conocemos uno, descubierto en Ecija por F. Collantes de Terán²².

Referencia	Emperador al que pertenecen	Cronología	Numeral
CIL. II, 4703	Augusto	2 a.C.	LXXI
CIL. II, 4705	Augusto	2 a.C.	LXXVII
CIL. II, 4706	Augusto	3 a.C.-14 d.C.	LXXXI
CIL. II, 4713	Tiberio	14-37	LXXVII
CIL. II, 4715	Tiberio	35-36	LXXXII
B.R.A.H. LVI, 1910	Tiberio	35-36	LXXVIII
CIL. II, 4717	Calígula	39 d.C.	LXXXIII
CIL. II, 4720	Nerón	54-68	—
CIL. II, 4697*	Vespasiano	79	—

²² F. Collantes de Terán, *Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla*. Sevilla, 1939, Tomo III, p. 98.

Referencia	Emperador al que pertenecen	Cronología	Numeral
R.E.A. 83, 1981	Domiciano	90	LXVIII
CIL. II, 4724	Nerva	97	—
CIL. II, 4725	Trajano	98	—
CIL. II, 4731	Maximino y Máximo	236	—
A.II C.A.E.C., CIL. II, 4714	Aureliano	270-275	—
	—	—	LXXXI

* *Inscripción viaria*

El numeral indica la distancia existente desde el lugar de ubicación del miliario hasta el arco de Jano Augusto, que marcaba la entrada en la Bética de la *Via Augusta*. Desde él se contabilizaban las distancias que aparecen inscritas en los miliarios de esta vía, como se indica en numerosos textos epigráficos: «*ab arcu unde incipit Baetica*»; «*ab Iano Augusto qui est ad Baetem*», etc. Conociendo la posición original de citado arco y el trazado de la vía, podemos fijar la posición originaria de los miliarios que poseen numeral, y conocer a que tramo pertenecían²³. Los restantes han sido asignados a este sector viario teniendo en cuenta su lugar de aparición.

B) *Fuentes Medievales*

Como vimos anteriormente, la *Via Augusta* continuó utilizándose durante la dominación musulmana y fue llamada «al-rasif». Al Himyari nos dice en su obra *Kitab Ar-Rawd Al-Miqtar*: «*Écija estaba situada en el arrecife (al-rasif), camino de comunicación de mar a mar*²⁴». En el siglo XII, el geógrafo árabe Edrisi nos describe el recorrido del arrecife entre Córdoba y Sevilla²⁵, confirmandonos que durante la dominación musulmana la vía siguió utilizándose.

C) *Fuentes de época Moderna y Contemporánea*

En época moderna el camino pasó a denominarse «el Arrecife» y dejó de ser utilizado como ruta principal entre Córdoba y Sevilla²⁶. Pasemos a recopilar los datos que nos proporcionan algunos escritores sobre el «arrecife»:

— F. Fernández Franco nos dice: «*El Camino va desde Cordova a la ciudad de Ecija porque ensaliendo de Cordova por la puente que dicen de las Tablas en Guadalquivir se descubre luego la vía pública y arrecife y va por los visos y la puente vieja del río Guadajoz que es a una legua de Cordova donde ay puente antigua*». A continuación nos informa que en invierno los nuevos caminos se ponían intransitables y entonces sólo se podía llegar de Córdoba a Ecija por el arrecife²⁷.

²³ Vid. nota n.º 1. *Corduba* estaba a LXVI millas del Arco de Jano, *Ad Aras* a LXXXIX m.p. y *Astigi* a CI m.p.

²⁴ E. Levi Provençal, *op. cit.*, 1938, texto p. 15, traducción p. 21.

²⁵ Al-Edrisi, *Nuzhat ad Mushtag fi'jtiraq al-afaq*, traducción de A. Blázquez, *op. cit.*, 1901, pp. 43-44.

²⁶ Como nos lo confirman los repertorios de caminos realizados por J. Villuga, *op. cit.*, p. 47, y A. de Meneses, *op. cit.*, p. 35.

²⁷ F. Fernández Franco, *Itinerario e discurso de la vía pública que los romanos dejaron edificada en España para pasar toda ella de los montes pirineos y por la Citerior hasta la Bética y llegar al mar oceano*. Bujalance, 1596, p. 81.

– *Descripción de los términos y rutas de Andalucía*, manuscrito anónimo de mitad del siglo XVIII. Describe el trazado del «arrecife» desde que sale de Écija hasta que entra en la provincia de Córdoba²⁸.

– F.J. de Cabanés, en su obra *Guía general de Correos, Postas y Caminos*, nos describe la nueva carretera de Madrid a Sevilla que discurre sobre el antiguo arrecife y que transformada en N. IV ha llegado hasta nuestros días²⁹.

Junto a los testimonios escritos poseemos algunas representaciones cartográficas del camino que estudiamos. Concretamente, se trata de un mapa del «Canal proyectado en el valle del Guadalquivir entre el Guadalquivir y el Javalón en continuación del entre este río y Guadarrama», levantado por Carlos Lemaury en Madrid a 7 de Noviembre de 1785³⁰. Sobre este mapa a escala 1:50.000 están trazados los caminos próximos al Guadalquivir; entre los recogidos aparece el «arrecife», que en su recorrido coincide con la actual N. IV.

D) Descripción de la Vía

D.1) Descripción topográfica

La vía parte de *Corduba* (Hoja 923, «Córdoba», del M.T. escala 1:50.000) con dirección sur, por el puente Viejo de Córdoba o de la «Calahorra», atraviesa el «Campo de la Verdad», donde apareció el miliario *CIL*. II, 4720, franquea el arroyo de la Miel, donde se encontraron los miliarios *CIL*. II, 4371 y A.A.C., 3, 1992, pp. 243-252, sube la Cuesta de los «Visos» y desciende sobre el río Guadajoz (Hoja 944, «Espejo», del M.T. escala 1:50.000), para franquearlo por un puente romano sobre el que se construyó el actual (coord. geog.: 37° 48' 58" – 4° 47' 44"). Junto al puente Viejo sobre el Guadajoz aparecieron los miliarios *CIL*. II, 4703 y 4725.

La vía asciende la Cuesta del «Espino», bordeando el arroyo del Alamo por su margen derecha durante cuatro kilómetros. Cruza el arroyo de los Libros y afronta el tramo de máxima pendiente de la Cuesta, pasando junto al cortijo de «Villarralejo», donde apareció el miliario *CIL*. II, 4705, y por la casa de postas de «Mangonegro». Según P. Sillières en la cima de la Cuesta del Espino se distinguen algunos trazos de la antigua vía; concretamente, junto a una rectificación del trazado de la N. IV, donde él constata la existencia del lecho de la calzada, que había sido excavado en la roca³¹. En esta cuesta y en la antigua casa de postas de «Mangonegro» (coord. geog.: 37° 45' 24" – 4° 49' 54") han aparecido siete miliarios: *CIL*. II, 4705; 4706, 4713, 4714, 4724; B.R.A.H., LVI, 1910, pp. 185-192; A.II C.A.E.C. 1987.

La vía continua su recorrido por donde ahora lo hace la N. IV, cruza el arroyo de la Marota y se encamina a Aldea Quintana (Hoja 943, «Posadas», del M.T. escala 1:50.000). Desde esta población se dirige a La Carlota, pasando por la venta del «Arrecife», donde se mantiene el nombre dado en época moderna a la vía, y salvando el arroyo de Guadalmezán

²⁸ Descripción, *op. cit.*, fol. 248.

²⁹ F. J. Cabanés, *op. cit.*, pp. 103-104: «Carretera montada de Madrid a Sevilla por Ocaña, Manzanares, Andújar y Córdoba».

³⁰ Mapa de la Biblioteca militar central de Madrid, n.º 2693. Según P. Sillières, *op. cit.*, 1976(a), p. 43, existe una copia de este mapa titulada «Curso del Guadalquivir», conservada en el Servicio Geográfico del Ejército en Madrid (Andalucía n.º 8).

³¹ P. Sillières, *op. cit.*, 1976(a), pp. 49 y 62.

por un puente hoy desaparecido³². Tras cruzar La Carlota marcha a la venta de la «Parrilla» (Hoja 965, «Écija», del M.T. escala 1:50.000) y franquea el arroyo del Garabato, penetrando en la provincia de Sevilla. A orillas de este arroyo habría que situar la *mansio* de *Ad Aras*. Desde *Ad Aras* continúa hacia *Astigi* pasando por el Cerro de «Perea» y el Pozo de los «Abades». La vía franquea el río Genil por el antiguo puente romano y entra en Écija por la calle de La Victoria que debía ser el *Decumanus Maximus* de *Astigi*, según F. Collantes³³.

D.2) Aspectos técnicos constructivos y de trazado

El principal problema con que nos encontramos es la falta de restos materiales de la vía, ya que las obras de construcción de la N. IV los han hecho desaparecer en su mayoría hasta *Astigi*. El análisis de las fuentes escritas y cartográficas demuestra que la *Via Augusta*, el «Arrecife», el camino de fines del XVIII y la actual N. IV han seguido el mismo trazado. Los miliarios aparecidos en el arroyo de la Miel, junto al puente sobre el Guadajoz, en la Cuesta del «Espino» y en la casa de postas de «Mangonegro» nos confirman este trazado para la vía entre *Corduba* y *Astigi*.

La superposición de caminos sobre la antigua vía ha ocasionado que los restos conservados entre *Corduba* y *Astigi* sean prácticamente inexistentes. Los trazados rectilíneos son abundantes a lo largo de su recorrido: tramo *Corduba*-río Guadajoz o Aldea Quintana-arroyo del Garabato. Desde el punto de vista constructivo, destacaremos la apertura de una amplia zanja sobre la roca en la cima de la Cuesta del «Espino», por donde discurrió la vía. Su función sería hacer la pendiente menos fuerte y más progresiva. Este sistema también es utilizado por la vía en su subida a Carmona.

H. Swinburne, viajero inglés que visitó España en los años 1775-1776, nos da una descripción del «Arrecife» en su obra *Travel through Spain in the year 1775 and 1776*: «*La ruta de Sevilla está aquí (entre Sevilla y Écija) mejor que las que encontramos ordinariamente en España, excepto algunas que han sido hechas nuevamente cerca de Barcelona. Ella es toda de grava, y como no es el suelo del país, ha sido seguramente traído de bien lejos. Ella ha subsistido según toda apariencia sin ser dañada y sin haber necesitado ser reparada desde la expulsión de los moros de Andalucía. Está levantada por encima del nivel de la llanura y discurre casi toda en línea recta de oeste a este. Como no hay ningún vestigio aparente de pavimento, yo estaría más tentado de atribuirlo a los sarracenos que a los romanos*»³⁴.

El texto nos informa sobre las características técnicas de la *Via Augusta*: *via glareata*, construida sobre un *agger* y con un trazado donde predominan los tramos rectos. Para ampliar los datos referentes a su estructura, remitimos al Capítulo III: «Aspectos técnicos y constructivos».

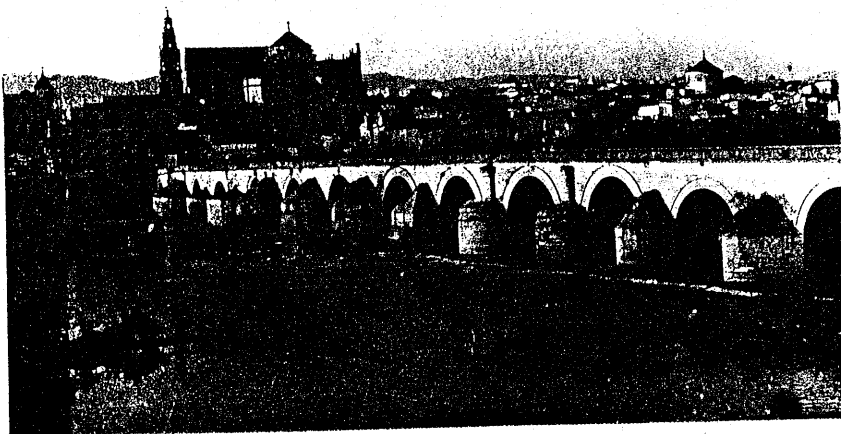
D.3) Obras de fábrica

Entre *Corduba* y *Ad Aras* se conservan dos puentes de fábrica romana:

³² Sobre este puente iría la inscripción *CIL*. II, 4697, de la que Hübner nos dice: «*Non est columna, sed cippus magnus e marmore nigro, quem patet in ponte stetisse...*»

³³ F. Collantes, *op. cit.*, T. III, p. 69.

³⁴ H. Swinburne, *op. cit.*, Carta XXXIII, pp. 273-274.



Puente Viejo de Córdoba.

* Puente Viejo de Córdoba (Coord. geog.: 37° 52' 38" – 4° 46' 22"). Situado al sur de Córdoba, sobre el Guadalquivir. Su existencia está comprobada a fines de la República, pues César acampó entre el puente y las murallas de la ciudad en el 45 a. C. (*Bell. Hisp.*, 5, 1). Por él discurrió la principal vía de la Bética: la *Via Augusta* y otras de menor importancia: *Via Corduba-Anticaria* y *Via Corduba-Iponoba*.

Originariamente tendría diecisiete arcos, habiendo desaparecido uno, el situado en la orilla derecha del río, al realizar el encauzamiento de esta margen del Guadalquivir. Los arcos utilizados fueron de medio punto, salvo el primero de la orilla derecha, que es rebajado y el más próximo a la margen izquierda: arco especial que desarrolla sus bóvedas en tres alineaciones y deja en medio de la calzada la torre de la Calahorra. Las luces de los arcos de medio punto oscilan entre 11,98 m. y 10,21 m. En épocas posteriores algunos arcos fueron reformados, convirtiéndolos en ojivales. Las reparaciones también afectaron a los tajamares y espolones que debieron de ser diédricos, los primeros, y semicilíndricos, los segundos. El pretil del puente y los ensanchamientos de la vía que se dan sobre los pilares fueron realizados en épocas posteriores a la de su construcción³⁵.

Originariamente los arcos tenían dovelas partidas, que se alternaban correlativamente con otras enteras³⁶. Para P. Sillières, la aparición de dovelas partidas, que alternan con otras enteras, es prueba de la antigüedad del citado puente, y le hacen pensar que éste pudo haber sido construido en la segunda mitad del siglo II a. de C.. La datación republicana asignada

³⁵ C. Fernández Casado, *op. cit.*, 1980, s.p.

³⁶ Recientemente, P. Sillières ha detectado esta técnica en el puente romano de Córdoba, al analizar unas fotos y dibujos realizados a mediados del siglo XX. P. Sillières, *op. cit.*, 1993, pp. 138-141.

al puente de *Corduba* está avalada por las fuentes escritas, que informan de la existencia de esta obra en época de César, aunque este período queda excesivamente distanciado de la segunda mitad del siglo II a. C.

* Puente Viejo sobre el Guadajoz (Coord. geog.: 37° 48' 58" latitud Norte, 4° 47' 44" longitud Oeste). Situado sobre el río Guadajoz, en el punto de cruce de éste con la N. IV.

C. Fernández Casado nos da la descripción y medidas del puente³⁷: «tiene siete arcos, ordenados en luces decrecientes: desde el central con 6,90 m.; los cuatro intermedios con 6,50 m. a 6,75 m. y los de los extremos con 4,20 m. Los pilares empiezan respetando la misma gradación: 5,20 m. los inmediatos al arco central, 4,80 m. los siguientes; pero luego la cambian, teniendo los extremos 5,55 y 5,15 a la izquierda y a la derecha respectivamente». Para F. Fernández Franco y P. Sillières, el puente sería de fábrica romana³⁸.

E) Mansiones y puntos de descanso

* *Corduba*. Remito al estudio realizado anteriormente.

* *Ad Aras*. Tradicionalmente se sitúa a orillas del arroyo Garabato, en el límite entre las provincias de Sevilla y Córdoba³⁹. Existe un amplio yacimiento romano, situado en el ángulo que forma el arroyo Garabato con su afluente, el arroyo de La Cabra, donde pudo estar ubicada la *mansio Ad Aras* (coord. geog.: 4° 56' 48" – 37° 59' 14"). El yacimiento ocupa una colina desde donde se dominan los dos arroyos, y se extiende hasta la N. IV. En superficie aparecen restos de muros antiguos y abundantes restos de cerámica *sigillata* arena, hispánica y clara, así como *tegulae*.

Para J.M. Roldán las mansiones nombradas, en el *Itinerario de Antonino*, con la fórmula *ad* + nombre de *mansio* en acusativo, se corresponden con puntos de descanso creados para servir a la vía, situados en parajes deshabitados, lejos de cualquier núcleo urbano, por lo que se les bautizó con el nombre del objeto más sobresaliente que existiera en las cercanías y que pudiera servir como punto de referencia⁴⁰. Como señala R.C. Knapp, la *mansio Ad Aras* parece tomar su nombre de los límites territoriales existentes entre *Corduba* y *Astigi*⁴¹.

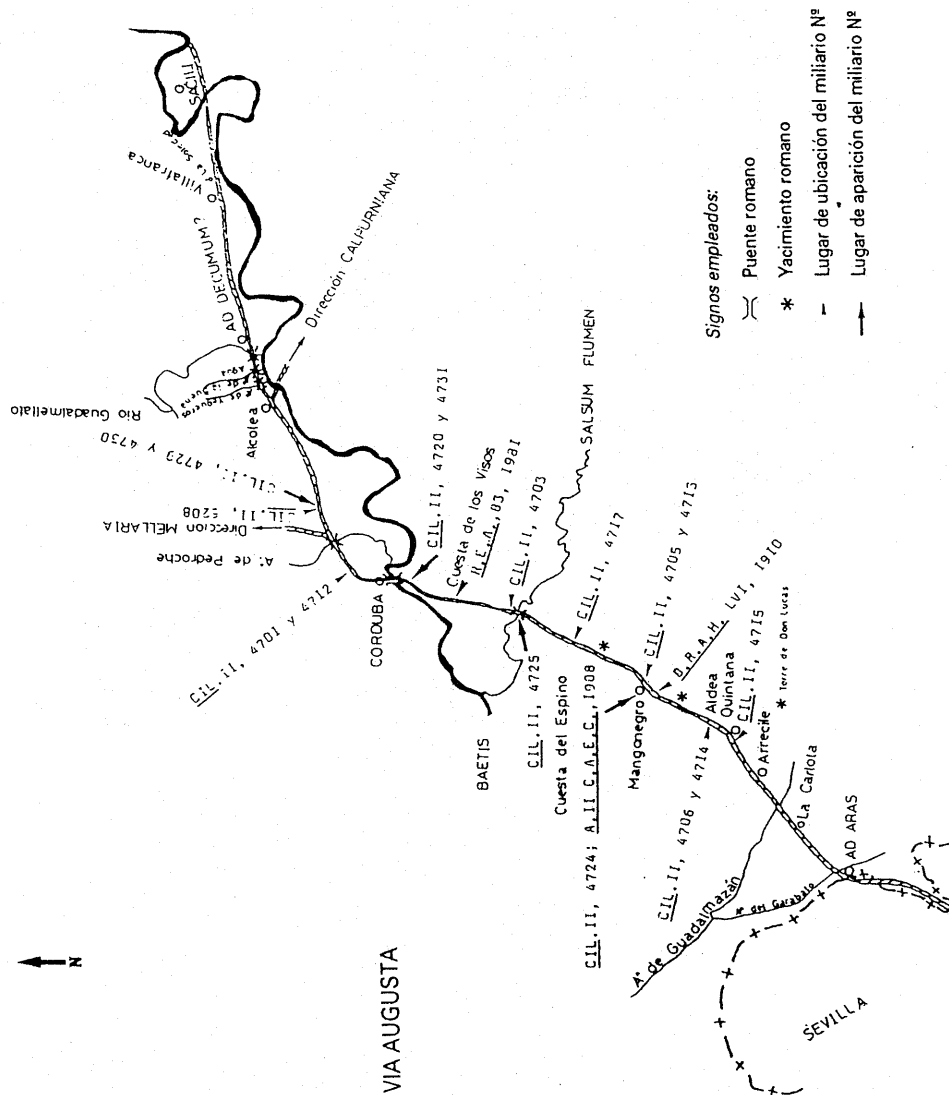
³⁷ C. Fernández Casado, *op. cit.*, 1980, s.p.

³⁸ F. Fernández Franco, *op. cit.*, p. 81.

³⁹ F. Collantes de Terán, *op. cit.*, T. III, p. 97; P. Sillières, «Prospections le long de la via Augusta», *Habis*, 8, 1977(a), p. 334.

⁴⁰ J. M. Roldán, *op. cit.*, 1966, p. 118.

⁴¹ Cfr. R. C. Knapp, *Roman Cordoba*. Berkeley, 1983, p. 36.



1.3. La Vía Augusta: estudio histórico y cronológico

La *Via Augusta* en sí es obra del emperador Augusto; durante su reinado se construirá esta gran arteria de comunicación de la Bética, aunque apoyándose en caminos indígenas y de época republicana. Las fuentes antiguas nos confirman la existencia de un camino que en época de la República discurría entre *Castulo* y *Gades*, pasando por *Obulco*, *Corduba*, *Carmo*, *Obucula* e *Hispalis*. Este camino continuaba por Levante y Cataluña hasta llegar a Roma⁴². Durante el reinado de Augusto se estableció definitivamente el trazado de la *Via Augusta*, y el antiguo camino, más o menos estable, pasó a ser una vía glarea strata, asentada firmemente sobre un terraplén. Con la construcción de esta vía se cumpliría el sueño de toda sociedad mediterránea de la Antigüedad: alcanzar el océano Atlántico, uno de los límites del mundo, representado en Cádiz por las Columnas de Hércules⁴³.

Al margen de las obras parciales desarrolladas a lo largo del Imperio, destacaremos las fases principales constructivas o reparadoras de la calzada:

* **Antecedentes:** La vía existente durante la República, probablemente, fue construida y mantenida por las legiones, ya que éstas invernarón con frecuencia en la *Hispania Ulterior* y por tanto sería lógico suponer que ellas participaron en los trabajos viarios realizados en la provincia.

* **Creación definitiva:** Tanto su trazado como su estructura definitiva se debe a Augusto. Testimonios de esta actividad constructiva serían los miliarios *CIL* II, 4701, 4703, 4705, y 4706, fechables en el 2 a.C. Estrabón (III, 4, 9), nos informa de las modificaciones realizadas en el trazado de la vía, que él llama «exterior», durante el reinado de Augusto; y los Vasos de Vicarello, fechados durante el reinado de Augusto (27 a.C. – 14 d.C.), confirman que la vía de *Gades* a *Roma* estaba terminada a inicios del siglo I d.C.

* **Reparación efectuada bajo los Flavios:** Durante los reinados de Vespasiano, Tito y Domiciano (69 d.C.-96 d.C.) se acomete una reparación en profundidad de la vía, como nos indican numerosos miliarios e inscripciones viarias: «*Viam Augustam / militarem vetustate / corruptam restituit* (n.º 14 del Catálogo); *Viam Aug(ustam) abiano / adoceanum refecit pontes fecit / veteres restituit*» (*CIL* II, 4698). Los adjetivos *vetustas* y *corruptus* nos informan del mal estado en que se encontraba la vía y sus puentes; mientras que los verbos *restituit* y *refecit* nos indican que los trabajos realizados fueron de importancia, así como el verbo *fecit*, que alude a la construcción de puentes nuevos.

La denominación de este camino como *Via Augusta Militaris* (*R.E.A.*, 83, 1981, pp. 255-271) probablemente haría referencia a los orígenes de este camino, ligados primero a las legiones, como vía militar, y posteriormente al emperador Augusto. La calzada fue durante el Imperio una *vía publica*; el carácter de vía militar desaparecería a fines de la República, momento en que los asentamientos de las legiones desaparecen de la provincia.

* **Reparación efectuada bajo el reinado de Caracalla (211-217):** En el 213 se realizan una serie de obras en la vía tras un largo período de inactividad reparadora de 90 años. Un

⁴² Camino seguido por César desde Roma a *Obulco*. Oros., 6, 16, 6; Apiano, *B.C.*, II, 104; Estrabón, III, 4, 9.

⁴³ A la condición de *Gades* como límite del mundo hacen referencia los miliarios de la *Via Augusta* con las palabras *Ad Oceanum*: *CIL* II, 4701, 4703, 4705, 4712, 4716, 6208, etc.

grupo de cinco miliarios aparecidos en Córdoba (CIL. II, 4727, 4728, 4729 y 4730) y Montoro (CIL. II, 4699) confirman la reanudación de los trabajos viarios en el 213.

El miliario más moderno que conservamos de la *Via Augusta* pertenece a Constantino (CIL. II, 4700), se fecha entre el 324 y el 337 d.C., y marca el fin de las obras de reparación en esta calzada; aunque la actividad reparadora de caminos continúa en la Bética hasta el reinado de Valentiniano, emperador del que poseemos un miliario fechable entre el 366 y 368 d. C. (CIL. II, 4733).

La abundancia de miliarios pertenecientes a la *Via Augusta* y la desproporción cuantitativa con respecto a los encontrados en otras vías de la provincia, ponen de relieve su importancia como principal arteria de comunicación de la Bética, lo que a su vez explica la atención que los emperadores prestaron a su mantenimiento. La *Via Augusta* fue el gran nexo de unión de la Bética con Roma y el medio por el que ésta ejerció su control sobre una de las provincias más occidentales del Imperio. Sobre la vía se asentó el *Cursus Publicus*, gracias al cual Roma estuvo en contacto permanente con el aparato administrativo provincial. En su trazado primaron los intereses económicos y administrativos sobre los militares, pues cuando se construyó la Bética era una de las provincias más romanizadas del Imperio.

2. ITEM A CORDUBA CASTULONE (VIA CORDUBA-CASTULO POR ILITURGIS)

Vía que unía *Corduba* y *Castulo* pasando por *Iliturgis* y *Obulco*. Tras penetrar en la provincia de Córdoba por el término municipal de Cañete de las Torres, se acercaba al Guadalquivir, lo cruzaba y se unía a la *Via Augusta* en las proximidades de Alcolea. En su recorrido por nuestra provincia atraviesa zonas llanas de campiña y de valle, donde los obstáculos a salvar son de poca importancia.

A) Fuentes Antiguas

* Itinerario de Antonino

Wess.

402, 6	<i>Item a Corduba Castulone</i>	m.p. XCVIII Sic:
7	<i>Calpurniana</i>	m.p. XXV
403, 1	<i>Vircaone</i>	m.p. XX
2	<i>Iliturgis</i>	m.p. XXXVIII
3	<i>Castulone</i>	m.p. XX

* La Geographika

Estrabón (III, 4, 9) nos describe el recorrido de la «Vía Exterior» entre los Pirineos y *Gades*, así como las transformaciones que sufrió durante el reinado de Augusto; también nos informa que entre *Corduba* y *Castulo* la vía pasaba por *Obulco*, dando incluso la distancia existente entre dicha ciudad y la capital de la Bética. Estrabón nos está describiendo el recorrido de la *Via Heraklea*, que posteriormente se convertirá en *Via Augusta*⁴⁴, tras

⁴⁴ Cfr. J. Blázquez, «La vía *Heraklea* y el Camino de Anibal. Nuevas interpretaciones de su trazado en las tierras del interior». *Simposio, la Red Viaria en la Hispania Romana*. Zaragoza, 1990, pp. 65-66.

sufrir una serie de modificaciones en su trazado, parte de las cuales ya son indicadas en este texto. Por último nos dice que fue la ruta empleada por Cesar para llegar de *Roma* a *Obulco* en veintisiete días.

* *Bellum Hispaniense*

En la obra se nos confirma la existencia de un camino de *Obulco* a *Corduba*, el seguido por César y su caballería para llegar a *Corduba* (*Bell. Hisp.*, 4, 1). Dicho camino debe coincidir en parte con el trazado de la vía *Item a Corduba Castulone*. Cesar no cruzó el Guadalquivir hasta encontrarse frente a *Corduba*. Por tanto, hemos de suponer que el camino republicano no cruzaría el *Baetis* a la altura de Alcolea, sino que continuaría próximo a dicho río hasta llegar frente a la capital de la *Ulerior*, donde se encontraba el puente romano estudiado anteriormente.

* Miliarios

Conocemos tres miliarios que pudieron pertenecer al camino *Item a Corduba Castulone*, mas una inscripción viaria que estudiaremos en este apartado.

Referencia	Emperador	Cronología	Tramo viario al que pertenece
CIL. II, 4698	-	Siglo I d.C.	<i>Iliturgis</i>
A.E.Arq., XXXVII, 1964, n.º 53.	Claudio	44 d.C.	<i>Iliturgis</i>
A. II C.H.A., p.461	-	-	<i>Vircaone-Obulco</i>
<i>Habis</i> , XIV, 1983, pp. 153-154	Claudio	44 d.C.	<i>Calpurniana-Corduba</i>

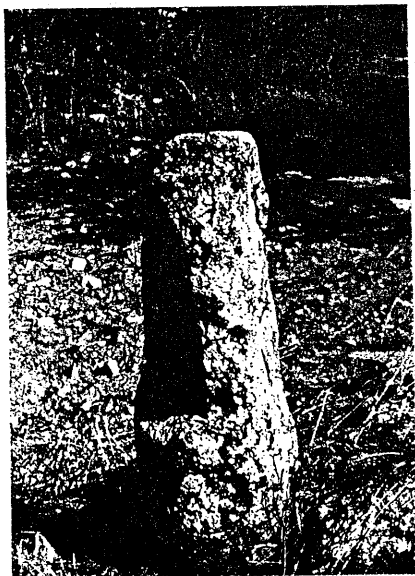
Los miliarios CIL. II, 4698 y A.E.Arq., XXXVII, 1964, n.º 53, fueron encontrados en el despoblado de Maquí, cerca de Mengibar (Jaén), lugar donde R. Corzo y A. Jiménez sitúan *Iliturgis*⁴⁵. A estos miliarios, hemos de añadir otro anepígrafo encontrado por nosotros en las inmediaciones de Porcuna y una inscripción viaria (*Habis*, XIV, 1983, n.º 1, pp. 153-154) que nos confirma la existencia de un puente romano en Alcolea, el cual fue reparado en el reinado de Claudio (vid. Capítulo I, apartado I.2. Fuentes epigráficas).

* *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Vol. 3, Córdoba, 1994, p. 461: Miliario cilíndrico de caliza muy deteriorado; fue encontrado en el término municipal de Porcuna (Jaén), «in situ», dos kilómetros al Norte de dicha población y en las inmediaciones del cortijo del Comendador.

Altura conservada: 1'30 m., diámetro: 0'45 m. (base) a 0'35 m. (parte superior). Presenta un campo epigráfico rebajado, de forma rectangular: 0'30 m. de ancho por 0'45 m. de largo. El texto parece haberse perdido por la erosión de la piedra caliza, aunque puede que el miliario no llevase inscripción, como ocurre con numerosos miliarios de la Alsacia y de otras regiones de Francia (CIL. XII, 5614 y 5615, aparecidos junto al puente de Cart, cerca de Nimes; CIL. XIII, 9148 y 9149, de Coblenza, etc). Sus medidas, forma y el hecho de

⁴⁵ R. Corzo; A. Jiménez, «Organización territorial de la Baetica». A.Esp.Arq., 53, 1980, p. 41. Como indica el *Itinerario de Antonino*, *Iliturgis* era lugar de paso del camino *Item a Corduba Castulone*.

encontrarse «in situ» nos inclinan a considerarlo un miliario de la vía *Item a Corduba Castulone*.



Miliario anépigrafo aparecido «in situ» en las inmediaciones de Porcuna (núm. 52 de la Tabla I).

de las obras más importantes y suntuosas del nuevo camino desde la Corte a Cádiz. Yo he pasado en otras ocasiones este río por el puente antiguo, que me pareció en gran parte de fábrica romana; pero estaba ya demasiado angosto. Si no me engaño le conté veinte arcos⁴⁷».

Las alusiones a la existencia de un puente romano en Alcolea deben ser puestas en relación con la inscripción viaria *Habis*, XIV, 1983, n.º 1, pp. 153-154, aparecida junto al cerro del Chancillerejo (Alcolea). Dada la cercanía del Guadalquivir, creemos que el epígrafe puede hacer referencia a la reparación de un puente, sobre el que iría empotrada la inscripción. Un paralelo lo tenemos en el epígrafe *CIL*. II, 4697, también realizado sobre un bloque de mármol con forma paralelepípedica, que estuvo situado en un puente sobre el arroyo del Guadalmezán.

C) Descripción de la vía

C.1) Descripción topográfica

La vía llega a Porcuna (Hoja 925, «Porcuna», del M.T. escala 1:50.000) procedente de *Vircaone* (Arjona, Jaén), pasando por la Huerta del Comendador (coord. geog.: 37º 53'

B) Fuentes de época Moderna y Contemporánea

– F. Bertaut, viajero francés del siglo XVII, en su obra *Journal de voyage a l'Espagne en 1659* nos informa de la existencia de un puente romano en Alcolea, que cruzaba el Guadalquivir: «El jueves partimos y nos llevaron hasta un cuarto de legua de la ciudad (de Córdoba); a una legua y media de la cual encontramos un pueblo donde están las yeguas de la casta de Córdoba. Allí está ese puente hecho por los romanos sobre el Guadalquivir. Se le llama Argolca y sin duda es Hercúlea, pues el arrecife nos condujo hasta allí⁴⁶».

– A. Ponz en su obra *Viaje por España de Don Antonio Ponz* también nos confirma la existencia de este puente: «A las tres leguas de este camino se pasa el Guadalquivir por un despoblado que llaman Ventas de Alcolea. Se está construyendo sobre dicho río un magnífico puente nuevo, y será una

20'' – 4º 10' 34''), donde se conserva un tramo de la antigua calzada en muy buen estado, de aproximadamente 1'5 Km. de longitud. En este tramo apareció el miliario *R.C.R.P.C.* n.º 48. Penetra en Porcuna (*Obulco*) por el N.E. y se dirige a la Ermita de San Marcos (Hoja 924, «Bujalance», del M.T. escala 1:50.000) donde se encuentra un campo de silos ibero-romanos (coord. geog.: 37º 52' 32'' – 4º 11' 26''). Desde la Ermita de San Marcos desciende hasta el arroyo del Salado, donde se conservan restos de un puente medieval, lo franquea y marcha paralela al arroyo de Tazonar durante un trecho de 4 Km., encaminándose a la provincia de Córdoba. Penetra en el término de Cañete de las Torres (Córdoba) y lo cruza por el norte pasando por los cortijos del Alamillo y de Fuente de la Cruz. Continúa por el límite de los términos municipales de Cañete y de Bujalance (Córdoba) pasando por la finca de Valparaiso, donde existieron restos de construcciones hidráulicas romanas. En este camino que de *Obulco* conduce a Bujalance se conservaban restos de vía romana a inicios de siglo, según nos informa E. Romero de Torres⁴⁸. La vía entraba en Bujalance por la Ermita del Nazareno.

El camino seguido por la vía entre la Huerta del Comendador y Bujalance, está flanqueado por un gran número de yacimientos ibéricos y romanos que confirman su antigüedad:

- Término municipal de Porcuna: Necrópolis ibérica de Cerrillo Blanco⁴⁹; campo de silos ibero-romanos de la Ermita de San Marcos⁵⁰; asentamientos romanos de arroyo del Tazonar y La Tejera⁵¹.
- Término municipal de Bujalance: Asentamientos ibero-romanos de Los Alamillos y Pasada de Porcuna⁵²; asentamientos romanos de El Perezoso, Cerro del Cura, Fuente Pecados, Camino Alto⁵³ y Valparaiso⁵⁴.

Desde Bujalance la vía continuaría su trazado recto con dirección E.-O., encaminándose a la barriada de Los Ángeles (Alcolea). J. Bernier Luque encontró restos de calzada romana en el límite sur del término



Vía Corduba-Castulo por Iliturgis en las inmediaciones de Porcuna. A la izquierda puede apreciarse la ubicación original del miliario anépigrafo (núm. 52 de la Tabla I).

⁴⁶ E. Romero de Torres, «Inscripciones romanas de Bujalance y Córdoba». *B.R.A.H.*, LXII, 1913, p. 73.

⁴⁹ Ha sido estudiada por J. González Navarrete; O. Arteaga; y C. Ungueti, «La necrópolis de «Cerrillo Blanco» y el poblado de los «Alcores» (Porcuna, Jaén)». *N.A.H.*, 10, 1980, pp. 183-217.

⁵⁰ Estudiados por P. J. Lacort Navarro, *op. cit.*, 1989.

⁵¹ Yacimientos prospectados por J. Serrano; y J. A. Moreno, *Arqueología inédita de Córdoba y Jaén*. Córdoba, 1984, pp. 156-157 y 164.

⁵² *Idem*, 1984, pp. 107 y 111.

⁵³ *Idem*, 1984, pp. 98, 95, 112-113 y 78.

⁵⁴ E. Romero, *op. cit.*, 1913, p. 72-73.

⁴⁶ F. Bertaut, *op. cit.*, 1919, p. 147.

⁴⁷ A. Ponz, *op. cit.*, Libro XVI, Carta VI, pp. 275-276.

municipal del Carpio, en el cortijo de Mari Lozana, que pudieron pertenecer a la vía que estudiamos⁵⁵. Los datos obtenidos del análisis de las fuentes parecen indicarnos que la vía llegaría hasta las proximidades de Alcolea, cruzaría el *Baetis* por el puente de «veinte arcos» y se uniría al camino *Alio Itinere a Corduba Castulone*, para continuar juntas el trayecto existente hasta *Corduba*. Suponemos que en época republicana, antes de que fuese construido un puente en Alcolea, la vía continuaría su trazado por la margen izquierda del *Baetis*, hasta llegar a *Corduba*.

C.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

El tramo de vía conservado en las proximidades de la «Huerta del Comendador» nos ha permitido conocer en profundidad su estructura, así como las técnicas constructivas empleadas en ella. Dicho estudio fue realizado en el Capítulo III: «Aspectos técnicos y constructivos», al que remitimos. Era una *via glareae strata*. Su anchura a su paso por la «Huerta del Comendador» oscila entre 3,90 m. y 2,80 m., aunque originariamente debió de ser mayor, ya que parte de la vía ha sido roturada o queda bajo los gruesos muros de piedra que limitan las propiedades circundantes. La rectitud de su trazado se aprecia en algunos tramos, como en el comprendido entre la ermita del «Nazareno» y el yacimiento de «Valparaiso».



Vía Corduba-Castulo por Iliturgis en las inmediaciones de Porcuna. Detalle de los contrafuertes laterales.

⁵⁵ D. Ortiz; J. Bernier; M. Nieto; F. Lara, *Catálogo Artístico y Monumental de la Provincia de Córdoba. Tomo II, Cabra-El Carpio*. Córdoba, 1983, p. 259.

C.3) Obras de fábrica

No se conserva ningún puente romano en esta vía ya que del existente sobre el Guadalquivir no queda resto alguno. De él sólo sabemos que era angosto y tenía veinte arcos, según nos informan las fuentes de época Moderna y Contemporánea.

D) Mansiones y puntos de descanso

La distancia media existente entre las cinco mansiones era de 29,3 km., cifra que se acerca mucho a la de 30 o 35 km. dada por R. Chevalier como distancia normal entre mansiones⁵⁶. De las cinco mansiones tan sólo dos estaban situadas en nuestra provincia: *Corduba* y *Calpurniana*.

* *Corduba*. Para su estudio remito a las mansiones de la vía *Alio itinere a Corduba Castulone*.

* *Calpurniana*. Para nosotros la *mansio* de *Calpurniana* debió estar situada en la actual Bujalance o en sus proximidades, aunque otros investigadores la localizan en El Carpio o en Cañete de las Torres. *Calpurniana* aparece nombrada en la *Geographica* de Ptolomeo (II, 4, 9.), por lo tanto sería una *mansio* situada en un núcleo urbano, pues este autor nos da siempre la situación de poblaciones.

Según las fuentes antiguas *Calpurniana* estaba situada a XX m.p. (29,6 Km.) de *Vircaone* (*Urgao*, Arjona, Jaén) y a XXV m.p. (37 Km.) de *Corduba*. Las mediciones realizadas con el curvímetro, siguiendo el trazado anteriormente propuesto para la vía, dan una distancia de 30 Km. entre Bujalance y Arjona, que coincide con los XX m.p. (29,6 Km.) marcados en el *Itinerario de Antonino*. Por otra parte, ni Cañete de las Torres ni El Carpio se encuentran a 29 ó 30 Km. de Arjona, por lo que quedarían descartadas como posibles lugares donde ubicar *Calpurniana*. También hemos de señalar que la distancia existente entre Bujalance y Córdoba (si tomamos como ruta una línea recta entre la primera población y el Cordel de Alcolea, para desde Alcolea continuar hasta Córdoba) es de 36,5 -37 Km., cifra muy similar a la marcada por las fuentes antiguas entre *Corduba* y *Calpurniana*, que era de XXV m.p. (37 Km.).

E) Otras poblaciones existentes junto a la vía

* *Obulco Pontificiense*. Población de origen ibérico identificada con Porcuna (Jaén); bajo el dominio romano alcanzó el *status* de municipio de derecho latino y perteneció al *Conventus Cordubensis*. El papel desempeñado por *Obulco* en la guerra del 45 a.C. entre los hijos de Pompeyo y J. César, como base de partida de las tropas cesarianas, refleja su importancia estratégica, ya que controlaba dos importantes vías de penetración: una hacia el valle del Guadalquivir y la otra hacia la campiña de Córdoba (vía *Obulco-Ulia*).

⁵⁶ La distancia entre mansiones es muy variable, depende en gran parte de la importancia y del tráfico de la vía. R. Chevalier, *op. cit.*, p. 214, da como distancia normal 30 o 35 km. Para J. M. Roldán, *op. cit.*, 1971, p. 76, la distancia media entre las mansiones de la vía de la Plata es de 20 km.

F) Estudio histórico-cronológico

El tramo de la vía comprendido entre *Castulo* y *Obulco* fue utilizado durante la dominación cartaginesa, formando parte de un camino que llegaba hasta *Malaca*⁵⁷. La ruta estaba flanqueada por una serie de recintos llamados por Plinio *Turres Hannibalis* (*N.H.*, II, 181; XXV, 169). Tras la conquista romana, debió de crearse de forma estable un camino que uniese *Castulo* con *Corduba*, aprovechando el existente anteriormente hasta *Obulco* y continuándolo hasta la capital, de hecho, de la *Hispania Ulterior*. Este camino fue durante la República el principal eje de comunicación del valle del Guadalquivir y el que permitía acceder a otras rutas importantes, como la que comunicaba *Obulco*, *Iptuci*, *Ucubi* y *Ulia*. Prueba de esta afirmación la tenemos en que Cesar eligiese como punto de partida de sus operaciones militares a *Obulco*, en vez de establecerla en *Epora*, que gozaba del estatuto de *civitas foederata* y que también debió de inclinarse por el bando cesariano, como recientemente ha probado J.F. Rodríguez Neila⁵⁸. El texto de Estrabón (III,4,9.) también confirmaría que, en época republicana, la antigua ruta que desde los Pirineos llegaba a *Corduba* y *Gades* utilizaba el camino conocido como *Item a Corduba Castulone*, aunque ya en época de Augusto se comenzarán a producir rectificaciones en su trazado.

En el reinado de Augusto se iniciaron las obras de acondicionamiento del otro camino que comunicaba *Castulo* y *Corduba* pasando por *Epora*, como nos lo indica el miliario *CIL*. II, 4701 y la realización de puentes como el de Villa del Río. Estas obras se incluyen dentro del plan general de construcción de la *Via Augusta*, como nos lo confirman otros miliarios de Augusto encontrados en distintos tramos de su recorrido⁵⁹: *CIL*. II, 4703, 4705, 4706, etc. Determinados trazados del antiguo camino fueron modificados, como el que pasaba por el *Campus Spartarius*, o el existente entre *Corduba* y *Castulo*. Con la construcción de la *Via Augusta*, el camino *Item a Corduba Castulone* pasó a desempeñar una importancia secundaria y el camino *Alio Itinere a Corduba Castulone*, más corto que el anterior en XXI millas, pasó a ser el principal. La diferencia cuantitativa de miliarios, pertenecientes a una y a otra vía, parece indicarnos que la ruta principal y por tanto la más cuidada fue *Alio Itinere a Corduba Castulone*; mientras que del ramal *Item a Corduba Castulone* no se conserva ningún miliario de Augusto, creador de la ruta que lleva su nombre.

La ruta *Item a Corduba Castulone*, debió continuar jugando un papel importante dentro de la red viaria de la Bética, como nos lo indica su reparación durante el reinado de Claudio (*A.E.Arq.*, XXXVII, 1964, pp. 142-144; *Habis*, XIV, 1983, pp. 153-154), y el que aparezca recogida en el *Itinerario de Antonino*, obra que se fecha a fines del siglo III, durante el reinado de Diocleciano. El *Anónimo de Rávena*, obra del siglo VII, inspirada en un mapa del siglo II, que fue actualizado en los siglos V o VI, no recoge esta vía. Hemos de pensar por tanto que a partir del siglo IV la ruta caería en el olvido.

⁵⁷ J. Fortea; J. Bernier, *op. cit.*, p. 135.

⁵⁸ J. F. Rodríguez Neila, *op. cit.*, 1990, pp. 230-232.

⁵⁹ Para Cataluña, vid. F. Pallí, *La Via Augusta en Cataluña*. Barcelona, 1985, miliarios 4 y 6, pp. 91-94, donde ya aparece el nombre de *Via Augusta*.

3. VIA CORDUBA-ANTICARIA-MALACA

Vía que partiendo de *Corduba* atravesaba la campiña de Norte a Sur, encaminándose a Anticaria. En esta población se unía a la vía *Hispalis-Anticaria* y continuaba su recorrido para llegar a *Malaca*. Aunque las fuentes antiguas nos describen el trazado de este camino y nos confirman su existencia desde época Republicana, los restos materiales que han quedado son muy escasos, debido a que la vía atravesaba fértiles tierras de campiña, que han sufrido intensamente la acción antrópica. Para restituir el trazado de la vía *Corduba-Anticaria* hemos recurrido al estudio de los escasos restos conservados y los hemos complementado con la información proporcionada por los yacimientos cercanos al camino: campos de silos, centuriaciones, necrópolis y asentamientos rurales romanos.

A) Fuentes Antiguas

* Itinerario de Antonino

Wess.		
409, 1	<i>Item a Gadis Corduba</i>	m.p. CCXCV, Sic
.....		
412, 2	<i>Anticaria</i>	
3	<i>Ad Gemellas</i>	m.p. XXIII
4	<i>Ipagro</i>	m.p. XX
5	<i>Ulia</i>	m.p. X
6	<i>Corduba</i>	m.p. XVIII

En el *Itinerario de Antonino* la vía *Corduba-Anticaria* se describe formando parte de un camino que unía *Corduba*, *Hispalis* y *Gades*: *Item a Gadis Corduba*. Según la teoría defendida por V. Hurtado⁶⁰ la ruta que describe el *Itinerario de Antonino*, en su tramo *Corduba-Hispalis*, estaría constituida por dos vías distintas que enlazaban en un punto común (*Anticaria*): vías *Corduba-Malaca* e *Hispalis-Malaca*. Dicha teoría explicaría que se necesitase un recorrido tan largo y tan apartado para unir dos ciudades tan próximas. La ruta principal y directa entre *Corduba* e *Hispalis* sería la *Via Augusta*.

* Anónimo de Rávena

PP.	IV, 44
315
	<i>Item iuxta super scriptan Corduba est</i>
	<i>ciuitas que dicitur</i>
	<i>Uria</i>
	<i>Ipagio</i>
	<i>Sabe Gemella</i>
316, 1	<i>Anticaria</i> 280
.....	

⁶⁰ V. Hurtado, «La provincias hispano-romanas y las vías de Antonino», *M.E.*, 5, 1964, pp. 105-106.

*Iherum in ipsa Spania est ciuitas
que dicitur 290
Hispalis, cuius iuxta est ciuitas
que dicitur
Balsilippa
Cirsona
Olipium 295
Osipon
Urgapa
Antigaria
Rataspen*

En el *Anónimo de Rávena* se nos describen las vías *Corduba-Anticaria* e *Hispalis-Malaca* como dos rutas totalmente independientes, lo que confirma la teoría defendida por V. Hurtado. En la vía *Hispalis-Malaca* no se cita el punto terminal, que se deduce por aparecer citada *Rataspen* (Cauche el Viejo), ciudad situada a medio camino entre *Anticaria* y *Malaca*. Al unirse las dos vías descritas por el *Anónimo de Rávena* en *Anticaria*, es lógico suponer que la procedente de *Corduba* también continuaría su recorrido hasta *Malaca*.

* *Bellum Hispaniense*

En la obra se hace referencia a una ruta que unía *Ulía* (Cerro de la Alcoba?, Montemayor) y *Corduba* directamente. Fue la utilizada por Cneo Pompeyo tras levantar el sitio de *Ulía* (*Bell. Hisp.*, 4, 1), y probablemente coincidiría con el tramo *Ulía-Corduba* de la vía *Malaca-Corduba*.

* Miliarios

Contamos con un miliario de Adriano fechable en el 122-123 (*C.I.L.* II, 4694), que por su aparición en el foro de *Anticaria* pudo pertenecer a las vías *Corduba-Malaca* o *Hispalis-Malaca*. En el tramo viario que unía *Anticaria* y *Malaca*, pasando por *Cartima*⁶¹ (Cártama, Málaga), aparecieron tres miliarios: dos de Maximino I (235-238) (*CIL* II, 4693 y 4695) y otro de Decentio (351-353) (*CIL* II, 4692). Estos epígrafes nos confirman que las vías que unían a *Malaca* con el valle del Guadalquivir fueron atendidas durante el Imperio.

B) Fuentes medievales, modernas y contemporáneas

* El geógrafo árabe Edrisi en su *Geografía* nos describe el camino existente, en la primera mitad del siglo XII, entre Lucena y Córdoba: «*De Lucena a Córdoba se cuentan 14*

⁶¹ *Malaca* y *Anticaria* estuvieron unidas en época romana por dos ramales viarios:

- *Vía Anticaria-Aratipsi-alaca*: *Rav.*, IV, 45-298-299.

- *Vía Anticaria-Cartima-Nescania-Malaca*: *CIL* II, 4692 y 4693.

Para su estudio vide E. Serrano; R. Atienza, «Las comunicaciones de Antequera en la época romana», *Jabega*, 31, 1980, pp. 16-17; C. Gosalbes, *op. cit.*, pp. 97-122; P. Sillières, *op. cit.*, 1990, pp. 408-409 y 419; R. Corzo; M. Toscano, *op. cit.*, pp. 155-157.

*millas. Estos fuertes están en la vecindad de los de Poley (Aguilar) y Monturque,...Desde el fuerte de Poley a Córdoba, 20 millas*⁶²».

* La obra anónima *Luz y guía de caminantes jesuitas por su provincia de Andalucía*, fue publicada en Sevilla, en 1755, con el fin de facilitar el viaje a los asistentes a la asamblea de la Provincia Bética de la Compañía de Jesús, reunida en Sevilla ese mismo año⁶³. En ella aparecen como puntos intermedios del camino entre Córdoba y Málaga, las siguientes poblaciones: Montilla, Lucena y Antequera.

Las fuentes medievales y modernas, datables antes del reinado de Carlos III, muestran la pervivencia del trazado de la antigua vía romana. No obstante, las grandes obras de infraestructura caminera, realizadas entre 1759 y 1808, harán que se modifique el recorrido del camino Córdoba-Antequera, como nos lo confirman las guías de caminos publicadas por P. Rodríguez Campomanes y F. J. de Cabanés. Ambos autores nos describen el camino existente, después de 1761, entre Córdoba y Antequera; éste discurría muy apartado del recorrido de la antigua vía romana, por Montalbán (Córdoba) y Puente Don Gonzalo⁶⁴ (antiguo nombre de Puente Genil, Córdoba).

C) Descripción de la vía

C.1) Descripción topográfica

La vía parte de Córdoba con dirección N.-S. (Hoja 923, «Córdoba», del M.T. escala 1:50.000), cruza el puente Viejo del Guadalquivir (coord. geog.: 37° 52' 38" - 4° 46' 22"), atraviesa el Campo de la Verdad y toma la carretera nacional 432 hasta alcanzar la Vereda de la «Rambla», que no abandonará hasta las proximidades de Fernán Núñez (Córdoba). Sigue la vereda, pasando junto a los cortijos del «Carrascal» (Hoja 944, «Espejo», del M.T. escala 1:50.000) y del «Haza del Carrascal»; cruza la línea férrea Córdoba-Málaga y llega a las orillas del río Guadajoz (*Salsum flumen*, coord. geog.: 37° 47' 38" - 4° 44' 50").

La vía franquea el Guadajoz por un vado que fue acondicionado, como lo prueban las grandes losas de piedra que encontramos en el lecho del río, a continuación discurre paralela al arroyo de los Abades, dejando a un lado el cortijo «Nuevo de la Silera», en cuyas tierras apareció un campo de silos romanos (coord. geog.: 37° 46' 56" - 4° 44' 4"). El conjunto está formado por diez silos, con un volumen de 68 m³ cada uno. Entre todos podrían almacenar unos 533.664 kg. de cereal⁶⁵. Estas cantidades de cereal, lógicamente, no serían para autoconsumo, por lo que gran parte de la producción sería comercializada. Al estar situados los silos muy próximos a la vía *Corduba-Malaca*, suponemos que la producción almacenada en ellos saldría por dicha vía.

Entre el cortijo Nuevo de la Silera y *Ulía* perdemos completamente el rastro del antiguo camino romano, problema que se acrecienta al desconocer el emplazamiento exacto de la ciudad de *Ulía*, donde se encontraba una *mansio* de la vía *Corduba-Anticaria*. M^a L. Cor-

⁶² Traducción de A. Blázquez, *op. cit.*, pp. 42-43.

⁶³ Esta obra y una breve pero interesante introducción ha sido publicada por A. López Ontiveros, «Caminos e itinerarios andaluces en 1755 según «Luz y guía de caminantes Jesuitas», *Estudios Regionales* 25, 1989, pp. 203-216.

⁶⁴ P. Rodríguez Campomanes, *op. cit.*, 1761, pp. 42-43, «De Madrid a Málaga»; F.J. Cabanés, *op. cit.*, p. 135, «Comunicación de Córdoba con Montilla, Puente de don Gonzalo y Antequera».

⁶⁵ Cálculos realizados por P. J. Lacort Navarro, «Cereales en Hispania Ulterior: Silos de época ibero-romana en la campiña de Córdoba», *Habis* 16, 1985, pp. 363-388.

tijo considera posible que *Ulia* estuviese enclavada en el cerro de la Alcoba, situado a un kilómetro al sur de la actual población de Montemayor⁶⁶. A modo de hipótesis podemos plantear que la vía tras cruzar el río Guadajoz continuase su recorrido paralela al arroyo de los Abades, pasando junto a los cortijos de Camachuelos y de Silillos el Alto, alcanzando la carretera nacional 331 entre los km. 429 y 430 y bordeándola hasta llegar a las afueras de Montemayor, donde se sitúa el cerro de la Alcoba. Entre las actuales poblaciones de Fernán Núñez y Montemayor se creyó constatar la existencia de restos de una *centuriatio* romana, perteneciente al municipio de *Ulia*⁶⁷. En caso de aceptar su existencia, las vías *Corduba-Anticaria* y *Obulco-Ulia* pudieron servir de base a dicha centuriación.



Alcantarilla musulmana conservada sobre la Vía Corduba-Malaca, en las inmediaciones de Montilla

Desde *Ulia* (Hoja 966, «Montilla», del M.T. escala 1:50.000) la antigua calzada continuaba su recorrido por el Camino Viejo de Montilla. En este tramo A. Blázquez y A. Delgado encontraron restos de la vía hoy desaparecidos⁶⁸. Penetraba en la actual población de Montilla (Córdoba), para salir junto a la estación del ferrocarril donde existió una necrópolis romana. En las proximidades de Montilla encontramos restos de una vía secundaria que

⁶⁶ M.ª L. Cortijo Cerezo, «El territorio uliense en época romana», *Homenaje al Profesor Francisco Presedo*. En prensa, s.p. La autora también recoge en este trabajo una serie de yacimientos romanos situados cerca de la vía *Corduba-Malaca*, que pertenecen a los términos municipales de Fernán Núñez y Montemayor y que nos están confirmando indirectamente la antigüedad del camino que estudiamos. Sobre *Ulia* vid. M.ª Luisa Cortijo, *El municipio romano de Ulia (Montemayor, Córdoba)*. Córdoba, 1990.

⁶⁷ M.ª L. Cortijo Cerezo, *op. cit.*, 1988, vol. II, pp. 333-343.

⁶⁸ A. Blázquez y A. Delgado, «Vías romanas de Sevilla a Córdoba por Antequera – de Córdoba a Castulo por Epora – de Córdoba a Castulo por El Carpio», *M.J.S.E.A.*, 59, 1923, p. 5.

uniría alguna propiedad particular con la *via publica*, ya que se pierde totalmente tras recorrer una distancia de kilómetro y medio. Los restos conservados se localizan entre las coordenadas geográficas 37° 34' 36" – 4° 38' 56" y 37° 34' 0" – 4° 39' 34".

La vía *Corduba-Malaca* se encamina a Aguilar paralela a la línea férrea, por un camino actualmente reformado donde se conserva una alcantarilla de época medieval, constituida por un arco de herradura. Más adelante cruza el río Cabra y asciende a Aguilar (*Ipagrum*), bordeando la necrópolis romana de dicha población⁶⁹. Continúa por la carretera local de Aguilar a Moriles hasta el km. 1,5 (Hoja 988, «Puente Genil», del M.T. escala 1:50.000) en que la abandona para tomar el camino «Alto de Aguilar». Discurre por el límite de los términos municipales de Monturque y Moriles, uniéndose a ella el Camino de «Metedores» (coord. geog.: 37° 27' 56" – 4° 35' 58"). En las inmediaciones del cruce de caminos se encuentra un yacimiento romano excavado por Ana María Vicent, donde aparecieron varios mosaicos y restos de unas termas. En superficie encontramos *tegulae* y *terra sigillata*. Continúa por el camino «Alto de Aguilar» hasta llegar a las Navas del Selpillar (término municipal de Lucena, Córdoba), pasando por el cortijo de la «Campana» (coord. geog.: 37° 26' 50" – 4° 35' 28"), donde se conservan restos de un asentamiento romano. En superficie aparece abundante cerámica *sigillata* y *tegulae*. En las Navas del Selpillar fue encontrada una inscripción marcando la existencia de un *locus funerario* (*CIL* II, 1630) que probablemente estaría situado junto a la vía pública.

Sigue por la carretera local Navas del Selpillar – cortijo de la «Colina de la Virgen», cruza el río Lucena, donde existió una alcantarilla⁷⁰, y continúa con dirección N.-S. hasta Benamejé, pasando por el Cerro de la «Cárcel» (coord. geog.: 37° 21' 34" – 4° 35' 10") y por la Venta «Cabrera» (Hoja 1006, «Benamejé», del M.T. escala 1:50.000). En el Cerro de la «Cárcel» existió un recinto ibero-romano desde donde se controlaba el vado del río Anzur, por el que pasaba la vía *Corduba-Malaca*. En sus proximidades se conservan restos de la calzada que más adelante estudiaremos. En las cercanías de la Venta «Cabrera» (coord. geog.: 37° 18' 0" – 4° 33' 4") se ubicaría *Ad Gemellas*, por encontrarse a XXIII m.p. (34 km.) de *Anticaria* (Antequera, Málaga) y a XX m.p. (29, 6 km.) de *Ipagrum* (Aguilar).

El camino penetra en Benamejé y desciende hacia el río Genil para franquearlo por donde actualmente lo hace la carretera nacional 331 (coordenadas geográficas 37° 15' 18" – 4° 32' 22") y continuar su recorrido a *Anticaria* (Antequera, Málaga). Abandona la carretera nacional 331 en el Km. 504, pasa junto al cortijo de las «Parejas» y por la venta de «Cisneros», alcanza la carretera de Cartaojal a Antequera y la sigue hasta unirse a la Nacional 331 entre los kilómetros 513-514. Desde aquí su trazado coincide con el de la carretera nacional hasta llegar a Antequera.

C.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

Los restos de pavimento encontrados en la Vereda de la «Rambla» (coord. geog.: 37° 48' 12" – 4° 44' 50" aproximadamente) nos confirman que era una *via glareae strata*.

⁶⁹ D. Ortiz; J. Bernier; M. Nieto; F. Lara, *Catálogo artístico y monumental de la provincia de Córdoba*. T. I: *Adamuz-Bujalance*. Córdoba, 1981, p. 52.

⁷⁰ A. Blázquez y A. Delgado, *op. cit.*, 1923, p. 5.

En las proximidades del Cerro de la «Cárcel», entre las coordenadas geográficas 37° 21' 42" - 4° 35' 18" y 37° 21' 26" - 4° 35' 24", encontramos un tramo de la antigua vía muy deteriorado. La calzada ha sido desventrada por la erosión, conservándose restos de los contrafuertes laterales y bloques de conglomerado pertenecientes al *nucleus*, que aparecen cohesionados por el paso del tiempo. El *nucleus* estaba compuesto a base de guijarros, cal y arena. El ancho de vía conservado era de 3,90 m.

El camino secundario que partía de la vía *Corduba-Malaca* a su paso por Montilla se conserva en muy buen estado. El pavimento era de guijarros de caliza y estaba enmarcado por unos bordillos cuya función era evitar el desventramiento de la calzada.



Camino secundario que partía de la Vía Corduba-Malaca.

El trazado de la vía principal se caracteriza por su rectitud, así como por buscar recorridos en altura desde donde dominar las tierras bajas circundantes. El camino «Alto de Aguilar» y el tramo de vía existente entre el cortijo de «Camachuelos» (coord. geog.: 37° 44' 52" - 4° 45' 4") y Fernán Núñez (coord. geog.: 37° 40' 20" - 4° 43' 30") lo confirman. Cuando es necesario franquear un fuerte obstáculo, el recorrido de la vía se vuelve sinuoso y quebrado, como podemos apreciar en el trazado de la vía a su paso por el río Anzur y por el Cerro de la «Cárcel» (coord. geog.: 37° 21' 34" - 4° 35' 10").

La distancia existente entre *Corduba* y *Anticaria* según el *Itinerario de Antonino* era de LXXI m.p. (105 km.). Al realizar las mediciones sobre el trazado por nosotros propuesto observamos que éstas concuerdan con las dadas por las fuentes:

Tramo	Distancias dadas por el Itinerario de Antonino	Distancias resultantes de las mediciones
<i>Anticaria-Ipagrum*</i>	XXXXIII** = 63,68 km.	62 km.
<i>Ipagrum-Ulia</i>	X = 14,81 km.	15 km.
<i>Ulia-Corduba</i>	XVIII = 26,65 km.	26,80 km.
Total		
<i>Anticaria-Corduba</i>	LXXI = 105,14 km.	103,8 km.

*En el gráfico no hemos incluido la *mansio Ad Gemellas* por desconocer su ubicación exacta.

**El valor dado a la milla romana es de 1.481 m.

Para A. Blázquez, A. Delgado y R. Thouvenot⁷¹, la vía en el tramo *Ulia-Corduba* seguía la carretera nacional 331, uniéndose en la Cuesta del Espino a la *Via Augusta* y franqueando el río Guadajoz por el puente Viejo. Si la vía *Corduba-Malaca* hubiera utilizado este recorrido, la distancia entre *Ulia* y *Corduba* habría sido de 31 km. o XXI m.p., V m.p. más que las indicadas en el *Itinerario de Antonino*. Nosotros creemos que la vía se encaminaba directamente al río Guadajoz (*Salsum flumen*) y lo vadeaba en las proximidades del cortijo de la «Sileria» (coord. geog.: 37° 46' 38" - 4° 44' 48"), para posteriormente dirigirse a Córdoba. Por este recorrido la vía empleaba 26,80 km. en llegar a *Corduba*, distancia muy aproximada a los XVIII m.p. (26,65 km.) que marca el *Itinerario de Antonino*. El río Guadajoz es perfectamente vadeable por esta zona durante casi todo el año, por lo que es ilógico que la vía alargara su recorrido buscando el puente utilizado por la *Via Augusta*. Si en determinadas épocas del año las crecidas impidieran vadear el río, los viajeros tan sólo tendrían que seguir su curso aguas abajo, hasta llegar al puente Viejo del Guadajoz, distante apenas 5 km. del vado.

C.3) Obras de fábrica

No se conserva ningún puente de fábrica romana en esta vía. En la orilla derecha del río Anzur se localiza una estructura que pudo servir de basamento a un puente de madera. Se trata de una rampa de un ancho aproximado de 13,5 metros y de una altura de 1,10 metros. Su pavimento esta formado por grandes piedras de caliza amalgamadas con mortero. La estructura descrita se encuentra flanqueada por dos contrafuertes laterales, de 1 a 1,5 metros de grosor, orientados paralelamente a la rampa y realizados en *opus caementicium*⁷².

D) Mansiones

La distancia media existente entre las cinco mansiones es de 21 km.

* *Corduba*. Para su estudio remito a las mansiones de la vía *Alto itinere a Corduba Castulone*.

⁷¹ A. Blázquez y A. Delgado, *op. cit.*, 1923, p. 5; R. Thouvenot, *Essai sur la province romaine de Bétique*. París, 1973, p. 490.

⁷² J. M. Lara, *Estudio arqueológico del yacimiento Ibero-romano de Morana. Término municipal de Lucena, (Córdoba)*. Córdoba, 1990, pp. 106-107 y figura n.º 9. Sobre el uso de la madera en la construcción de puentes romanos vid. F. Lagrange, «L'usage du bois dans la construction de ponts», *Le bois et la forêt en Gaule et dans les provinces voisines, Caesariadunum XXI*, 1985, pp. 161-167.

* *Ulia*. Fue municipio de derecho latino, perteneciente al *Conventus Astigitanus* (vid. nota 66). En *Ulia* se unía a la vía *Corduba-Malaca* otra procedente de *Obulco* y *Castulo*.

* *Ipagro*. Desconocemos su *status* jurídico, aunque por su ubicación perteneció al *Conventus Astigitanus*. Se localiza esta población en la Dehesa de los «Moriles», en las proximidades de Aguilar⁷³ (Córdoba).

* *Ad Gemellas*. Una vez conocido el recorrido de la vía y la distancia existente entre las *mansiones*, podremos localizar con bastante seguridad la ubicación de *Ad Gemellas*. Dicha *mansio* estaba a XXIII m.p. (34,06 km.) de *Anticaria* (Antequera) y a XX m.p. (29,62 km.) de *Ipagram* (Aguilar). Desarrollando ambas distancias con el curvómetro en las hojas del M.T. escala 1:50.000, encontramos el punto aproximado donde se ubicaría *Ad Gemellas*: la venta «Cabrera» (coord. geog.: 37° 18' 0" – 4° 33' 4").

El uso de *Ad* más un sustantivo en acusativo (*Ad Gemellas*) nos indica que la *mansio* se encontraba situada junto al objeto señalado en acusativo. Frente a la venta «Cabrera» nos encontramos con dos montes muy próximos entre sí que presentan una parecida morfología: cotas 488 (coord. geog.: 37° 18' 56" – 4° 33' 4") y 480 (coord. geog.: 37° 18' 24" – 4° 32' 36"). Es posible que el nombre de la *mansio* aludiera a estos dos montes, a los que se pueden considerar gemelos.

E) Otras poblaciones existentes junto a la vía

* Montilla. Como vimos anteriormente, por esta población pasaba la vía *Corduba-Malaca*. La existencia de una necrópolis romana y la aparición de restos arqueológicos en Montilla nos confirman su antigüedad como núcleo urbano, aunque desconocemos su importancia e incluso su nombre.

* Monturque. Quedaba a 2 km. al este de la vía *Corduba-Malaca*. Ocupa una importante situación estratégica, ya que controlaba el cruce de dicha vía con el camino de «Metedores», así como la unión del segundo con el camino Viejo de Espejo. S. de los Santos Gener y M. Ferreiro López sitúan en Monturque a *Spalis*, población citada en el *Bellum Hispaniense*; P. J. Lacort cree que en Monturque existió una *civitas stipendiaria*, que en época flavia alcanzó el estatuto municipal⁷⁴.

F) Estudio histórico-cronológico

Según J. Fortea y J. Bernier, el tramo de la vía comprendido entre el camino «Alto de Aguilar» y *Malaca* fue utilizado por los púnicos⁷⁵. Formaba parte de una ruta que procedente de *Castulo* (Cazlona, Linares, Jaén) llegaba a *Malaca* (Málaga), pasando por *Obulco* (Porcuna, Jaén), *Iponoba* (Cerro del Minguillar, Baena, Córdoba), *Igabrum* (Cabra, Córdoba) y *Anticaria* (Antequera, Málaga). El camino estaría defendido por una serie de recintos, como el de Morana, situado en el Cerro de la «Cárcel». Esta hipótesis parece ser confirmada por recientes trabajos, que nos indican la existencia de una ruta de penetración de cerá-

⁷³ A. Blázquez y A. Delgado, *op. cit.*, 1923, p. 5.

⁷⁴ S. de los Santos Gener, *op. cit.*, 1955(a), pp. 54 ss.; M. Ferreiro, *op. cit.*, nota 588 del Capítulo VIII, p. 723; P. J. Lacort, *Monturque en la época romana*. Córdoba, 1993, pp. 71-72.

⁷⁵ J. Fortea, J. Bernier, *op. cit.*, p. 135.

mica griega, que partiendo de *Malaca* llegaba a la comarca antequerana⁷⁶, alcanzaba el territorio de la actual Lucena y se bifurcaba en dos ramales con dirección a *Castulo* y *Corduba*⁷⁷:

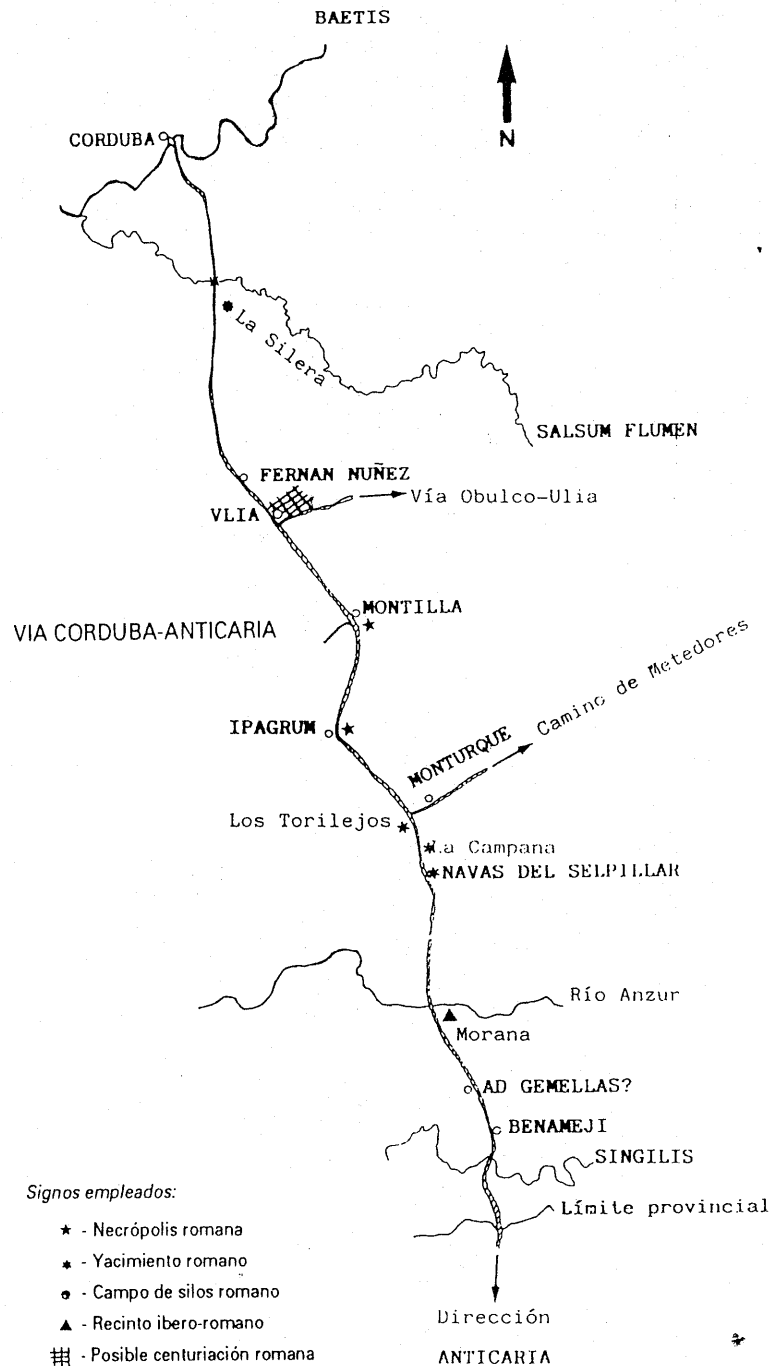
Los siguientes datos sobre la existencia de esta ruta los proporciona el *Bellum Hispaniense*, donde se hace referencia a los movimientos del ejército pompeyano. El tramo de la vía comprendido entre *Corduba* y *Ulia* debió de ser utilizado por Cneo Pompeyo tras levantar el sitio de *Ulia* (*Bell. Hisp.*, 4, 3). Por tanto, parte del camino *Corduba-Anticaria*, si no todo, existía de forma más o menos estable a inicios del 45 a.C.

La carencia de miliarios nos impide establecer una secuencia cronológica durante el Imperio, ya que sólo contamos con uno de Adriano fechable en el 122-123 d.C. y aparecido en el foro de *Anticaria*. En la vía *Malaca a Anticaria* por *Cartima* (Cártama, Málaga) aparecieron dos miliarios: uno de Maximino y Máximo (235-238) (*CIL* II, 4693), y otro de Decentio (351-353) (*CIL* II, 4692). Estos epígrafes nos confirman que las vías que unían a *Malaca* con el valle del Guadalquivir fueron atendidas durante el Imperio. La aparición de la vía *Corduba-Malaca* en el *Itinerario de Antonino* y el *Anónimo de Rávena* nos confirma su utilización y mantenimiento hasta la disgregación del *Imperio Romano*.

Sobre la vía *Corduba-Malaca* incidieron transversalmente una serie de rutas por las que saldría la producción agrícola de la campiña hacia el puerto fluvial de *Corduba* o el marítimo de *Malaca*. Por otra parte, al ser éste el camino más corto entre *Corduba* y la costa, debió de soportar un importante tráfico comercial.

⁷⁶ Hasta fines del siglo VI e inicios del V a. C. no comenzamos a tener pruebas tangibles de la existencia de una conexión terrestre entre *Malaca* y el área antequerana. Sobre esta ruta de penetración de la cerámica griega vid. J. Gran-Aymerich, «Cerámicas griegas y etruscas de Málaga. Excavaciones de 1980 a 1986», *A.E.Arq.* 61, 1988, pp. 201-221; R. Olmos, «Los recientes hallazgos griegos de Málaga en su enmarque del Sur Peninsular», *A.E.Arq.* 61, 1988, pp. 222-225.

⁷⁷ Ruta que pasaba por Baena, Cabra, Porcuna y *Castulo*; y ruta que penetraba en el valle medio del Guadalquivir. Aunque la segunda está más difuminada, conocemos testimonios de cerámica griega en los términos municipales de Santaella, Montalbán y Córdoba. Los dos ramales de penetración de productos griegos son confirmados por el inventario de cerámica griega aparecida en la Península Ibérica, que realizó P. Rouillard, *Les grecs et la Peninsule Iberique du VIIIe au IVe siècle avant Jesus Christ*. París, 1991, pp. 771-776; 777-788, 791, 800-821.



4. ITEM A CORDUBA EMERITAM

Importante vía pública que unía las capitales de la Bética (*Corduba*) y Lusitania (*Emerita Augusta*). En su recorrido ha de afrontar el escalón existente entre el valle del Guadalquivir y Sierra Morena, y franquear dicha sierra aprovechando los pasos naturales ofrecidos por el río Guadiato y por los arroyos Galapagar y Cascajoso.

A) Fuentes Antiguas

* Itinerario de Antonino

Wess.

415, 3	<i>Item a Corduba Emeritam</i>	m.p. CXLIII, Sic
4	<i>Mellaria</i>	m.p. LII
416, 1	<i>Artigi</i>	m.p. XXXVI
	<i>Metellinum</i>	m.p. XXXII
	<i>Emerita</i>	m.p. XXIII

* Anónimo de Rávena

315 *Item iuxta super scriptam civitatem*

Augusta Meritam dicitur civitas

8	<i>Metilino</i>
9	<i>Artibon</i>
10	<i>Mellaria</i>
11	<i>Corduba</i>

* Miliarios

Tan sólo contamos en la provincia de Córdoba con dos miliarios pertenecientes a esta vía: uno de Nerón fechable en el 68 d. de C. (*CIL. II, 4719*) y otro de Constantino que se fecha entre el 307 y el 312 (*A.H. C.A.E.C., 1987, pp. 345-348*).

B) Fuentes Medievales

En el siglo XII el geógrafo árabe Edrisi nos describe el recorrido del camino existente entre Córdoba y Badajoz: «*De Córdoba a Dar Albacar (Castillo del Vacar), 1 jornada. Desde allí al fuerte de Beinadar, 1 jornada. Después a Azuaga, fuerte situado sobre una eminencia y cuyo muro de circunvalación es de tierra, 1 jornada. Después al río de Etina, 1 jornada. Después a Alanje, fuerte muy elevado, bien construido y de muy buena defensa, 1 jornada. Desde allí a Mérida, 1 jornada. Desde allí a Badajoz, 1 jornada corta*⁷⁸». El camino descrito por Edrisi sólo coincide con la antigua vía romana en el tramo Córdoba-Dar Albacar, pues posteriormente se desvía a Azuaga.

⁷⁸ Al-Idrisi, *Nuzh t al-Mushtaq fi'jittiraq al-afaq*. Traducción de A. Blázquez, *op. cit.*, 1901, p. 50.

C) Fuentes modernas y contemporáneas

– Cañada Real Soriana. Desde el castillo del Vacar a Córdoba sigue el trazado de la vía *Corduba-Emerita*. La Cañada, tras llegar al castillo del Vacar, se dirige a Córdoba, pasando por la venta del Castillo, la de los Romanos; la loma de los Escalones; el arroyo de Linares, con puente; el Santuario de Nuestra Señora de Linares y el Puente de Pedroche⁷⁹.

D) Descripción de la vía

D.1) Descripción topográfica

La vía parte de *Corduba* (Hoja 923, «Córdoba», del M.T. escala 1:50.000) por su puerta norte y se encaminaba al puente de Pedroche, siguiendo el mismo recorrido que las vías *Item a Corduba Castulone* y *Alio itinere a Corduba Castulone*. Tras franquear el arroyo de Pedroche continua con dirección SO.-NE., salvando el arroyo de Pradillos por un puente de un arco⁸⁰. A continuación el camino cambia la dirección SO.-NE. por otra S.-N. que le permita acercarse al pie de Sierra Morena. En su recorrido pasa junto al Santuario de Nuestra Señora de Linares, donde apareció el miliario *CIL. II, 4719*; cruza el arroyo de Linares por un puente romano de un arco⁸¹ (coord. geog.: 37° 56' 46" – 4° 44' 55") e inicia el ascenso de Sierra Morena por la loma de los «Escalones», donde se conservan abundantes restos de la vía romana (entre las coordenadas geográficas 37° 56' 46" – 4° 44' 55" y 37° 58' 15" – 4° 45' 24"). La vía presenta un pavimento de guijarros y en algunos tramos aparece encajada en la roca. Su anchura oscila entre 3,60 y 3,30 m.

El camino continúa su ascenso en línea recta hasta llegar a Cerro Muriano, donde habría que situar la venta de los «Romanos». Desde esta población toma la carretera nacional 432 y marcha paralela a la línea del F.F.C.C. Córdoba-Belmez (Hoja 902, «Adamuz», del M.T. escala 1:50.000) hasta llegar al castillo del Vacar (hoja 901, «Villaviciosa de Córdoba», del M.T. escala 1:50.000). En dicho punto (coord. geog.: 38° 5' 11" – 4° 51' 30") se une a la vía *Corduba-Emerita* otra procedente de *Sisapo*.

Tras abandonar la Cañada Real Soriana en el Vacar, desciende la Cuesta de «Mano de Hierro» y avanza paralela a la línea del F.F.C.C. Córdoba-Belmez por el valle del Guadiato, pasando por la venta de «Alhondiguilla» (coord. geog.: 38° 7' 34" – 4° 57' 46") y la ermita de la «Estrella» (coord. geog.: 38° 9' 39" – 5° 0' 54"). En la ermita de la «Estrella» se conservan restos de la antigua calzada. El ancho conservado era de 3,60 m., y la vía presenta un pavimento de guijarros.

Tras bordear la sierra del Castillo (Hoja 880, «Espiel», del M.T. escala 1:50.000) cruza la carretera Espiel-Villaviciosa de Córdoba, en cuyas inmediaciones aparecen restos de la calzada (coord. geog.: 38° 11' 10" – 5° 2' 20"), y se une a la carretera nacional 432 junto al km. 218. Continúa por ella hasta el km. 203, en que la abandona para penetrar en Belmez (Córdoba) por el S.O. (Hoja 879, «Fuente Obejuna», del M.T. escala 1:50.000). A. Laborde

⁷⁹ J. Barceló, *op. cit.*, pp. 179-180.

⁸⁰ J. M. Bermúdez, «La trama viaria propia de Madinat Al-Zahra y su integración con la de Córdoba», A.A.C., 4, 1993, pp. 281-282.

⁸¹ Junto al puente se encuentra la línea del Velasco Alto, donde apareció una obra hidráulica de fábrica romana. Su proximidad a la vía *Corduba-Emerita* nos hace pensar que pudo servir como lugar de descanso y refresco de los viajeros. Sobre ella *vide*. E. Melchor, «Vías romanas y explotación de los recursos mineros de la zona Norte del *Conventus Cordubensis*», A.A.C., 4, 1993, p. 66.

nos dice en su obra *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*: «Encontramos en la pequeña llanura que este castillo domina (Castillo de Belmez) algunos trazos de una ruta romana que la atravesaba⁸²». En las proximidades del cementerio de Belmez (coord. geog.: 38° 16' 34" – 5° 12' 54"), junto a la vía, se encuentra un yacimiento romano, donde aparece abundante *terra sigillata* hispánica y clara así como cerámica de paredes finas.



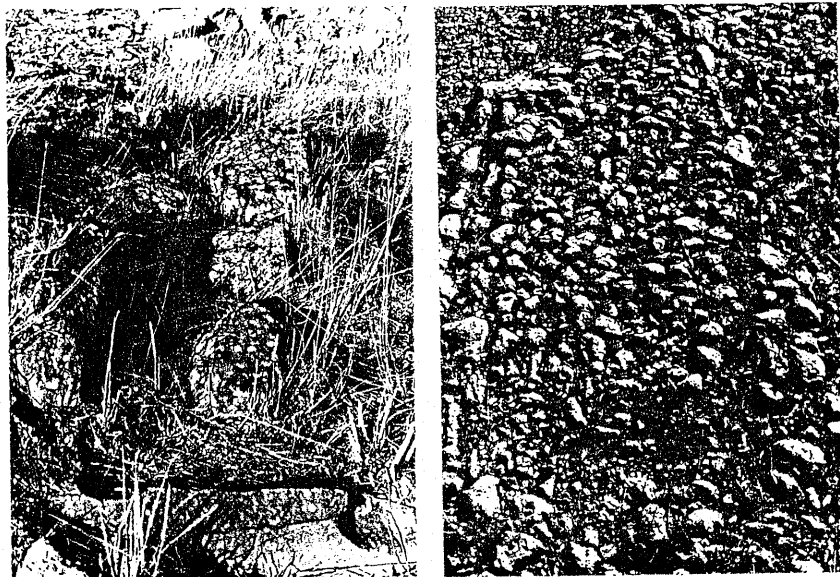
Vía Corduba-Emerita a su paso por la loma de los Escalones.

Desde Belmez la vía se encamina a *Mellaria* (Cerro de Masatrigo, Fuente Obejuna, Córdoba), bordeando la margen izquierda del río Guadiato. En su recorrido pasa por el puerto del «Merendero» (coord. geog.: 38° 16' 51" – 5° 15' 47"). En el puerto del «Merendero» la vía *Corduba-Emerita* continúa su recorrido hacia *Artigi*, cambiando la dirección SE.-NO. por otra S.-N., mientras que un ramal derivado de ella sería el que llegase a *Mellaria*⁸³. La vía principal discurre por la colada de «Valsequillo» a Belmez, cruza Peñarroya (Córdoba) de S. a N., franquea la Sierra de los Perules (Hoja 857, «Valsequillo», del M.T. escala 1:50.000) por el puerto de los «Tres Mojones» y alcanza la ermita de Nuestra Sra. de la Antigua, en cuyas inmediaciones se conserva restos de la calzada a lo largo de un kilómetro (entre las coord. geog.: 38° 25' 24" – 5° 14' 24" y 38° 25' 28" – 5° 14' 56"). La vía presentaba un pavimento de guijarros, franqueado por grandes bloques de piedra que ejercían la función de contrafuertes, para así evitar su desventramiento. Su anchura era de 5,90

⁸² A. Laborde, *op. cit.*, p. 484.

⁸³ P. Sillières, *op. cit.*, 1990, pp. 462-464, defiende que la vía llegaba hasta la misma *Mellaria* (Cerro de Masatrigo, Fuente Obejuna, Córdoba), para después continuar su trazado hasta Zalamea de la Serena por el camino de los Taberneros, aunque no nos informa de la existencia de restos conservados de la calzada, por lo que no podemos aceptar dicho trazado, ni la identificación de *Artigi* con Zalamea de la Serena.

m.. En dicha ermita cambiaba la dirección S.-N. por otra SE.-NO., formando un ángulo muy pronunciado, que le permitiera marchar próxima al arroyo del Cascajoso. Cruza la carretera de Hinojosa del Duque (Córdoba) a la estación del «Mármol» entre los km. 12 y 13, donde se conservan restos de pavimento de guijarros de la antigua calzada (coord. geog.: 38° 29' 44" – 5° 16' 50" aproximadamente), siendo su anchura de 4,60 m.



Via Corduba-Emerita en las inmediaciones de la ermita de Nuestra Señora de la Antigua (fig. núm. 18: contrafuerte lateral) y de la estación del Mármol (fig. núm. 19: pavimento de guijarros).

A. U. Stylow propone como lugar de ubicación de *Baedro* la ermita de Santo Domingo⁸⁴, cerca de Hinojosa del Duque, lugar que no se encontraba muy distante del recorrido de la vía *Corduba-Emerita*, con la que pudo estar conectada por una *via vicinal*.

La vía continúa paralela al arroyo de la Patuda o del Galapagar, por su margen derecha, hasta llegar al río Zújar (hoja 832, «Monterrubio de la Serena», del M.T. escala 1:50.000), pasando junto al quinto de «Canto Picado», donde se conservan restos de la antigua calzada según A. Blázquez⁸⁵. Franquea el río Zújar por la dehesa de las «Alcantarillas», donde según A. Blázquez existió un puente romano, del que actualmente no se conservan restos, aunque el topónimo «alcantarillas» hace referencia a la existencia de un antiguo puente que tendría varios arcos⁸⁶. Tras cruzar el Zújar penetra en la provincia de Badajoz y se encamina a *Artigi*.

⁸⁴ A. U. Stylow, «Ordenación territorial romana en el valle de Los Pedroches (*Conventus Cordubensis*)», XVII C.N.A., Logroño, 1983. Zaragoza, 1985, pp. 657-666.

⁸⁵ Cfr. A. Blázquez, *op. cit.*, 1912(b), pp. 359-360; R. Thouvenot, *op. cit.*, p. 486.

⁸⁶ A. Blázquez, *op. cit.*, 1912(b), p. 360. El topónimo «Alcántara», que significa puente, proviene del árabe y lo encontramos aplicado a puentes romanos como el puente de Alcántara.

D.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

Desde el punto de vista constructivo, fue una *via glareae strata*, como nos lo confirman los múltiples tramos de calzada conservados.

En la loma de los «Escalones» se encuentra un tramo de la calzada que discurre por una amplia zanja excavada en la roca. Su función sería hacer la pendiente menos fuerte y más progresiva. Este sistema fue utilizado con frecuencia por los constructores romanos, como nos lo confirma la aparición de trabajos similares en la vía *Item ab Hispali Corduba*: en la cima de la Cuesta del Espino y en su ascenso a Carmona (Sevilla). La anchura máxima de la vía debe de situarse en XX pies romanos (5,90 m.), aunque a su paso por zonas abruptas y de fuerte pendiente ésta disminuiría sensiblemente. Así en la loma de los Escalones su anchura era de 12 pies romanos (3,60 m.) aproximadamente.

La vía *Corduba-Emerita* tiene que salvar en su recorrido una serie de obstáculos orográficos: el escalón de Sierra Morena, la Sierra Tejonera y la de los Perules. Al no poder evitarlos, los afronta directamente, siguiendo el trazado más recto posible. Otras cadenas de serrezuelas son esquivadas por la vía aprovechando los pasos naturales que les ofrecen los valles fluviales. La idea de evitar los obstáculos, siempre que sea posible, le obliga a seguir una serie de cursos fluviales y a efectuar algunos cambios bruscos de dirección, como el realizado junto a la ermita de Nuestra Sra. de la Antigua, con el fin de continuar su recorrido próxima a los arroyos Cascajoso y de la Patuda.

D.3) Obras de fábrica

En su recorrido por la provincia de Córdoba encontramos tres puentes:

* Puente sobre el arroyo de Pedroche. Estudiado anteriormente en el desarrollo de la vía *Alio itinere a Corduba Castulone*.

* Puente sobre el arroyo de Pradillos. De él sólo se conservan las primeras hiladas de sillares de las que arrancaba un arco, que permitía a la vía franquear el arroyo de Pradillos. Su luz era de tres metros, y el ancho de la vía mediría unos cinco o seis metros. Los sillares presentan almohadillado⁸⁷.

* Puente sobre el arroyo de Linares (Coord. geog.: 37° 56' 46" – 4° 44' 55"). Puente de un arco realizado con bloques de piedra. El arco es de medio punto, tiene una flecha de 1,30 m. y una luz de 2,55 m. El ancho de la vía es 2,26 m. El dovelaje da unas medidas de 30 a 32 cm. de largo por 14 a 16 cm. de ancho; quedando enmarcado por una moldura de sección semicircular, de 9 cm. de diámetro. Dicha moldura está adosada al arco y no ha sido tallada formando parte de las dovelas. Esta característica lo diferencia de los puentes musulmanes, en los que suele aparecer un alfiz enmarcando la rosca de los arcos.

Probablemente, el puente fue rehecho en épocas posteriores, como se aprecia en las diferencias constructivas existentes entre los sillares que conforman el dovelaje, perfectamente labrados y ensamblados, y la rampa de acceso de la margen izquierda, que está realizada con cascote y argamasa. Tanto por el tipo de construcción como por la modulación de sus medidas, nos inclinamos a pensar que puede ser una obra de fábrica romana; aunque no es descartable una datación renacentista, como recientemente ha señalado J. M. Bermúdez⁸⁸.

⁸⁷ J. M. Bermúdez, *op. cit.*, 1993, pp. 281-282.

⁸⁸ Estando en prensa este libro ha sido defendida la memoria de licenciatura: *Estudio arqueológico de los puentes cordobeses*, realizada por J. M. Bermúdez. El autor del trabajo considera que el puente sobre el arroyo de Linares debe datarse en los siglos XIV-XV.



Puente sobre el arroyo de Linares.



Puente sobre el arroyo de Linares: detalle del dovellaje.

E) Mansiones

La distancia media existente entre las cinco mansiones de la vía era de 42,5 km., cifra muy superior a la media normal, que se establece en 30 o 35 Km. Suponemos que debieron existir otros puntos de descanso intermedios, aunque desconocemos cuáles pudieron ser y dónde se ubicaron, ya que las principales poblaciones romanas de la zona, *Baedro* y *Solia*, quedan algo alejadas del trazado de la vía.

* *Corduba*. Para su estudio remito a las mansiones de la vía *Alio itinere a Corduba Castulone*.

* *Mellaria*. La distancia existente entre *Mellaria* y *Corduba* era de *LII m.p.* (76,9 km.), según nos indica el *Itinerario de Antonino*. Esta concuerda con las mediciones realizadas sobre el trazado de la vía que nos dan un resultado de 76,5 km.. R. Corzo y A. Jiménez la consideran un *oppidum stipendiarium* perteneciente al *Conventus Cordubensis*⁸⁹, que pudo estar situado en el Cerro de «Masatrigo» (Fuente Obejuna, Córdoba. Coord. geog.: 38° 17' 42" - 5° 20' 7"), lugar donde se han encontrado varios epígrafes: *CIL* II, 2344, 2345 y 2346.

* *Artigi*. Fue una *mansio* de la vía *Corduba-Emerita* cuya localización no se conoce con seguridad. J. M. Roldán y J. M. Fernández Corrales la sitúan a dos kilómetros al SO. de Castuera⁹⁰. Lugar en el que no pudo estar situada la *mansio*, pues se encuentra a 65 kilómetros de *Mellaria* (*XLV m.p.*), *IX m.p.* más que los señalados por el *Itinerario de Antonino*. Por el recorrido de la vía y por los kilómetros empleados hasta llegar al río Zujar, pensamos que la *mansio* habría que situarla unos tres kilómetros al N, o al NO. de Monterrubio de la Serena (Badajoz).

F) Estudio histórico-cronológico

Desconocemos la antigüedad de la ruta. Al discurrir por un camino natural que une los valles del Guadalquivir y del Guadiana, suponemos que pudo ser utilizada desde mucho antes de la dominación romana.

Según M. Ferreiro, esta fue la ruta seguida por César y su ejército para llegar al valle del Guadiana en la expedición militar del 61 a. de C., realizada contra los lusitanos⁹¹. Durante la República debió de crearse un camino estable. El *Bellum Hispaniense* nos informa de la huida de gentes de *Ucubi* (Espejo, Córdoba) a la Beturia, tras la toma de *Ategua: metu conterritos complures profugere Baeturiam* (*Bell. Hisp.*, 22, 7). Por otro lado, una inscripción aparecida en Valdecaballeros (*CIL* II, 656), de época de Domiciano, nos da a conocer la existencia de unos territorios pertenecientes a *Ucubi* que limitaban con los de *Augusta Emerita: terminus C(olonorum) C(oloniae) C(laritatis) Iul(iae) Ucubitanor(um) inter Aug(ustanos) Emer(itenses)*.

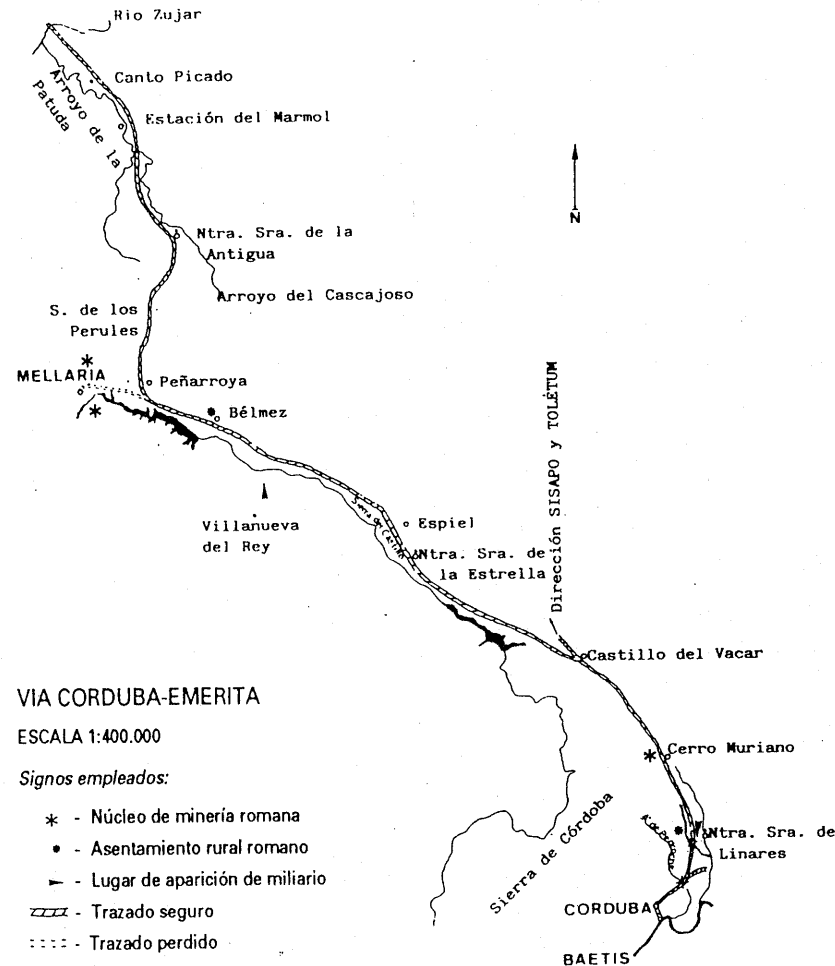
⁸⁹ R. Corzo y A. Jiménez, *op. cit.* p. 32.

⁹⁰ J. M. Roldán, *op. cit.*, 1975, p. 217; J. M. Fernández Corrales, *El trazado de las vías romanas en extremadura*. Madrid, 1987, p. 64.

⁹¹ M. Ferreiro, *op. cit.*, p. 74, lám. 1. Dion Cassio, XXXVII, 52 ss., describe la campaña de J. César contra los lusitanos, sin indicarnos de donde partió el ejército romano. No obstante, durante la República era frecuente que las legiones acampasen en las inmediaciones de *Corduba* (*vide* Salust., *Hist.*, II, 28; *Bell. Alex.*, 54 y 56), que ejercía de hecho, aunque no de derecho, el papel de capital de la *Hispania Ulterior*. Por tanto, es lógico pensar que la expedición contra los lusitanos partiese de *Corduba* y que se utilizase la ruta valle del Guadalquivir-valle del Guadiana.

Los miliarios de Nerón y de Constantino encontrados en la provincia de Córdoba, junto con otros dos aparecidos en Extremadura, pertenecientes a Adriano y a Maximiano⁹², nos indican que la vía que unía las dos capitales provinciales fue mantenida como importante eje de comunicaciones durante todo el Alto Imperio. Su inclusión en el *Itinerario de Antonino* y en el *Anónimo de Rávena* nos confirma su utilización hasta la desaparición del Imperio Romano.

Desde el punto de vista político-administrativo fue una vía de gran importancia, ya que unía directamente las capitales de la Bética y de Lusitania. Desde el punto de vista económico, por ella bajaría al Guadalquivir, para ser embarcado, el cobre de Cerro Muriano, el plomo y la plata extraída en Sierra Morena y el mercurio procedente de Sisapo.



⁹² H.A.Ep., 1953-54, n.º 655; M. del Amo, «Estudio preliminar sobre la romanización en el término de Medellín (Badajoz)», N.A.H., 2, 1973, p. 122.

5. VIA ASTIGI-EMERITA

Vía que unía *Astigi* y *Emerita*. Su trazado discurre por las provincias de Sevilla y Badajoz fundamentalmente, aunque cruza nuestra provincia por el término municipal de Palma del Río (Córdoba). En nuestro trabajo nos limitaremos a estudiar su trazado entre *Astigi* (Écija, Sevilla) y Peñaflor (Sevilla).

A) Fuentes Antigua

* *Itinerario de Antonino*

Wess.		
414, 1	<i>Item ab Hispali Emeritam</i>	m.p. CLXII, sic:
2	<i>Carmone</i>	m.p. XXII
3	<i>Obucula</i>	m.p. XX
4	<i>Astigi</i>	m.p. XV
5	<i>Celtici</i>	m.p. XXXVII
415, 1	<i>Regiana</i>	m.p. XLIII
2	<i>Emerita</i>	m.p. XXVIII

El autor del *Itinerario de Antonino* describe parte del trazado de la *Via Augusta* (tramo *Hispalis-Astigi*), y el camino que comunicaba *Astigi* con *Emerita*.

* *Anónimo de Rávena*

PP. IV, 44		
315	<i>Augusta Merita est civitas que dicitur</i>	260
1	<i>Regina</i>	
2	<i>Celtum</i>	
3	<i>Astigim</i>	
4	<i>Obucula</i>	
5	<i>Carmone</i>	265

B) Descripción de la vía

B.1) Descripción topográfica

En las prospecciones realizadas no hemos encontrado restos de la calzada, posiblemente éstos han desaparecido a causa de las labores agrícolas, o se encuentren ocultos por las margas y arcillas de la campiña. Para la descripción topográfica seguiremos el trazado propuesto por F. Collantes de Terán, G. Arias Bonet y J.M. Roldán⁹³.

La vía parte de Écija (Hoja 965, «Écija», del M.T. escala 1:50.000) por la actual carretera local Écija-Cañada del Rosal. Al llegar al molino «La Prensa Vega» la abandona, encaminándose al cortijo de «La Saetilla⁹⁴» (Hoja 964, «La Campana», del M.T. escala

⁹³ F. Collantes de Terán, *op. cit.*, vol. III, pp. 98-99; G. Arias, «Santa Eulalia de Mérida y la divisoria Bético-Lusitana», *El Miliario Extravagante*, 13, 1967, pp. 367-368; J. M. Roldán, *op. cit.*, 1971, p. 155.

⁹⁴ Los hallazgos epigráficos han permitido ubicar en el término de Palma del Río la ciudad de *Segida Augurina* (Plinio, *Nat. Hist.*, III, 10), concretamente en el cortijo de La Saetilla, donde han aparecido abundantes restos de edificaciones. Sobre el tema *vide*: A. U. Stylow, «Epigrafía romana y paleocristiana de Palma del Río. Córdoba», *Ariadna*, 5, 1988, epígrafes n.º 2 y n.º 14, pp. 119-120 y 136-138.

1:50.000), por un camino próximo a la margen izquierda del Genil. Continúa su recorrido hasta alcanzar el río Guadalquivir, lo franquea y se dirige a Peñaflores⁹⁵ (*Celti*?).

B.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

El camino discurre por las alturas próximas al río Genil, evitando las tierras bajas y húmedas. Es un camino de tierra y guijarros sueltos, donde no hemos encontrado vestigios de la antigua calzada. Su anchura oscila entre 4,30 y 4,60 m.

J. R. Mélida nos describe un tramo de la antigua calzada conservado entre Llerena (Badajoz) y Casas de Reina (Badajoz): «El pavimento se compone de cantos sentados regularmente... Los desniveles o quebraduras del terreno fueron salvados por los constructores de la calzada con arcadas de ladrillo, que parecen ojos de puente. En algunas partes de esta carretera hay borde o acera (margines o crepides) y en ella algún guardacantón (*gomphi*) de los utilizados para montar a caballo o descansar⁹⁶». Por la descripción que nos proporciona este autor, el camino sería una *via glarea strata*.

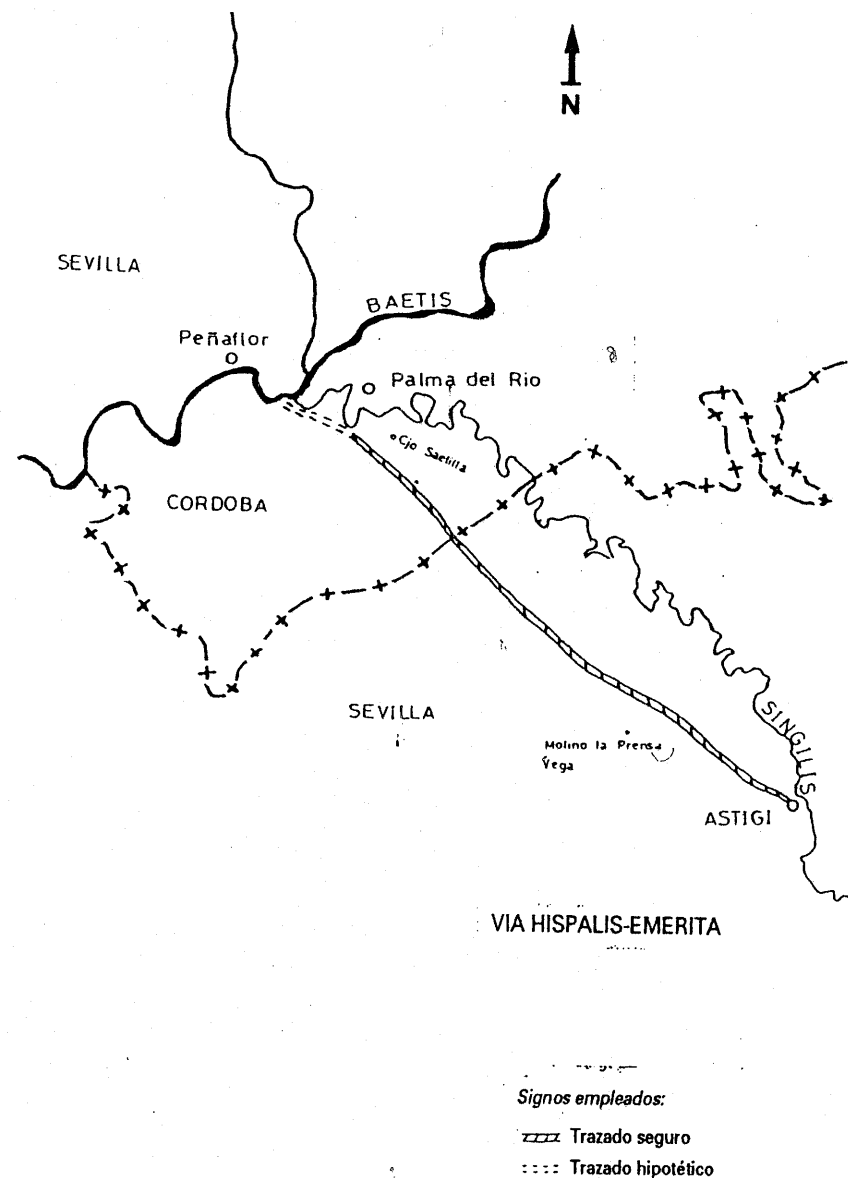
C) Estudio histórico-cronológico

Las únicas referencias acerca de la existencia de esta vía nos la proporcionan el *Itinerario de Antonino* y el *Anónimo de Rávena*, que nos confirman su existencia desde el siglo III d.C. en adelante, hasta la disgregación del Imperio Romano⁹⁷. Carecemos de fuentes epigráficas que hagan referencia a la vía *Hispalis-Emerita*.

⁹⁵ Desconocemos el punto exacto donde la vía franqueaba el *Baetis*; según R. Thouvenot, lo atravesaba por Peñaflores. R. Thouvenot, *op. cit.*, p. 487.

⁹⁶ J. R. Mélida, *Catálogo monumental de la provincia de Badajoz*, 1927, vol. I, pp. 96-97.

⁹⁷ El *Itinerario de Antonino* se fecha hacia el 280 d.C.; el *Anónimo de Rávena* es una obra del siglo VII, inspirado en un mapa del siglo III, que fue actualizado en los siglos V o VI. J.M. Roldán, *op. cit.*, 1975, pp. 21 y 112-113 respectivamente.



CAPÍTULO V

VÍAS DE LA PROVINCIA A LAS QUE HACEN
REFERENCIA OTRAS FUENTES ESCRITAS
O EPIGRÁFICAS

1. VIA CORDUBA-HISPALIS POR LA MARGEN DERECHA DEL GUADALQUIVIR

A) Fuentes Antiguas

* *Bellum Alexandrinum*

En esta obra se nos confirma la existencia de un camino que por la margen derecha del Guadalquivir unía *Corduba* e *Hispalis*: el seguido por la *Legio Vernacula* y la *Legio XXX* en su marcha hacia *Hispalis*, procedentes de *Corduba*. Esta ruta fue utilizada por las dos legiones como lo prueba el hecho de acampar en *Ilipa* (*Bell. Alex.*, 57, 1), y de que Casio Longino fuera a darles alcance por la margen derecha del Guadalquivir, llegando hasta *Naeva* (*Bell. Alex.*, 57, 2). Por tanto, el *Bellum Alexandrinum* nos señala la existencia de un camino que comunicaba *Corduba* e *Hispalis* pasando por *Naeva* (Cantillana, Sevilla) e *Ilipa* (Alcalá del Río, Sevilla), poblaciones situadas en la margen derecha del Guadalquivir.

B) Fuentes Medievales

En el siglo XII el geógrafo árabe Edrisi nos describe el recorrido del camino existente entre Córdoba y Sevilla por la margen derecha del Guadalquivir: «*De Sevilla se llega a La Rinconada; después a Marlis; después al fuerte de Alcolea, donde está la parada. Alcolea está situada en la orilla del Guadalquivir, y se llega a ella por medio de una barca. Desde allí se va a al-Gairen; después a Lora,...* Desde Lora se va a la aldea de Gadif,... De Gadif se llega a Melbâl, fuerte situado sobre los bordes del río de este nombre, que corre por las inmediaciones de Hôrnachuelos. Desde este puente a Hornachuelos se cuentan 12 millas. Desde el mismo puente se llega a Soxabil, después al fuerte de Morad (Moratalla), donde hay parada; después a Aljanadic; después al fuerte de Almodóvar; después a Córdoba, fin del viaje. La distancia total de Sevilla a Córdoba es, por este camino, 80 millas¹».

Creemos que el camino del siglo XII sería el mismo que existía en época romana, ya que en su recorrido podemos identificar algunas de las poblaciones romanas de la margen derecha del Guadalquivir: Alcolea del Río (*Canana*); Lora del Río (*Axati*); etc.

¹ Al-Idrisi, *Nuzhat al-Mushtaq fi'jitraq al-afaq*. Traducción de A. Blázquez, op. cit., 1901, p. 44.

C) Fuentes Modernas y Contemporáneas

En el siglo XVI, J. Villuga nos describe el camino de Córdoba a Sevilla por la margen derecha del Guadalquivir². La Cañada Real Soriana utilizaba el mismo camino que el descrito por J. Villuga en el tramo Córdoba-Peñaflor³. Las dos fuentes de época moderna nos confirma la existencia de un camino antiguo que unía Córdoba y Sevilla por la margen derecha del Guadalquivir; camino que ya en el siglo XII fue descrito por el geógrafo Edrisi.

D) Descripción de la vía

D.1) Descripción topográfica

La vía *Corduba-Hispalis*, por la margen derecha del *Baetis*, parte de Córdoba por el Oeste (Hoja 923, «Córdoba», del M.T. escala 1:50.000), siguiendo el hoy llamado «Camino Viejo de Almodóvar», pasa junto a los cortijos de «La Barquera» y de «Majaneque» (Hoja 922, «Santa María de Trasierra», del M.T. escala 1:50.000), y se confunde con el trazado de la Cañada Real Soriana en las inmediaciones del arroyo de la Huerta de la Gorgojuela. En este tramo se conservan restos de la calzada (entre las coord. geog. 37° 51' 56" - 4° 50' 56" y 37° 52' 2" - 4° 50' 16") que presentan un pavimento de guijarros, siendo su anchura de 4,90 m. (XVI pies romanos aproximadamente). El dato es confirmado por A. Carbonell y Trillo Figueroa en su obra *De la tierra Cordobesa*⁴.

Tras franquear el citado arroyo, discurre próxima a la carretera comarcal 431, cruza la aldea de Villarrubia (Córdoba) y vadea el arroyo de Guadarromán. Al llegar al cortijo de «Los Mochos» (Hoja 943, «Posadas», del M.T. escala 1:50.000), se une a la carretera comarcal 431, la abandona en el km. 21 y bordea Almodóvar del Río (Córdoba) por el norte, pasando junto a una necrópolis romana⁵. Frente al cortijo «Peña del Aguila» vuelve a unirse a la carretera comarcal 431, cruza el río Guadiato y penetra en Posadas (Córdoba). Desde esta población la vía continúa por la cañada de Posadas a Peñaflor, próxima al Guadalquivir, pasa junto a la finca de «Moratalla» (Hoja 942, «Palma del Río», del M.T. escala 1:50.000) y cruza el río Bembezar, donde en la actualidad se conservan los restos de un puente posiblemente construido en la Edad Moderna. Tras atravesar este río marcha hacia Peñaflor (Sevilla), en donde su trazado y el de la Cañada Real Soriana se vuelven a unir. En este último tramo, sobre el río Retortillo, se conservan los restos de un puente romano que originariamente contaba con cinco arcos. Su presencia confirma la antigüedad de la vía *Corduba-Hispalis*, por la margen derecha del *Baetis*, así como la pervivencia de la misma durante en el Alto Imperio, ya que la obra ha podido ser datada en el siglo I o II d. C.⁶

² J. Villuga, *op. cit.*, pp. 29-30. «Hay de Valencia a Sevilla CIII leguas: a Córdoba II leguas, a la venta de los Romanos II, a la venta de San Andrés I, a Posadas III, a la Venta II, a Peñaflor II, a Lora II, a Villanueva II, a Tocina II, al Bodegón II, a Sevilla III.

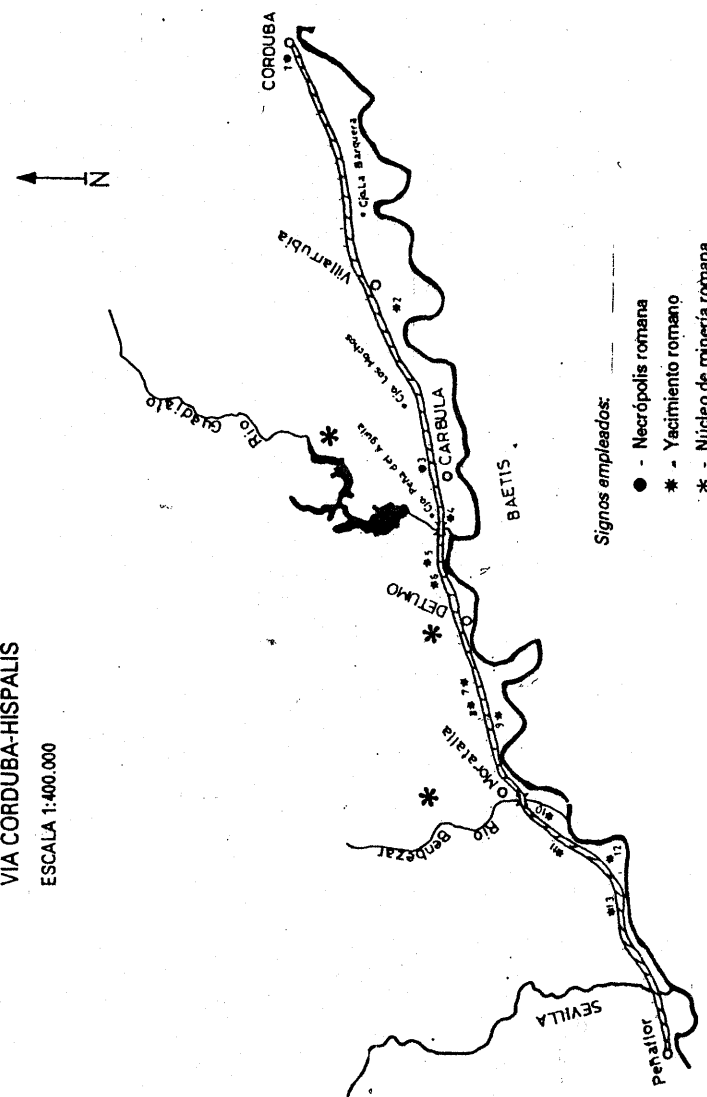
³ J. Barceló, *op. cit.*, pp. 181-186. Partía de Córdoba por el Ventorrillo de la Victoria, siguiendo el camino alto de Sevilla; cruzaba el arroyo de Guadarromán tras haberse unido a ella el camino bajo de Sevilla y continuaba hacia Almodóvar pasando junto al cortijo de los Mochos. Bordeaba Almodóvar del Río (Córdoba) por el norte, llegaba a Posadas (Córdoba) y se encaminaba a Peñaflor (Sevilla) tras cruzar el río Bembezar.

⁴ A. Carbonell y Trillo-Figueroa, *De la tierra Cordobesa*. Córdoba, 1885-1947, p. 143. Obra inédita.

⁵ D. Ortiz; J. Bernier; M. Nieto; F. Lara, *Catálogo artístico y monumental de la provincia de Córdoba*. T. I: *Adamuz-Bujalance*. Córdoba, 1981, p. 130.

⁶ Para un estudio de este puente vide. P. J. Lacort; E. Melchor, «Nuevos vestigios de época romana en el entorno de Palma del Río (Córdoba)», *Ariadna*, 12, 1994, pp. 170-188.

VIA CORDUBA-HISPALIS
ESCALA 1:400.000



Signos empleados:

- - Necrópolis romana
- * - Yacimiento romano
- * - Núcleo de minería romana

YACIMIENTOS: 1.- Necrópolis romana; 2.- Cortijo de Santa Rosa; 3.- Necrópolis romana; 4.- Guadiato; 5.- La Gabriela; 6.- Dehesa de Arriba; 7.- Torre de Cabrillas; 8.- Casa del Gaitán; 9.- Casa del Guarda; 10.- Cerro de los Vuelos; 11.- El Carrascal; 12.- Isla de La Jurada; 13.- Huerta de Belén

D.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

El camino discurre próximo a la margen derecha del Guadalquivir, a una altura suficiente para evitar ser alcanzado por las inundaciones.

Los restos de calzada conservados son muy escasos:

- En las inmediaciones del Higuero (Córdoba), entre las coord. geog.: 37° 51' 56" - 4° 50' 56" y 37° 52' 16". Se encuentran tramos de la vía con su pavimento de guijarros. La anchura de camino conservada es de 4,90 m. (aproximadamente 16 pies romanos). Sería una *via glarea strata*.
- Al norte de Almodóvar del Río (Córdoba), entre las coordenadas geográficas 37° 48' 56" - 5° 2' 26" y 37° 49' 15" - 5° 0' 26". Se conservan restos muy deteriorados del antiguo camino empedrado.

D.3) Obras de fábrica

* Puente sobre el río Retortillo (Coord. geog.: 37° 42' 48" - 5° 18' 30"). Está construido a base de sillares de piedra caliza, contaba originariamente con cinco arcos, de los cuales cuatro han desaparecido, conservándose tan solo restos de las pilas sobre las que éstos se apoyaban. Aguas arriba poseía tajamares triangulares, de los que sólo permanece uno. Aguas abajo contaba con espolones semicirculares, conservándose uno entero y los restos de otros dos.

La primera pila de la margen derecha y su tajamar descansan sobre un afloramiento rocoso. Se observa que la roca ha sido retallada para encajar directamente sobre ella los sillares. Esta técnica fue especialmente utilizada por los constructores romanos, puesto que confería a la obra una robustez considerable. El tablero del puente es plano y carece de pretilas, característica común entre los puentes romanos, que los diferencia de otros de épocas posteriores. El ancho de su vía es de 5,20 m. (18 pies romanos), dato que puede contribuir a corroborar la romanidad del puente. El arco que queda en pie tiene una luz de 5,60 m. y una flecha de 4,80 m.. Su dovelaje es bastante regular; todas las dovelas miden 92 cm. de largo (unos tres pies romanos) por 30 cm. de ancho (un pie romano), modulación que constituye otra prueba más de la romanidad de este puente. Además, presenta algunas de estas dovelas partidas, alternándose correlativamente con otras enteras, característica constructiva en múltiples puentes romanos de la Península Itálica.

El puente sobre el Retortillo formaba parte de las obras de fábrica de la vía *Corduba-Hispalis* por la margen derecha del *Baetis* y creemos que debe datarse en los siglos I o II d.C.

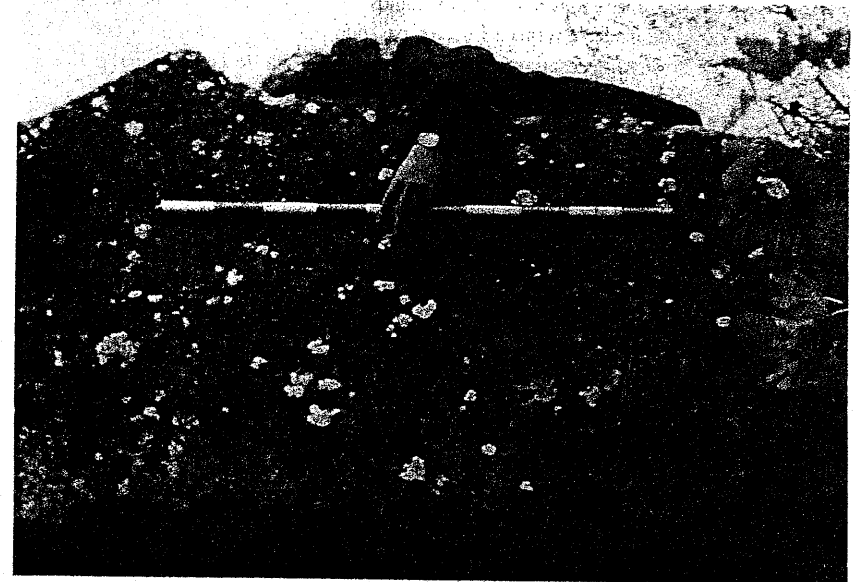
E) Estudio histórico-cronológico

La única fuente escrita que nos informa de la existencia de este camino es de época republicana. Los trabajos de Cl. Domergue y M. Ponsich⁷ nos informan de la fuerte implantación rural y urbana existente en el valle medio del Guadalquivir, así como de su importancia económica, como zona agrícola dedicada también a la comercialización del aceite de la campiña y del mineral procedente de la zona central de Sierra Morena. Por todo lo dicho,

⁷ C. Domergue, «Rapports entre la zone minière de la Sierra Morena et la plaine agricole du Guadalquivir à l'époque romaine», M.C.V., VIII, 1972, pp. 614-622; M. Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*. París / Madrid, 1974, pp. 13-14.

creemos que la red viaria existente en torno al valle medio del Guadalquivir debió de ser bastante extensa. Dentro de ella la vía *Corduba-Hispalis* por la margen derecha del Guadalquivir jugaría un papel fundamental, interconectando los territorios de los principales núcleos urbanos de la zona (*Detumo, Carbula, Segida Augurina, Celti*, etc.), así como facilitando la llegada del plomo argentífero y del cobre a los principales puntos de embarque existentes a lo largo del *Baetis*.

Es de suponer que la vía estudiada se mantuviera como arteria de comunicación a lo largo de todo el Imperio Romano, continuando su existencia durante la dominación musulmana y en época moderna.



Puente sobre el río Retortillo: detalle del dovelaje partido.

2. VEREDA DE GRANADA

Este fue el nombre dado en época moderna a una vía romana que partiendo de *Corduba* tomaba una dirección N.O.-S.E.. Discurría por la campiña de Córdoba y finalmente se bifurcaba en dos ramales; uno penetraba en la provincia de Jaén y otro en la de Granada.

A) Fuentes Antiguas

* *Bellum Hispaniense*

En esta obra se nos informa de la existencia de un camino que partiendo de *Corduba* llegaba a *Ategua* (cortijo de Teba la Vieja, Santa Cruz, Córdoba); de él sólo sabemos que discurría por gargantas y desfiladeros, donde las tropas de Cneo Pompeyo capturaron algunos carros pertenecientes al ejército de Cesar que habían quedado retrasados en su marcha a *Ategua*. (*Bell. Hisp.*, 6, 2).

Existe una vía romana actualmente llamada «Vereda de Granada» que, partiendo de Córdoba, llega a *Ategua*; en ella se encuentran dos puentes romanos de un arco y al discurrir por las alturas próximas al valle del Guadajoz, su trazado es lo suficientemente accidentado como para que se pueda hablar de montes y desfiladeros: «*montes et angustias*». Nosotros creemos que este fue el camino seguido por César y por Cneo Pompeyo en sus marchas de *Corduba* a *Ategua* (*Bell. Hisp.* 6, 1-3).

B) Fuentes Medievales

Ibn Idari nos informa que Alfonso I el Batallador recorrió este camino en el 1125, cuando a requerimiento de los mozárabes granadinos vino a Andalucía, y ante la imposibilidad de conquistar Granada se retiró a Lucena, pasando por Luque, Baena y Cabra⁸. Para hacer este recorrido tuvo necesariamente que seguir la Vereda de Granada hasta Baena, donde la abandonaría para tomar el Camino de Metedores.

C) Fuentes de época Moderna y Contemporánea

En época moderna el tramo de la Vereda de Granada, comprendido entre el cortijo de Teba la Vieja y Córdoba, dejó de utilizarse y fue sustituido por otro que discurría junto al río Guadajoz (actual carretera nacional 432), pasando por las ventas «Inestosa» y del «Carrascal». Este nuevo camino es descrito por J. Villuga en el siglo XVI y por F. J. de Cabanés en el siglo XIX⁹. El resto del camino siguió siendo utilizado sin sufrir reformas, pasando por Castro del Río (Córdoba) y Baena (Córdoba), como nos lo confirman los mismos autores.

D) Descripción de la vía

D.2) Descripción topográfica

La vía parte de *Corduba* (Hoja 923, «Córdoba», del M.T. escala 1:50.000) con dirección NO.-SE., cruza el río Guadalquivir por el puente viejo y marcha por la carretera vieja de Castro hasta el km. 2,5, en que la abandona para continuar su recorrido hacia *Ategua* (cortijo de Teba la Vieja, Santa Cruz, Córdoba) por la Vereda de Granada, pasando por los cortijos del «Judío Nuevo» (Hoja 944, «Espejo», del M.T. escala 1:50.000) y de «Torre de Juan Gil Alto». Cruza el arroyo de Trinidades por un puente romano de un arco (coord. geog.: 37° 47' 12" - 4° 37' 42"), así como el de Fontalba por una construcción del mismo tipo (coord. geog.: 37° 45' 6" - 4° 34' 48"), llegando a *Ategua* (coord. geog.: 37° 45' 20" - 4° 34' 14") por el Oeste.

Desde *Ategua* continúa su recorrido hacia Castro del Río (Córdoba) por un camino paralelo al río Guadajoz, hasta unirse en el km. 31 a la carretera vieja de Castro; frente al km. 40 (Hoja 945, «Castro del Río», del M.T. escala 1:50.000) la abandona para penetrar en Castro del Río por el N.O., cerca del cortijo «El Molinillo Alto», donde apareció una

⁸ Ibn Idari, *Al-Bayan Al Mugrib*. Traducción de A. Huici, *op. cit.*, pp. 93-94.

⁹ J. Villuga, *op. cit.*, 1543, p. 47, «Hay de Granada a Córdoba»; F. J. Cabanés, *op. cit.*, 1830, p. 135, «Comunicación de Córdoba con Alcalá la Real y Granada». Aunque no cita las ventas Inestosa y del Carrascal, nos dice que el camino pasaba por Santa Cruz (Córdoba), punto de paso del nuevo camino entre Baena y Córdoba.

inscripción que nos informa de la existencia de un *locus* funerario junto a la vía¹⁰. Tras vadear el río Guadajoz sigue próxima a su cauce por donde actualmente discurre la carretera nacional 432, pasando junto al cortijo de «Izcar la Alta», donde se ubicaría la población de *Ipsca* (Hoja 967, «Baena», del M.T. escala 1:50.000) (coord. geog.: 37° 39' 55" - 4° 23' 34"). Abandona la carretera en el km. 328,5, cruza el río Marbella y llega a Baena (Córdoba), discurriendo próxima a la Loma de las Beatas y al Cerro de Pedrea. Parte de Baena por el S.E. dejando 1.500 m. al sur el Cerro del Minguillar (coord. geog.: 37° 35' 52" - 4° 18' 29"), donde se ubica la población de *Iponuba*, aunque un camino comunicaba dicha población con la vía principal.

Continúa su recorrido por el norte del término municipal de Luque (Córdoba), donde se conservan restos de pavimento pertenecientes a la antigua calzada (coord. geog.: 37° 35' 48" - 4° 14' 50" aproximadamente), franquea el arroyo Cañaverl y a la altura de la laguna del Conde (coord. geog.: 37° 34' 56" - 4° 12' 40") se bifurca en dos ramales:

1º.- Toma una dirección O.-E., encaminándose a *Sosontigi* (Alcaudete, Jaén) y *Tucci* (Martos, Jaén).

2º.- Sigue una dirección N.O.-S.E., encaminándose a Alcalá la Real (Granada) y adentrándose en la provincia de Granada.

La vía en su recorrido por la provincia de Córdoba está jalonada por un gran número de yacimientos que confirman su antigüedad; por tanto, nos limitaremos a señalar los más importantes:

* Término municipal de Córdoba: Cortijo de Trinidades, Cortijo de Valdepeñas, Cortijo del Encineño¹¹.

* Término municipal de Castro del Río: El Juncal o Vereda de la Moza y Caserío del Gramalejo¹².

D.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

El tramo de la vía comprendido entre *Corduba* y *Ategua* se caracteriza por seguir un recorrido en altura desde donde se dominan los valles circundantes; a partir de esta última



Vereda de Granada a su paso por el término municipal de Luque.

¹⁰ *Locus* in fronte / *p(edes)* CCXXV et / in agro *p(edes)* CL. Estudiada por J. F. Rodríguez Neila, *op. cit.*, 1983, pp. 178 y 179.

¹¹ En los tres yacimientos se han encontrado silos ibero-romanos; sobre el tema *vide*. P. J. Lacort Navarro, *op. cit.*, 1985, pp. 363-388.

¹² P. J. Lacort Navarro, *op. cit.*, 1989.

población la vía se aproxima a los cursos fluviales, buscando las alturas próximas existentes junto a ellos, así como un trazado más cómodo para el viajero.

Los restos de calzada conservados son muy escasos, ya que gran parte del camino ha desaparecido por la roturación de tierras o por la construcción de carreteras modernas. Su ancho oscila entre 3,60 y 3,90 m. (12 y 13 pies romanos respectivamente). La vía era de tierra y guijarros, estando flanqueada por unos contrafuertes laterales. En algunas zonas bajas aparecen pequeños tramos enlosados; su función sería evitar que se acumulase el agua y se formase un barrizal, impidiéndose así el tránsito por la vía. Creemos que, desde el punto de vista constructivo, sería una «vía ligera».

D.3) Obras de fábrica

En esta vía se conservan dos puentes romanos de un arco que confirman su antigüedad:

* Puente sobre el arroyo de Trinidades (Coord. geog.: 37° 47' 12"-4° 37' 42"). La parte de la fábrica visible presenta una luz de 4,92 m. y una flecha de 2 m.. El dovelaje es bastante regular, oscilando de 54 a 58 cm. (II pies romanos) de largo por unos 28 a 30 cm. (I pie romano) de ancho. La vía del puente es de 5,4 m., careciendo en la actualidad de pretilos y rampas de acceso. J. Liz Guiral y M. Martín Bueno lo datan en los siglos I o II d.C.¹³.

* Puente sobre el arroyo de Fontalba (Coord. geog.: 37° 45' 6"-4° 34' 48"). Su único arco presenta una luz de 3,39 m. y una flecha de 1,06 m.. El dovelaje es regular: 60 cm. (II pies romanos) de largo por 18 cm. (2/3 de pie romano) de ancho, presentando las dovelas partidas de manera alterna. La anchura de la vía es de 3,5 m. (XII pies romanos), careciendo en la actualidad de pretilos y rampas de acceso. J. Liz y M. Martín Bueno lo datan en los siglos I o II d.C.¹⁴.

E) Poblaciones existentes junto a la vía

* *Ategua*. Fue un *oppidum stipendiarium*, perteneciente al *Conventus Cordubensis*¹⁵. A. Blanco Freijeiro la sitúa en el cortijo de Teba la Vieja¹⁶. Desde esta población partía una vía que llegaba a Monturque (Córdoba), pasando por *Ucubi* (Espejo, Córdoba).

* *Ipsca*. Municipio de derecho latino perteneciente al *Conventus Astigitanus*. Sus ruinas se encuentran en el cortijo de Iscar¹⁷ (Baena, Córdoba).

* *Iponuba*. Fue un *oppidum stipendiarium* perteneciente al *Conventus Astigitanus*. Estuvo ubicada en el Cerro del Minguillar (Baena, Córdoba)¹⁸.

¹³ J. Liz Guiral; M. Martín Bueno, «Dos nuevos puentes...», inédito, s.p.. Las medidas del puente han sido tomadas de este artículo, que pudimos consultar gracias a la amabilidad de D. Jesus Liz.

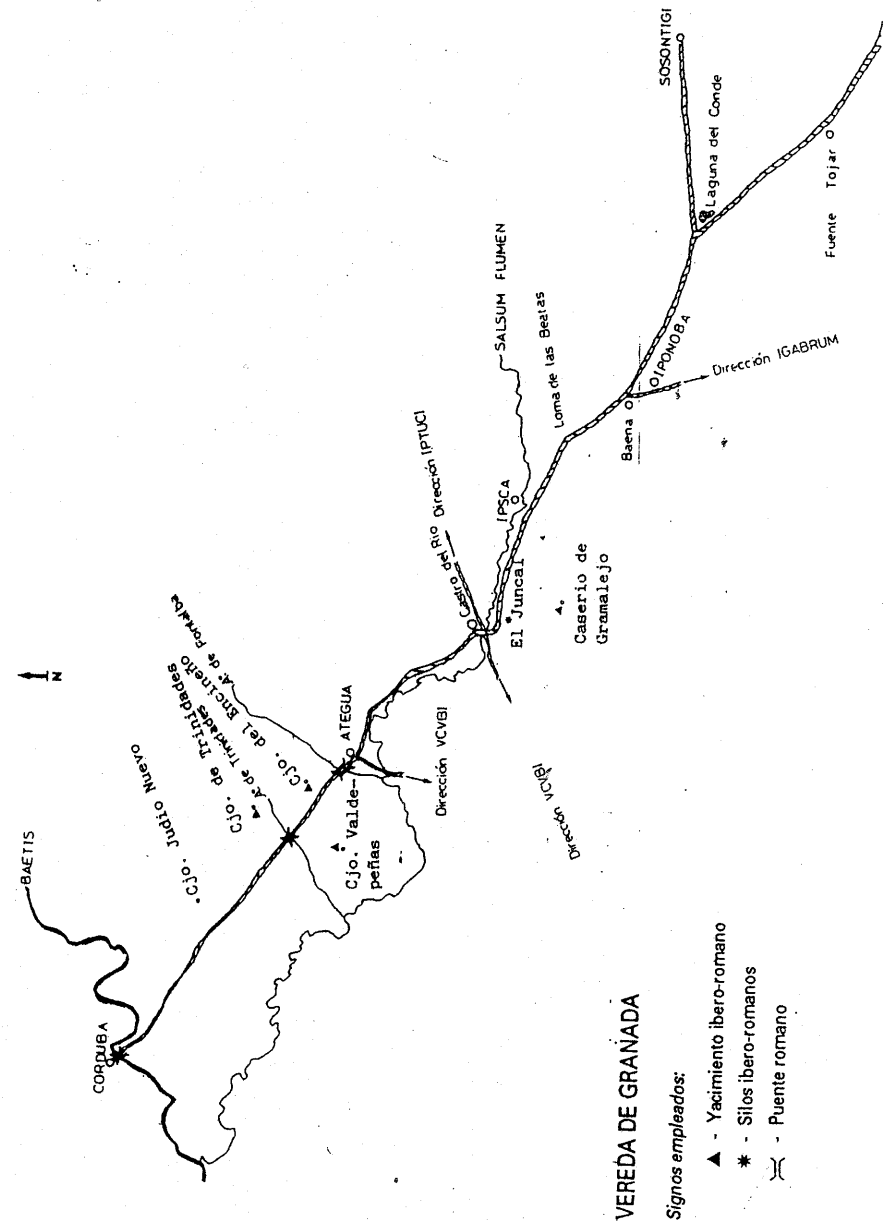
¹⁴ J. Liz Guiral; M. Martín Bueno, «Dos nuevos puentes...», inédito, s.p.. Las medidas del puente han sido tomadas de este artículo, que pudimos consultar gracias a la amabilidad de D. Jesus Liz.

¹⁵ M.^a L. Cortijo Cerezo, *La administración territorial de la Bética romana*. Córdoba, 1993, p. 148.

¹⁶ A. Blanco Freijeiro, «Ategua», *N.A.H.*, n.º 15, 1983, pp. 93-135.

¹⁷ N. Marín Díaz, *El Conventus Astigitanus durante el Imperio Romano*. Tesis Doctorales de la Universidad de Granada, n.º 235, Granada, 1979, p. 107.

¹⁸ R. Corzo; A. Jiménez, *op. cit.*, p. 32.



VEREDA DE GRANADA

Signos empleados:

▲ - Yacimiento ibero-romano

* - Sitios ibero-romanos

() - Puente romano



Puente sobre el arroyo de Trinidades.



Puente sobre el arroyo de Fontalba.

F) Estudio histórico-cronológico

El *Bellum Hispaniense* nos informa de la existencia de este camino en el 45 a.C. Durante el Imperio su utilización nos es confirmada por la construcción de los puentes del arroyo de Fontalba y el de Trinidades.

La vía atravesaba la zona oriental de la campiña cordobesa, donde la principal producción debió ser el cereal, como lo ponen de manifiesto los abundantes silos encontrados y estudiados por P. Lacort Navarro¹⁹. Por tanto, la vía pondría en contacto las zonas productoras con *Corduba*, uno de los principales mercados de la zona, por donde saldría o a donde se destinaría gran parte de la producción de cereal, fundamentalmente trigo y cebada.

3. VIA OBULCO-ULIA-¿ASTIGI?

Camino romano que comunica dos de las vías más importantes de la provincia: la *Via Augusta* y la *Via Corduba-Malaca*. Su existencia permitiría la comunicación directa de *Astigi* con varias de las poblaciones de la campiña de Córdoba que dependían administrativamente del convento jurídico Astigitano.

A) Fuentes Antiguas

* *Bellum Hispaniense*

La más antigua referencia a este camino la encontramos en el *Bellum Hispaniense*. En esta obra se nos confirma la existencia de un camino que comunicaba *Obulco* con *Ulia*. Fue el utilizado por seis cohortes enviadas por César desde *Obulco* en ayuda de *Ulia* (*Bell. Hisp.*, 3, 3). Creemos que este camino debe coincidir con una vieja ruta que saliendo de *Obulco* pasa junto a Torreparedones, llega a Castro del Río y desde allí se dirige a Espejo, Montemayor y probablemente a Écija.

* Miliarios

En Espejo (Córdoba) apareció un miliario de Maximino I, fechable entre el 236 y el 238 (*CIL*. II, 4696). Aunque no podemos afirmarlo rotundamente, creemos que perteneció a la vía *Obulco-Ulia*, ya que la otra vía que pasaba por dicha población fue de menor importancia.

B) Fuentes Medievales

Para C. Sánchez Albornoz esta ruta fue utilizada por Tarik y su ejército durante la conquista de la Península Ibérica. Tras estudiar las campañas de Tarik, C. Sánchez Albornoz cree que éste tomó una vía romana que unía *Astigi* (Écija, Sevilla) y *Castulo* (Cazlona, Linares, Jaén), pasando por La Rambla, Montemayor, Castro del Río y Porcuna²⁰.

C) Fuentes Modernas y Contemporáneas

Esta ruta no aparece descrita ni en los repertorios o guías de caminos, ni en los libros de viajes de época Moderna y Contemporánea; tan sólo aparece en los mapas que posee el

¹⁹ P. Lacort Navarro, *op. cit.*, 1985, pp. 363-388.

²⁰ C. Sánchez Albornoz, *op. cit.*, p. 36.

A.M.A. sobre las cañadas y veredas de la provincia de Córdoba. Estos mapas, levantados a principios del siglo XX, van acompañados por una descripción del camino. En ellos aparece el trazado y la descripción de dos caminos por los que discurre la vía *Obulco-Ulia*: la vereda de Porcuna a Castro del Río y el camino de Espejo a Montemayor.

D) Descripción de la vía

D.1) Descripción topográfica

La vía parte de *Obulco* (Porcuna, Jaén) por el Oeste (Hoja 924, «Bujalance», del M.T. escala 1:50.000), con una dirección NE.-SO., siguiendo la vereda de Porcuna a Castro del Río. En la actualidad la vereda está asfaltada hasta llegar a la provincia de Córdoba, conservándose restos de la calzada a los lados de la carretera (coord. geog.: 37° 52' 13"-4° 11' 44") o en las curvas que ésta describe (coord. geog.: 37° 52' 1"-4° 11' 49"). Discurre próxima al Cerro Granadillo y al cortijo de «Lora» (Hoja 945, «Castro del Río», del M.T. escala 1:50.000), cruza los arroyos del Sardinero y del Algarbe y se une a la carretera local de Baena a Cañete de las Torres entre los km. 19 y 20. Entre los km. 15 y 16 la abandona, cambiando su dirección NE.-SO., por otra E.-O., pasa 3.000 m. al sur de *Iptuci* (Torreparedones, Baena, Córdoba), y se une a la carretera local de Castro del Río a Cañete de las Torres, entre los km. 3 y 4, para llegar a Castro por el Este. La vía *Obulco-Ulia* e *Iptuci* estaban comunicadas por un camino secundario que aún se conserva, aunque totalmente reformado.

Cruza el río Guadajoz por vado²¹ y marcha a *Ucubi* (Espejo, Córdoba) siguiendo la carretera nacional 432, única vía de comunicación entre ambas poblaciones. En este camino A. Fernández Guerra descubrió «vestigios de calzada y fragmentos de miliarios²²». Desde Espejo (Hoja 944, «Espejo», del M.T. escala 1:50.000) a Montemayor la vía discurre por un antiguo camino que une ambas poblaciones, pasando por los cortijos de «Bañuelos Bajos» y de «Mingohijo» (Hoja 966, «Montilla», del M.T. escala 1:50.000). Según los estudios de M.^a L. Cortijo, la vía *Obulco-Ulia* sirvió de límite SE. a la *Centuriatio Uliense*²³.

La vía a lo largo de su recorrido está flanqueada por una serie de yacimientos que nos confirman su antigüedad. A continuación señalaremos los más importantes:

* Término municipal de Porcuna (Jaén): Cerro Granadillo y cortijo de Lora²⁴.

* Término municipal de Baena: Recintos de Bermejala, El Adalid y las Pedrizas²⁵.

* Término municipal de Castro del Río: Casa de Palomarejo, cortijo de Cobatillos y El Calvario²⁶.

²¹ En este vado (coord. geog.: 37° 41' 29"-4° 29' 0") se cruza la vía *Obulco-Ulia* con la Vereda de Granada.

²² A. Fernández Guerra, *op. cit.*, 1862, p. 43, nos confirma la existencia de la vía *Obulco-Ulia* en el tramo *Ucubi* (Espejo, Córdoba)-Castro del Río (Córdoba), así como de la vía conocida como Vereda de Granada, en su tramo Castro del Río-Baena (Córdoba). En la obra citada nos dice: «Yo mismo he descubierto vestigios de calzada juntamente con fragmentos de miliarios entre Espejo, Castro del Río y Baena».

²³ M.^a L. Cortijo Cerezo, *op. cit.*, 1988, pp. 333-343.

²⁴ J. Serrano; J. A. Morena, *op. cit.*, pp. 159 y 164.

²⁵ J. Bernier; C. Sánchez; J. Jiménez; A. Sánchez, *Nuevos yacimientos arqueológicos en Córdoba y Jaén*. Córdoba, 1981, pp. 31, 34 y 38.

²⁶ D. Ortiz; J. Bernier; M. Nieto; F. Lara, *Catálogo artístico y monumental de la provincia de Córdoba*, Tomo III: *Castro del Río-Fuente la Lancha*. Córdoba, 1985, pp. 35 y 37.

* Término municipal de Espejo: El Aljibe²⁷.

* Término municipal de Montemayor: Fuente Cañuelo²⁸.

D.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

Al analizar el trazado de la vía destaca su rectitud, especialmente en los tramos Porcuna-cortijo de Lora, Espejo-Montemayor y a su paso al sur de Torreparedones. Los principales restos de calzada conservados aparecen en el término municipal de Porcuna (Jaén), aunque también se encuentran en el término municipal de Castro del Río (Córdoba) (coord. geog.: 37° 42' 56"-4° 25' 56"). La vía consta de un lecho de piedras, guijarros y tierra, sobre el que se asienta una capa de grava apisonada, que está flanqueada por bordillos de roca caliza. Por tanto sería una vía «ligerá». Su anchura oscila en torno a los 5,30 m. (XVIII pies romanos).

D.3) Problemática

Para C. Sánchez Albornoz la vía continuaría desde *Ulia* a *Astigi* pasando por La Rambla²⁹ (Córdoba). Lógicamente, hubo de existir una vía que comunicase *Astigi* con las principales poblaciones de su *conventus*, entre las cuales habría que destacar a *Ulia*, *Ucubi* e *Iptuci*, todas ellas unidas por la vía *Obulco-Ulia*. Conocemos una vía que unía a *Astigi* con las poblaciones orientales de su *conventus*, discurrendo por Monturque, Puente Genil y Herrera (Sevilla), se trata del «camino de Metedores»; pero esta ruta quedaba muy al sur de las poblaciones anteriormente citadas, por lo que creemos debió de existir otra comunicación más directa entre poblaciones de la importancia de *Ulia* (municipio de derecho romano), *Ucubi* e *Iptuci* (colonias) con la capital de su *conventus*.

La vía *Obulco-Ulia* probablemente continuaría hacia *Astigi*, pero por desgracia no se han conservado restos de calzada que nos permitan afirmar con rotundidad esta hipótesis. Un trabajo de P. Lacort, R. Portillo y A. Stylow, «Nuevas inscripciones romanas de Córdoba y su provincia³⁰» nos confirma la existencia de un *oppidum* en La Rambla, población donde también se han encontrado silos ibero-romanos. El mismo nombre de «La Rambla» puede ser un topónimo que indique el paso de una vía romana, ya que hace referencia a un camino sobrealzado o construido en terraplén, sistema constructivo utilizado por los romanos en la construcción de calzadas. Más al suroeste, en dirección a *Astigi*, encontramos cuatro poblados ibero-romanos en el término municipal de Santaella³¹ que nos confirman la existencia de una fuerte implantación rural en esta zona de la campiña y que necesariamente tendrán que comunicarse con los núcleos urbanos más cercanos: el *oppidum* de La Rambla y *Astigi*. Por todo lo dicho, creemos que la vía *Obulco-Ulia* debió de tener una prolongación hacia *Astigi*; discurriría por los términos de La Rambla y Santaella, siguiendo el curso del arroyo del Salado, paso natural que comunicaba las campiñas de Córdoba y Sevi-

²⁷ Yacimiento estudiado por P. J. Lacort Navarro, «El contexto arqueológico romano en el territorio de *Ucubi* (Espejo)», *II Encuentros de Historia Local. La Campiña*. Córdoba, 1991, pp. 185-187.

²⁸ M.^a L. Cortijo Cerezo, *op. cit.*, 1990, pp. 35-36.

²⁹ C. Sánchez Albornoz, *op. cit.*, p. 36.

³⁰ P. J. Lacort; R. Portillo; A. U. Stylow, «Nuevas inscripciones romanas de Córdoba y su provincia», *Faventia*, 8, 1986, pp. 69-78.

³¹ Poblado ibero-romano de La Camorra, poblado del Cerro de La Mucla, Cerro del Castillejo y poblado romano de La Torre. J. Bernier; C. Sánchez; J. Jiménez; A. Sánchez, *op. cit.*, pp. 81-82.

lla. Este camino pervivió en época musulmana, siendo utilizado por Tarik y su ejército en sus campañas de conquista de la Península Ibérica.

E) Poblaciones existentes junto a la vía

* *Obulco*. Para su estudio remito a las poblaciones existentes junto a la vía *Item a Corduba Castulone*.

* *Iptucci Virtus Iulia*. Fue una colonia inmune del *conventus Astigitanus*. R. Corzo y A. Jiménez la sitúan en Torreparedones³² (Baena, Córdoba. Coord. geog.: 37° 45' 20"-4° 22' 23"), donde existen las ruinas de una ciudad ibero-romana³². Desde esta población se controlaba la vereda de Porcuna a Castro del Río.

* *Ucubi Claritas Iulia*. Fue una colonia inmune del *Conventus Astigitanus*. A. Caballos Rufino, R. Corzo y A. Jiménez la sitúan en Espejo³³ (Córdoba). Por *Ucubi* pasaba otra vía que procedente de *Ategua* llegaba a Monturque.

* *Ulia Fidentia*. Para su estudio remito a las mansiones de la vía *Corduba-Malaca*.

F) Estudio histórico-cronológico

La aparición de una serie de recintos ibéricos jalonando el tramo *Obulco-Castro del Río* nos hace pensar que la vía romana pudo aprovechar en parte de su recorrido un camino de origen ibérico o púnico³⁴. El *Bellum Hispaniense* nos informa de la existencia de este camino en el 45 a.C., mientras que el miliario de Maximino (*CIL*. II, 4696) nos confirma su existencia como «vía pública» durante el Imperio, concretamente en el siglo III.

La ruta estudiada comunicaba directamente la campiña del Guadalquivir con *Castulo*³⁵, uniendo las vías *Augusta* y *Corduba-Malaca*. Si aceptamos la continuación hacia *Astigi* de este camino, como parece lógico, su función principal consistiría en comunicar los territorios orientales del *Conventus Astigitanus* con su capital.



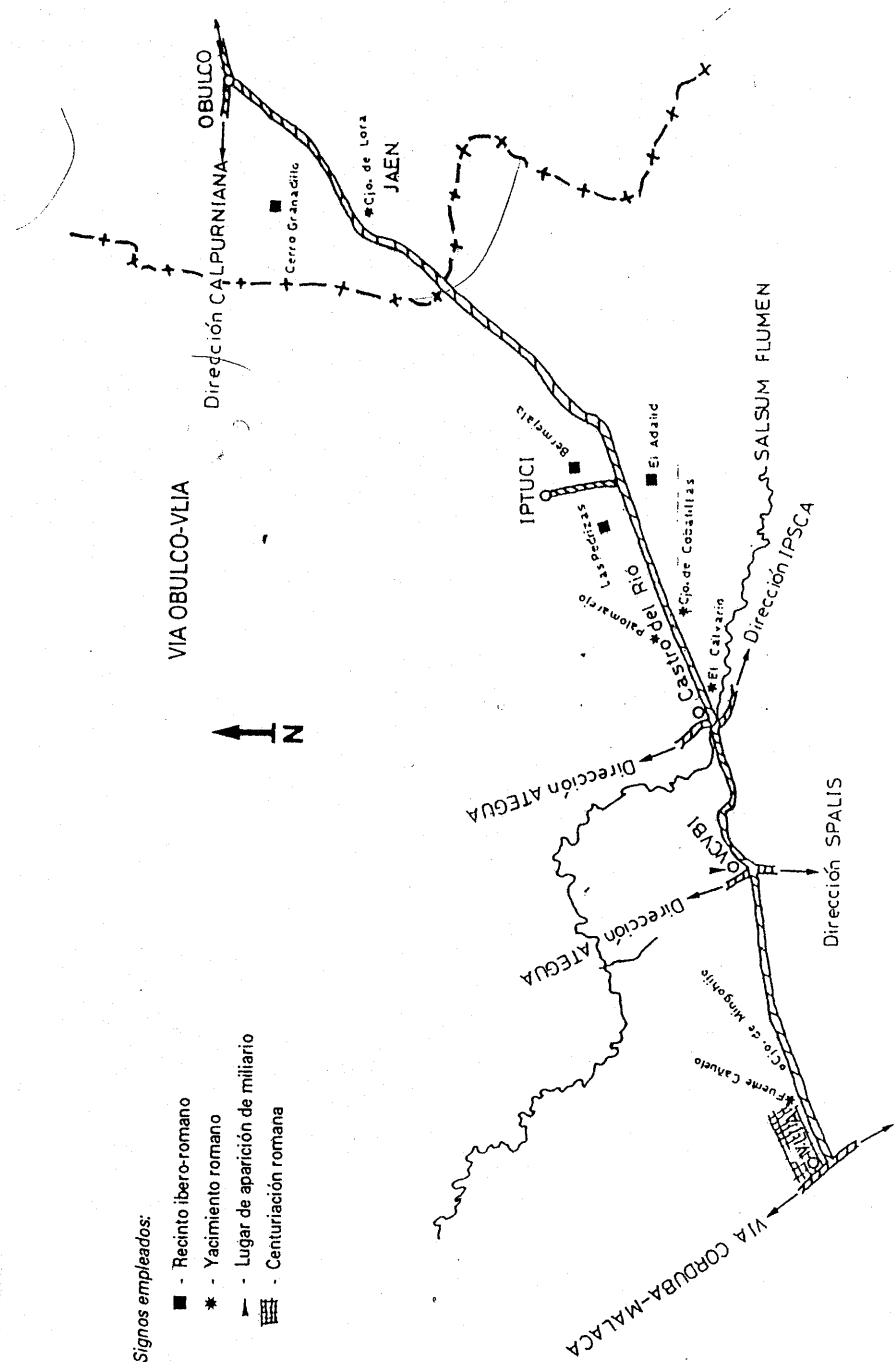
Via Obulco-Ulia a la salida de Porcuna.

³² R. Corzo; A. Jiménez, *op. cit.*, p. 43.

³³ A. Caballos Rufino, «Colonia Claritas Iulia Ucubi», *Habis*, 9, 1978, pp. 273-291; R. Corzo; A. Jiménez, *op. cit.*, p. 43.

³⁴ J. Fortea; J. Bernier, *op. cit.*, pp. 128-129, creen que la mayoría de estos recintos fueron construidos en los siglos III y II a.C.

³⁵ Una vez en *Obulco* (Porcuna, Jaén), se llegaría a *Castulo* (Cazlona, Linares, Jaén) por la vía *Item a Corduba Castulone*.



4. CAMINO DE METEDORES

Este fue el nombre dado en época moderna a un camino romano que comunicaba dos vías de nuestra provincia: la Vereda de Granada y la vía *Corduba-Malaca*.

A) Fuentes Antiguas

* Epigráficas

La inscripción aparecida en el Llano de Medina (Doña Mencía, Córdoba: «*viator viam / publicam dex/tra pete*») y el miliario *CIL*. II, 6207 nos confirman la existencia de esta *via publica*. Ambos epígrafes fueron encontrados junto al Camino de Metedores, en un tramo que discurre al pie del macizo Subbético.

B) Fuentes Medievales

El geógrafo árabe Edrisi describe una ruta de Alcaudete a Cabra pasando por Baena³⁶. Dicha ruta discurría por dos caminos romanos: Desde Alcaudete (Jaén) a Baena utilizaba la vereda de Granada; desde Baena a Cabra seguiría el camino de Metedores. Esta ruta también es mencionada por el cronista Ibn Idari, quien comenta que Alfonso I el Batallador la recorrió en el 1125 cuando, ante la imposibilidad de tomar Granada, se retiró pasando por Baena, Cabra y Lucena³⁷. Para realizar este itinerario tuvo que seguir la vereda de Granada hasta Baena, y desde allí tomar el camino de Metedores.

C) Descripción de la vía

C.1) Descripción topográfica

La vía parte de la Vereda de Granada (Hoja 967, «Baena», del M.T. escala 1:50.000) con una dirección N.-S.; sigue el Camino de Metedores, pasando junto a *Iponuba* (Cerro del Minguillar, Baena, Córdoba) y las casas de Marbella (coord. geog.: 37° 33' 40" -4° 19' 14"), vadea el arroyo de la Tejera y alcanza la estación de ferrocarril de Doña Mencía (Córdoba). En este tramo se conservaban restos del pavimento de la calzada hoy desaparecidos, según nos informan J. Fernández Nieto, J. Fortea y J.M. Roldán³⁸.

Continúa su recorrido bordeando el macizo Subbético hasta alcanzar el arroyo de Santa María; en este terreno apareció la comentada inscripción viaria (*Zephyrus*, 19-20, 1968-69, p. 172) y el miliario *CIL*. II, 6207. La vía marcha próxima al arroyo de Santa María hasta las inmediaciones de Monturque (Hoja 988, «Puente-Genil», del M.T. escala 1:50.000), donde se le unía un camino procedente de *Ategua* (cortijo de Teba la Vieja, Santa Cruz, Córdoba) y *Ucubi* (Espejo, Córdoba); franquea el río de Cabra por un vado, cruza Monturque (Córdoba) y alcanza la vía *Corduba-Malaca*.

³⁶ A. Blázquez, *op. cit.*, 1901, p. 42.

³⁷ Ibn Idari, *Al-Bayan al-Mugib*. Traducción de A. Huici, *op. cit.*, pp. 93-94.

³⁸ J. Fernández Nieto; J. Fortea; J. M. Roldán, *op. cit.*, p. 171.

³⁹ J. Bernier; C. Sánchez; J. Jiménez; A. Sánchez, *op. cit.*, p. 87.

El camino a lo largo de su recorrido está jalonado por una serie de yacimientos que nos confirman su antigüedad; a continuación señalaremos los más importantes.

* Término municipal de Zuheros: Po-blado fortificado del Cerro Pavón³⁹.

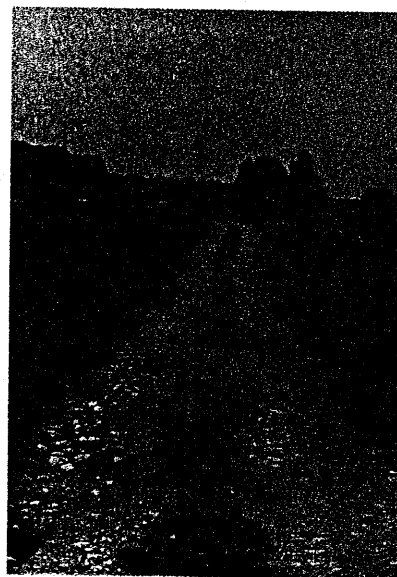
* Término municipal de Doña Mencía: Asentamiento romano del Llano de Medina, recinto fortificado del Henazar⁴⁰, y fortificación del Laderón⁴¹.

* Término municipal de Cabra: Asentamientos romanos de Camarena, Pasada Valera, La Serona, y San Julián⁴².

C.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

Los restos de calzada conservados son muy escasos, ya que el Camino de Metedores ha sufrido recientemente fuertes reparaciones en gran parte de su recorrido. En las inmediaciones de la estación de Doña Mencía (coord. geog.: 37° 32' 54" -4° 21' 6") se conserva un tramo de calzada que presenta un pavimento de guijarros; su anchura es de 3,50 m. (XII pies romanos).

Para determinar el tipo de vía que era desde el punto de vista técnico, necesitaríamos realizar algún corte estratigráfico, ya que los restos conservados son muy escasos, como hemos señalado anteriormente.



Camino de Metedores en las inmediaciones de Doña Mencía.

C.3) Problemática

J. Fortea y J. Bernier creen que el Camino de Metedores formaba parte de una vía que llegaba hasta *Castulo*, pasando por *Obulco*⁴³.

Existe un camino que une la vía *Obulco-Ulia* con el Camino de Metedores: la vereda de Baena a Cañete de las Torres. En ella no se conservan restos de calzada, pero está jalonada por una serie de recintos y yacimientos que nos indican su utilización en época ibérica y romana: recintos de El Adalid (coord. geog.: 37° 42' 40" -4° 22' 15"), Palma Baja (coord. geog.: 37° 42' 20" -4° 21' 50") y El Castelar⁴⁴ (coord. geog.: 37° 42' 20" -4° 21' 0"); asentamiento romano de Puente Maturra (coord. geog.: 37° 40' 26" -4° 21' 10"). Creemos que la vía pudo continuar desde *Iponuba* con dirección S.-N., vadear el río Guadajoz (Hoja 945,

⁴⁰ J. Bernier; C. Sánchez; J. Jiménez; A. Sánchez, *op. cit.*, pp. 60-62.

⁴¹ J. Fortea; J. Bernier, *op. cit.*, pp. 49-50.

⁴² J. Bernier; C. Sánchez; J. Jiménez; A. Sánchez, *op. cit.*, pp. 46-47 y 50-51.

⁴³ J. Fortea; J. Bernier, *op. cit.*, p. 132.

⁴⁴ J. Bernier; C. Sánchez; J. Jiménez; A. Sánchez, *op. cit.*, pp. 30, 33 y 34.

«Castro del Río», del M.T. escala 1:50.000) y unirse a la *via Obulco-Ulia* en las coordenadas geográficas: 37° 43' 40"-4° 20' 44".

El mismo problema se plantea en las inmediaciones de Monturque, donde termina el Camino de Metedores y comienza el camino de Puente Genil a Monturque (coord. geog.: 37° 27' 56"-4° 35' 58"), conocido en parte de su recorrido con el nombre de Cañada de la Plata⁴⁵. La ruta está jalonada por una serie de yacimientos romanos, entre los que destacaremos:

* Términos municipales de Aguilar y Moriles: Cortijo de Chacón y yacimiento de Fuente Alcaide⁴⁶.

* Término municipal de Puente-Genil: Cortijo de La Cruz Blanca, yacimientos de Fuente Alamo y Calerines⁴⁷.

Por otra parte, A. Aguilar Cano nos informa de la existencia de un camino antiguo que procedente de Puente Genil se dirige a Herrera (Sevilla), donde enlazaría con la *vía Astigi* (Écija)-*Ostippo*⁴⁸ (Estepa).

Creemos que este pudo ser el camino tomado por los ejércitos de César y Cneo Pompeyo para llegar desde *Ategua* y *Ucubi* a *Ventippo* (Atalaya de Casariche, Casariche, Sevilla), ya que es la ruta más directa existente entre los dos teatros de operaciones descritos en el *Bellum Hispaniense*. De este itinerario tan sólo sabemos que Cneo Pompeyo acampó en las proximidades de *Spalis* (Bell. Hisp., 27, 3). Si aceptamos la localización de *Spalis* en Monturque⁴⁹, es lógico pensar que los dos ejércitos se pudieron desplazar por la *vía Ategua*-Monturque, para después marchar a *Ventippo* por el camino que estudiamos, abandonándolo una vez hubiesen cruzado el Genil. Por todo lo dicho, creemos que el Camino de Metedores formaba parte de una *vía* que enlazaba los valles fluviales del Genil y del Guadajoz, facilitando la comunicación entre *Astigi* y las poblaciones orientales de su convento jurídico.

D) Poblaciones existentes junto a la *vía*

* *Iponuba*. Para su estudio remito a las poblaciones existentes junto a la vereda de Granada.

* *Igabrum Municipium Iulium*. Municipio de derecho latino perteneciente al *Conventus Astigitanus*. M.^a L. Segura sitúa esta ciudad en Cabra⁵⁰; esta ubicación es confirmada por la epigrafía: *CIL*. II, 1610. La población quedaba cinco kilómetros al Este del Camino de Metedores, con el que suponemos estaría comunicada.

⁴⁵ Topónimo procedente de la palabra árabe «Ba La Ta», que significa camino enlosado. J. M. Roldán, *op. cit.*, 1971, pp. 17-19.

⁴⁶ Yacimientos inéditos; en superficie encontramos cerámica común romana de pasta gris, *terra sigillata* hispánica, y *tegulae*.

⁴⁷ L. A. López Palomo, «La ciudad romana de Fuente Alamo», *Actas del Iº Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1976*. Córdoba, 1978, vol. I, pp. 363-372. Cortijo de la Cruz Blanca. Yacimiento sin estudiar ubicado en el término municipal de Puente-Genil; coord. geog.: 37° 26' 1"-4° 41' 32". En superficie encontramos *tegulae* y *terra sigillata* clara.

⁴⁸ A. Aguilar Cano, *El libro de Puente Genil*. Puente Genil, 1894, reeditado en Córdoba, 1984, vol. I, p. 53. La *vía Astigi-Ostippo* ha sido estudiada y descrita por F. Collantes, *op. cit.*, vol. III, p. 101.

⁴⁹ Sobre la identificación de *Spalis* con Monturque ver las mansiones y ciudades existentes junto a la *vía Corduba-Malaca*, y la nota n.º 74 del capítulo I de la tercera parte.

⁵⁰ M.^a L. Segura, *La ciudad ibero-romana de Igabrum*. Córdoba, 1988.

M.^a L. Segura nos informa de la existencia de varias *vías* secundarias que partían de *Igabrum*⁵¹:

– *Vía* que comunicaba *Igabrum* con el Camino de Metedores y la Vereda de Granada. Discurría por la Torre del Puerto (Monte Horquera), el valle del río Carchena y Matallana, uniéndose a la Vereda de Granada en Castro del Río. Surge de la necesidad de comunicar el municipio de *Igabrum* con la red de *vías* públicas de la provincia.

– *Vía Igabrum-Cisimbrium* (Zamora, Córdoba). Enlazaba dos municipios de derecho latino.

– *Vía Igabrum-Canteras de La Fuente de los Frailes y del Cortaero* (Cabra, Córdoba). Comunicaba *Igabrum* con las canteras de «mármol rojo», existentes en las inmediaciones. La *vía* tuvo su origen en la explotación sistemática que el municipio igabrense ejerció sobre las canteras anteriormente citadas. Fue utilizada para trasladar los bloques obtenidos a la ciudad por el trayecto más corto y consecuentemente más económico.

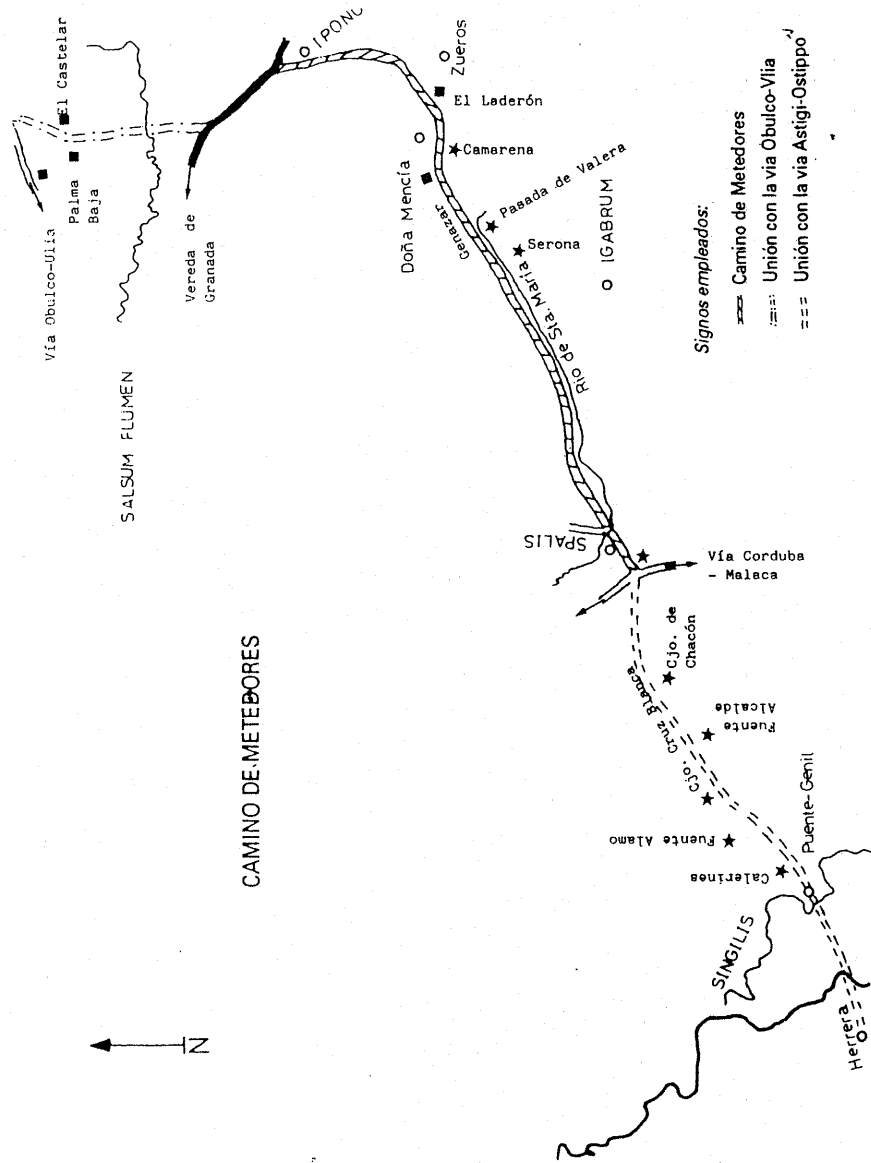
* *Spalis*. Para su estudio remito a las poblaciones existentes junto a la *vía Corduba-Malaca*.

E) Estudio histórico-cronológico

La aparición de una serie de recintos ibero-romanos jalonando el tramo *Iponuba-Igabrum*, nos hace pensar que la *vía* romana pudo aprovechar en parte de su recorrido un camino de origen ibérico o púnico. El miliario *CIL*. II, 6207, así como el epígrafe aparecido en el Llano de Medina (*Zephyrus, 19-20, 1968-69*) nos confirman su existencia como *vía* pública romana en época imperial, concretamente en el siglo III⁵².

⁵¹ M.^a L. Segura, *op. cit.*, pp. 130-134.

⁵² J. Fernández Nieto; J. Fortea; J. M. Roldán, *op. cit.*, p. 171, fechan la inscripción en los primeros decenios del siglo III.



Signos empleados:

- =— Camino de Metebobres
- - - - Unión con la via Obulco-Vlia
- ==== Unión con la via Astigi-Ostippo

CAPÍTULO VI VÍAS DE LA PROVINCIA NO CITADAS POR LAS FUENTES

1. VIA CORDUBA-SISAPO / MIROBRIGA

Camino romano que unía a *Corduba* con la comarca minera de *Sisapo*, principal núcleo productor de cinabrio existente en la Bética y en *Hispania*. Su trazado terminaba en las inmediaciones de Almadén, a mitad de camino entre las poblaciones de *Mirobriga* y *Sisapo*, donde se unía a la vía *Mariana-Emerita* (*Jt. Ant.*, 444, 3-445, 3), ruta que comunicaba el Mediterráneo y el Atlántico pasando por el Sur de la Meseta¹.

A) Descripción de la vía

A.1) Descripción topográfica

La vía llega a la provincia de Córdoba siguiendo la senda de la Plata (Hoja 807; «Chillón», del M.T. escala 1:50.000); pasa junto al castillo de Vioque² (Hoja 833, «Hinojosa del Duque», del M.T. escala 1:50.000; coord. geog.: 38° 39' 34"-4° 52' 6") y cruza el río Guadalmez por un vado. Entre el castillo de Vioque y el cortijo de la «Molina» (coord. geog.: 38° 39' 21"-4° 53' 26") se conservan restos del pavimento de guijarros de la calzada.

Tras vadear el río Guadalmez, discurre por la vereda de Córdoba a Almadén, pasa por Santa Eufemia (Córdoba), cruza los arroyos Cigüeñuela y Guadarramilla (Hoja 858, «El Viso», del M.T. escala 1.50.000), llegando a El Viso (Córdoba). Entre El Viso



Vía Corduba-Sisapo/Mirobriga en las inmediaciones del castillo de Vioque.

¹ Para un estudio de la vía *Mariana-Emerita* vid. P. Sillières, *op. cit.*, 1990, pp. 373-382

² Fortaleza ibérica con doble recinto de aparejo ciclópeo. P. Sillières, «Sisapo: Prospections et decouvertes», *A.Esp.Arq.*, 53, 1980, pp. 55-56.

y Alcaracejos (Córdoba) marcha junto a la carretera comarcal 411, abandonándola al alcanzar la segunda población. Sale de Alcaracejos por el Este, donde se conservan restos de la antigua calzada (coord. geog.: 38° 23' 7" -4° 57' 50"), uniéndose a la vía *Corduba-Toletum* en las proximidades del «Molino Horadado» (Hoja 880, «Espiel», del M.T. escala 1:50.000; coord. geog.: 38° 18' 16" -4° 56' 48"). Las dos vías unidas franquean el puerto del Calatraveño, continuando su recorrido por la Cañada Real Soriana; atraviesan Villaharta (Córdoba) (Hoja 901, «Villaviciosa de Córdoba», del M.T. escala 1:50.000) y descienden por la Cuesta de la «Matanza», para unirse a la vía *Corduba-Emerita* frente al castillo del Vacar (coord. geog.: 38° 5' 0" -4° 51' 16"). Entre el Vacar y Villaharta se conservan restos del pavimento de la calzada, según nos informa A. Carbonell³. Desde el castillo del Vacar la vía seguía el trazado conocido hasta llegar a *Corduba*.

A.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

Los restos de calzada conservados nos indican que era una vía *glarea strata*. Presenta un pavimento de guijarros de tamaño mediano, de diez a quince centímetros de lado, que descansa sobre una capa constituida por guijarros machacados y tierra. La calzada estaba enmarcada por contrafuertes laterales de piedra. Su anchura oscila entre 5,90 y 6 m. (XX pies romanos).



Via Corduba-Sisapo/Mirobriga: detalle constructivo.

³ A. Carbonell, *op. cit.*, 1885-1947, p. 140.



Via Corduba-Sisapo/Mirobriga: detalle constructivo.

B) Poblaciones existentes junto a la vía

* *Sisapo*. Fue un *oppidum stipendiarium* del *Conventus Cordubensis*; La mayoría de los investigadores localizan esta población en La Bienvenida, importante yacimiento arqueológico de Almodovar del Campo (Ciudad Real), donde apareció una inscripción en la que podía leerse [—S]isaponit[—]⁴.

* *Mirobriga*. Fue un municipio de derecho romano del *Conventus Cordubensis*. Se localiza en cerro Cabezo⁵ (Capilla, Badajoz).

* *Corduba*. Para su estudio remito a las mansiones de la vía *Alto itinere a Corduba Castulone*.

C) Estudio histórico-cronológico

La existencia y utilización de la ruta debe ser muy anterior a la dominación romana, como lo confirma la aparición en El Viso (Córdoba) de tres estelas decoradas del Bronce Final⁶. Las estelas nos indican la existencia de una ruta natural entre el valle del Guadalquivir y la Meseta, que sería utilizada desde los siglos VIII y VII a.C.⁷.

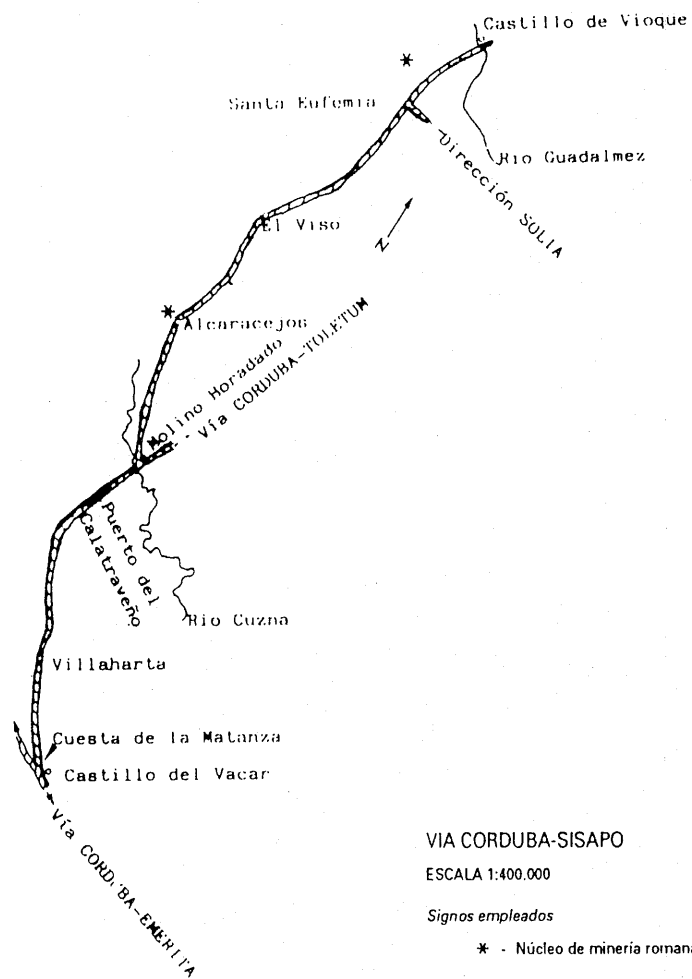
⁴ C. Fernández; A. Cabellero; C. Morano, «Nuevo documento epigráfico para la localización de *Sisapo*», *Cu.P.A.U.A.M.*, 9-10, 1982-83, pp. 211-220.

⁵ L. Vázquez de Parga, «El togado de Capilla, en el Museo Arqueológico de Badajoz, y la localización de *Mirobriga*», *M.M.A.P.*, 8, 1947, pp. 33-36.

⁶ M. Bendala, V. Hurtado, F. Amores, «Tres nuevas estelas de guerreros en la provincia de Córdoba», *Habis*, 10-11, 1979-1980, pp. 381-389.

⁷ Siglos en los que se fechan estas estelas. M. Bendala Galán, «Notas sobre las estelas decoradas del suroeste y los orígenes de Tartessos», *Habis*, VIII, 1977, pp. 117-148.

Durante la dominación romana se estableció la vía *Corduba-Sisapo*, por donde el cinabrio de la región sisaponense llegaría a los filones cupríferos de Sierra Morena. Recientes estudios del profesor G. Chic han demostrado que los romanos conocían la obtención de oro y plata por medio de la amalgama con el mercurio⁸. Por tanto, el mercurio sisaponense debió ser utilizado para purificar el oro y la plata existente en las minas de cobre⁹ y plomo argentífero de Sierra Morena. Este camino fué conocido en época moderna como «vía del Azogue», pues era utilizado para transportar el cinabrio desde Almadén a Córdoba¹⁰.



⁸ G. Chic García, «Estrabón y la practica de la amalgama en el marco de la minería Sudhispánica: un texto mal interpretado», *La Bética en su problemática histórica*. Granada, 1991, pp. 7-29.

⁹ Strabon, III, 2, 8: «A alguna de las (minas) que producen cobre se las suele llamar aureas, pues se supone que antes se obtenía de ellas oro».

¹⁰ J. Ocaña, «Camino viejos de Los Pedroches», *B.R.A.C.*, 102, 1981, pp. 71-90.

2. VIA CORDUBA-TOLETUM

Camino romano que unía *Corduba* y *Toletum*. En su recorrido franqueaba Sierra Morena y el valle de los Pedroches; posteriormente atravesaba Ciudad Real, pasando a unos 7,5 kilómetros al Este de *Sisapo* (La Bienvenida).

A) Fuentes Medievales

La vía que unía Córdoba y Toledo continuó siendo utilizada durante la dominación musulmana, como nos indica el geógrafo árabe Al-Idrisi: «A Toledo, 9 jornadas. El que partiendo de Córdoba quiera ir a Toledo ascenderá el Monte de Arles, 11 millas. Desde allí a Dar al Bacar (castillo del Vacar), 6 millas. De allí a Pedroche, 40 millas. De Pedroche a Gafic, 7 millas. Desde allí a Gebel' Afur, una jornada. Después a Dar Albacar, 1 jornada. Después a Calatrava¹¹».

B) Fuentes Modernas y Contemporáneas

En época Moderna la vía fue utilizada como camino de la Mesta, recibiendo el nombre de Cañada Real Soriana. Discurre por los términos municipales de Torrecampo, Pedroche, Pozoblanco, Espiel, Villaharta, Obejo y Córdoba¹².

C) Descripción de la vía

C.1) Descripción topográfica

La vía, tras franquear el puerto del Mochuelo (Hoja 834, «San Benito», del M.T. escala 1:50.000), se encamina a la provincia de Córdoba, cruzando el río Guadalmez por un puente del que sólo se conservan los estribos y los arranques de los arcos situados en las orillas (coord. geog.: 38° 31' 8"-4° 36' 59"). Una vez en nuestra provincia, se dirige a Pozoblanco (Hoja 859, «Pozoblanco», del M.T. escala 1:50.000) pasando por Torrecampo (Córdoba) y Pedroche (Córdoba); su trazado ha sido utilizado por la carretera local que desde Pozoblanco (Córdoba) llega a Alamillo (Ciudad Real), con lo que los restos de la antigua vía son prácticamente inexistentes. M. Corchado considera este camino como romano y nos describe su trazado entre los puertos Mochuelo y Calatraveño¹³.

Desde Pozoblanco parte, con dirección NO.-SE., siguiendo la carretera local que une esta población con Villaharta (Córdoba). Abandona dicha carretera en el km. 36 (Hoja 858, «El Viso», del M.T. escala 1:50.000), donde se conservan restos del pavimento de guijarros de la antigua calzada (coord. geog.: 38° 22' 19"-4° 51' 18"); cruza los arroyos Guadarramilla y Cuzna (Hoja 880, «Espiel», del M.T. escala 1:50.000), uniéndose a la vía *Corduba-Sisapo* en las proximidades del «Molino Horadado» (coord. geog.: 38° 18' 16"-4° 56' 48"). Las dos vías unidas franquean el puerto del Calatraveño, atraviesan Villaharta (Hoja 901, «Villaviciosa de Córdoba», del M.T. escala 1:50.000) y descienden por la Cuesta de la «Matanza», para unirse a la vía *Corduba-Emerita* frente al castillo del Vacar (coord. geog.: 38° 5' 0"-4° 51' 16"). Desde aquí la vía seguía el trazado conocido hasta llegar a *Corduba*.

¹¹ Al-Idrisi, *Nuzhat al-Mushtaq fi'jtiraq al-afaq*. Traducción de A. Blázquez, *op. cit.*, 1901, p. 50.

¹² J. Barceló, *op. cit.*, pp. 175-180.

¹³ M. Corchado, «El camino de Toledo a Córdoba», *A.H.E.S.*, 1968, pp. 621-628; *Idem*, «Estudio sobre vías romanas entre el Tajo y el Guadalquivir», *A.Esp.Arq.*, 42, pp. 137-138.

Para M. Corchado la vía *Corduba-Toletum*, tras franquear el puerto del Calatraveño, cruzaba el río Guadalbarbo y llegaba a Espiel (Córdoba), uniéndose a la vía *Corduba-Emerita* entre la ermita de la Estrella y la venta de la Alhondiguilla¹⁴. En las prospecciones que hemos realizado entre Espiel y el puerto del Calatraveño no hemos encontrado ningún rastro del camino romano; por tanto creemos que la vía siguió el trazado anteriormente propuesto, donde A. Carbonell encontró restos de la antigua calzada, concretamente entre Villaharta y El Vacar¹⁵.

C.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

En el tramo Córdoba-puerto del Calatraveño su trazado es sinuoso, busca recorridos en altura y afronta los obstáculos orográficos lo más directamente posible, sin temor a las fuertes pendientes. Una vez alcanza la llanura del valle de los Pedroches, el trazado se hace rectilíneo, como se aprecia en el tramo Pozoblanco-Torrecampo.

Los tramos de calzada conservados son muy escasos; su pavimento de guijarros tan sólo lo encontramos en las inmediaciones de Pozoblanco (coord. geog.: 38° 22' 19"-4° 51' 18"). Desde el punto de vista técnico, fue una *via glareata*; su anchura se sitúa en torno a los 4,90 m. (XVI pies romanos).

C.3) Obras de fábrica

* Puente sobre el río Guadalmez

Tan sólo se conservan los estribos y los arranques de los arcos laterales del puente. J. Ruiz Murillo lo considera de fábrica romana¹⁶. Para su correcta datación serían necesarios una limpieza y un análisis de los restos conservados; no obstante, el empleo de cascote y argamasa en los estribos del puente nos hace dudar de su datación en época romana.

D) Estudio histórico-cronológico

La falta de fuentes escritas y arqueológicas nos impiden realizar estudios históricos y técnicos de la vía que estudiamos. En el término municipal de Pozoblanco encontramos varias minas de cobre que fueron explotadas por los romanos: Almadenes de Solana, Llano Tabernero, la Romana, dehesa de Quirós¹⁷. Su existencia nos permite suponer que la vía pudo ser utilizada para comercializar el mineral extraído de ellas durante los siglos I y II d. de C. Dato que nos es confirmado por la aparición de una serie de epígrafes, fechables en el mismo período, en los términos municipales de Pozoblanco, Pedroche y Torrecampo¹⁸.

¹⁴ M. Corchado, *op. cit.*, 1968, p. 622; *idem, op. cit.*, 1969, p. 138.

¹⁵ A. Carbonell, *op. cit.*, 1885-1947, p. 140.

¹⁶ J. Ruiz Murillo, *La Ilustre y Noble Villa de Hinojosa del Duque*. Hinojosa del Duque, 1922, p. 81.

¹⁷ C. Domergue, *Catalogue des mines et des fonderies antiques de la Péninsule Ibérique*. Madrid, 1987, vol. II, pp. 161-164.

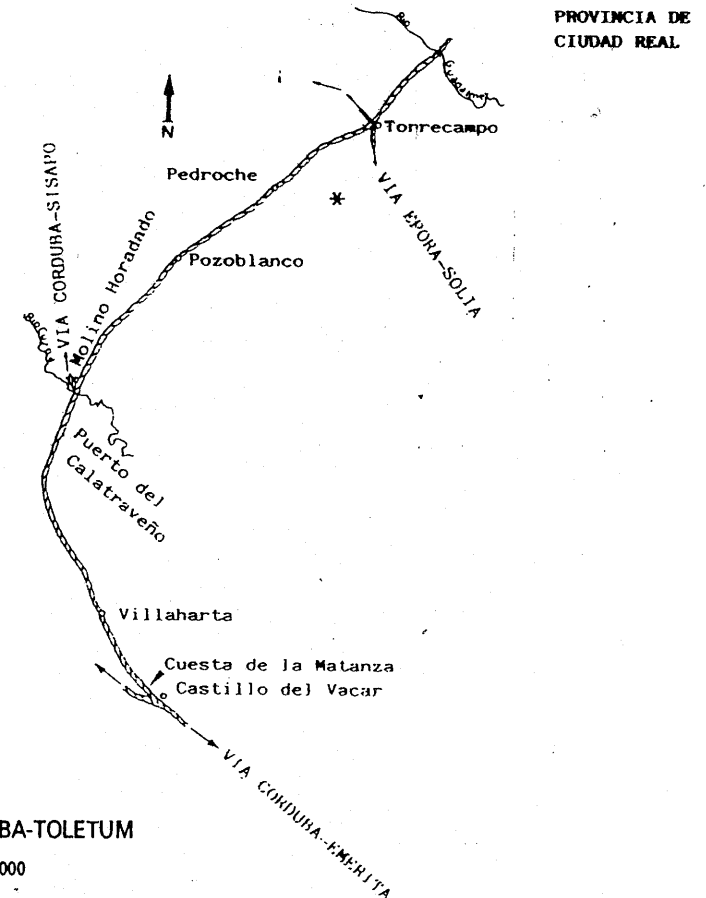
¹⁸ A. U. Stylow, «Beiträge zur lateinischen Epigraphik im Norden der Provinz Cordoba», *M.M.* 27, 1986, pp. 257-260, 263-265.

VIA CORDUBA-TOLETUM

ESCALA 1:400.000

Signos empleados:

* - Núcleo de minería romana



3. VIA EPORA-SOLIA

Vía que partiendo de *Epora* (Montoro) franqueaba Sierra Morena y cruzaba el valle de los Pedroches, llegando a *Solia* (Cerro de Majadalaiglesia, El Guijo, Córdoba). Desde *Solia* continuaba su recorrido hasta Santa Eufemia, donde enlazaba con la vía *Corduba-Sisapo/Mirobriga*. Este camino facilitaba a los habitantes del sector oriental del *Conventus Cordubensis* el acceso directo a dos rutas que penetraban en la Meseta (vías *Corduba-Sisapo/Mirobriga* y *Corduba-toletum*), sin tener que dar un gran rodeo y llegar a *Corduba* para desde allí tomar los mismos caminos.

Carecemos de fuentes antiguas escritas o epigráficas que nos informen de la existencia de esta ruta. Sólo la prospección arqueológica nos ha permitido conocer la existencia de este camino romano. La calzada que estudiamos debía ser una vía municipal (*via vicinal*), construida y mantenida por los municipios de *Epora* y *Solia*. Este tipo de vías tienen un recorrido más corto que las *viae publicae*, llevando desde las vías públicas a determinadas ciudades, a núcleos de población rurales o a otras vías públicas o privadas (Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 7, 3 y XLIII, 8, 22.); tal es el caso de la vía *Epora-Solia*, que serviría a los intereses de dos municipios con límites territoriales comunes.

A) Fuentes Modernas y Contemporáneas

La ruta aparece en los mapas que posee el A.M.A. sobre las cañadas y veredas de la provincia de Córdoba. En ellos encontramos el trazado y la descripción de tres caminos por los que discurre la vía *Epora-Solia*: camino de Pozoblanco a Montoro, colada de Torrecampo y camino de Santa Eufemia a Torrecampo.

B) Descripción de la vía

B.1) Descripción topográfica

La vía parte de Montoro (*Epora*) con dirección SE.-NO., por el camino de Pozoblanco a Montoro (Hoja 903, «Montoro», del M.T. escala 1:50.000), cruza el río Guadalquivir y el arroyo Arenoso, llegando a «Las Casillas» (coord. geog.: 38° 3' 28"-4° 26' 54"), donde se conserva un tramo de calzada de varios kilómetros en perfecto estado. El Camino atraviesa una zona donde existen varias minas de plomo argentífero y cobre que fueron explotadas entre los siglos II a. de C. y II d. de C.¹⁹: La Herrería, arroyo de Almadenejos (Montoro), etc.

La vía continúa su recorrido alcanzando la carretera local de Villanueva a Adamuz (Hoja 902, «Adamuz», del M.T. 1:50.000; coord. geog.: 37° 7' 43"-4° 32' 9") y siguiéndola hasta Villanueva de Córdoba (Hoja 881, «Villanueva de Córdoba», del M.T. escala 1:50.000). Sale de la población con dirección S.-N. por la colada de Torrecampo, actual carretera local de Villanueva, vadea el arroyo del Membrillo (Hoja 859, «Pozoblanco», del M.T. escala 1:50.000) y alcanza Torrecampo (Córdoba) donde se cruza con la vía *Corduba-Toletum*. En las inmediaciones de Torrecampo se conservan restos del pavimento de la antigua calzada (coord. geog.: 38° 28' 34"-4° 40' 44"). Continúa por el camino de Santa Eufemia a Torrecampo, pasando por la ermita de la Virgen de las Cruces (situada junto al Cerro

¹⁹ C. Domergue, *op. cit.*, 1987, pp. 151-153.

de Majadalaiglesia, posible emplazamiento de *Solia*), franquea el arroyo de Santa María y el río Guadalmez, llegando a Santa Eufemia (Córdoba) por el este (Hoja 833, «Hinojosa del Duque», del M.T. escala 1:50.000); en esta población se une a la vía *Corduba-Sisapo/Mirobriga*.



Vía Epora-Solia a su paso por «Las Casillas».

La vía al atravesar el valle de los Pedroches discurre próxima a varias explotaciones mineras, que probablemente sacarían su producción de cobre o de plomo argentífero por este camino²⁰: Filón Zumajo en Cardeña; dehesa Quebradillas en Conquista; la Pililla y cortijo de Peralbo en Dos Torres; Almadenes de Solana, llano Tabernero y dehesa de Quirós en Pozoblanco. En Santa Eufemia también se conocen minas de plomo explotadas desde época romana, concretamente nos referimos a Minas Viejas²¹.

B.2) Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

Desde el punto de vista técnico, es una *via glareata*; presenta un pavimento de guijarros de gran tamaño (20 a 25 cm. de lado), enmarcado por sillares de piedra caliza que sirven de contrafuertes. Su anchura oscila entre 4,30 y 4,60 m. (XIV y XV pies romanos respectivamente).

²⁰ C. Domergue, *op. cit.*, 1987, pp. 112-113, 129-130, 161-166.

²¹ A. U. Stylow, *op. cit.*, 1986, pp. 243-245

C) Poblaciones existentes junto a la vía

* *Epora*. Para su estudio remito a las mansiones de la vía *Alio itinere a Corduba Castulone*.

* *Solia*. Población romana del *Conventus Cordubensis*. A. U. Stylow la sitúa en el Cerro de Majadalaiglesia, junto a la ermita de Nuestra Señora de las Cruces (El Guijo, Córdoba), donde apareció la inscripción funeraria de una *soliensis*²². Majadalaiglesia es el yacimiento romano más importante que, hasta la fecha, se conoce en el valle de los Pedroches; en él aparecen varios anillos de fortificación, restos de termas y de alcantarillado. Su necrópolis se sitúa junto a la vía *Epora-Solia*, en la ermita de Nuestra Señora de las Cruces.

El trifinio de Villanueva de Córdoba (*CIL*. II, 2349) nos informa de que *Solia*, *Epora* y *Sacili* tuvieron límites territoriales comunes.

D) Estudio histórico-cronológico

Carecemos de fuentes itinerarias que nos permitan establecer una secuencia histórica y cronológica de esta vía. La calzada cruza el Noreste de la provincia de Córdoba, zona que no ha sido suficientemente estudiada, por lo que carecemos de datos sobre su desarrollo en la Antigüedad.

Los trabajos de C. Domergue nos muestran el gran número de explotaciones mineras existentes en época romana en el territorio que atravesaba la vía *Epora-Solia*²³; mientras que A. U. Stylow, al dar a conocer las novedades epigráficas de la zona, nos informa de la existencia de cierto grado de ocupación rural del Noreste de la provincia de Córdoba en época Imperial, especialmente en los siglos I y II d. de C.²⁴. Por tanto, podemos pensar que la vía *Epora-Solia* alcanzó su máximo desarrollo en los primeros siglos del Imperio.

Como hemos podido apreciar, la vía *Epora-Solia* atravesaba una importante zona minera. Suponemos que buena parte de la producción de mineral sería transportada a lomos de animales por este camino hasta *Epora*, donde se fundiría, si no se había realizado este proceso en la boca de la mina, y saldría por la *Via Augusta* hacia *Corduba*, donde sería embarcado con dirección a *Gades* y *Roma*. Sobre la importancia de *Epora* como centro de fundición de metales y como lugar de llegada de parte de la producción de minerales de Sierra Morena, A. Carbonell nos aporta la siguiente información que lo confirma: «A la entrada de la antigua *Epora*, cerca de los rastros que han quedado del antiguo camino militar romano, se encuentran escombros de hornos y escorias de metales²⁵».

Por otra parte, la vía facilitaba la llegada directa del cinabrio necesario para la obtención del oro y la plata por medio de la técnica de la amalgama; metales que, como ya hemos señalado, se encontraban en las minas de plomo argentífero y de cobre de Sierra Morena. El que los romanos conocieran tales técnicas permite explicar mejor la existencia de ciertas rutas, como las vías *Corduba-Sisapo/Mirobriga*, *Castulo-Sisapo*, y *Epora-Solia*. En la inscripción *CIL*. II, 3270 se nos informa de la reparación del camino que, a través del *Saltus Castulonensis*, llevaba desde *Sisapo* a *Castulo*. Esta obra fue realizada gracias a una

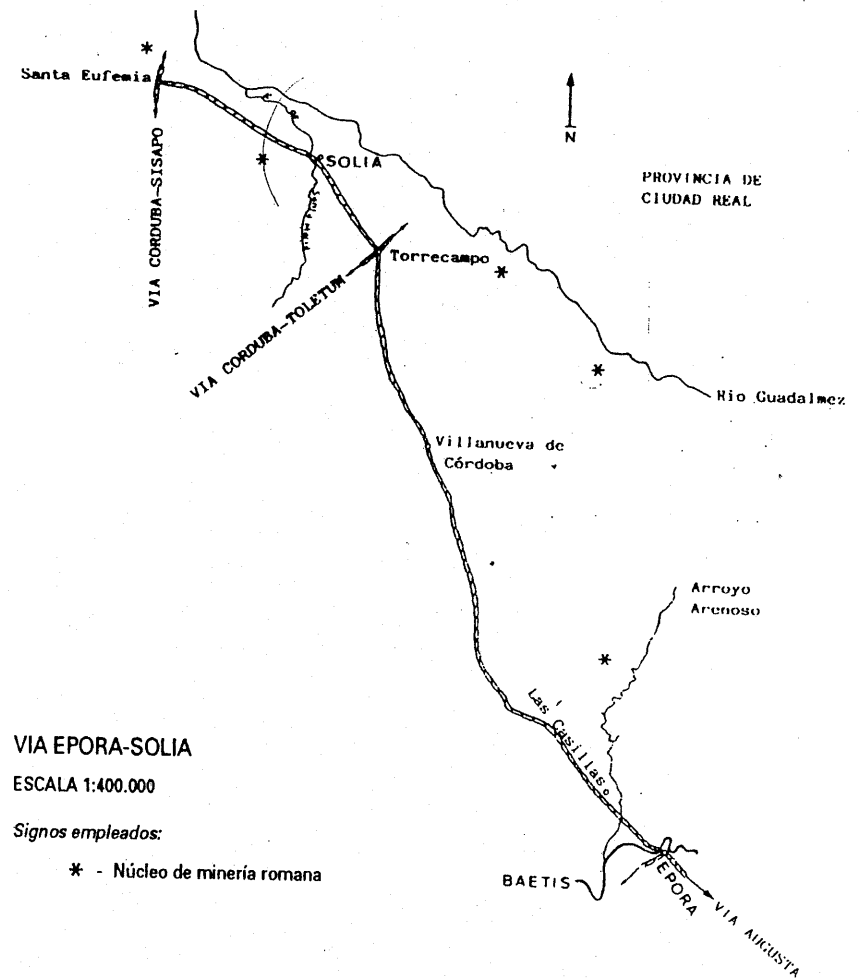
²² A. U. Stylow, *op. cit.*, 1985, pp. 662-664.

²³ C. Domergue, *Les mines de la Péninsule Ibérique dans l'Antiquité romaine*. París/Roma, 1990, pp. 47-48 y plano n.º 4.

²⁴ Período en el que se fechan varios epígrafes publicados por A. U. Stylow, *op. cit.*, 1986, pp. 235-277.

²⁵ A. Carbonell, «Antigüedades y datos prehistóricos de los términos municipales de Montoro y Villanueva de Córdoba», *B.R.A.C.* 73, 1955, p. 291.

donación del *Procurator Augusti Q. Torius Culleo*, quién pudo haber tenido intereses mineros en *Castulo*. El mantenimiento de la vía *Castulo-Sisapo*, en buen estado, facilitaría la llegada del cinabrio al distrito minero castulonense, incidiendo directamente en los costes y en la producción de plata²⁶.



VIA EPORA-SOLIA

ESCALA 1:400.000

Signos empleados:

* - Núcleo de minería romana

²⁶ E. Melchor, *op. cit.*, 1992, pp. 135-136.

4. CAMINO DEL PRETORIO

Por este nombre se conoce a una vía que partiendo de *Corduba* por el norte, se adentraba en la Sierra de Córdoba.

A) Descripción de la vía

A.1. Descripción topográfica

La vía partía de la *Porta Praetoria*, situada en la muralla norte de la ciudad, de la que posiblemente tomó el nombre que se ha conservado hasta nuestros días. Sale de Córdoba por la avenida del Brillante (Hoja 923, «Córdoba» del M.T. escala 1:50.000), siendo flanqueada por una de las necrópolis romanas de *Corduba*. S. de los Santos Gener y A. García y Bellido nos informan que en la avenida del Brillante aparecieron restos de la vía que presentaba un pavimento enlosado²⁷. Continúa su recorrido con dirección SE.-NO., pasando por el hospital de los Morales y junto al repetidor de televisión. Toma la carretera local a Villaviciosa de Córdoba en el kilómetro 9,5 y la sigue hasta abandonarla en el kilómetro 14,5, encaminándose al valle del río Guadalupe. Alcanza los ríos Guadalupe (Hoja 922, «Santa María de Trasierra» del M.T. escala 1:50.000) y Guadiato, cruzándolos por sendos puentes, para inmediatamente después perderse su trazado.

El camino comunicaba *Corduba* con una serie de minas de cobre y de plomo argentífero, situadas en las inmediaciones de los ríos Guadalupe y Guadiato, que fueron explotadas en los siglos I y II d. de C.: el Mico, Casilla del cobre, Castripicón, Lugar de la Cruz y el Desierto²⁸.

A.2. Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

Según S. de los Santos Gener y A. García y Bellido, la vía estaba enlosada a la salida de Córdoba, característica muy frecuente de las calzadas, cuando se acercan a los grandes núcleos urbanos. Este dato ha sido confirmado recientemente, al realizarse unas zanjas en la Plaza de Colón y en la Avda. Ronda de Los Tejares, donde aparecieron restos del camino enlosado, según nos informa el arqueólogo R. Hidalgo Prieto. En las inmediaciones del recinto amurallado de la Córdoba romana han aparecido restos de otras vías, que presentaban un enlosado de conglomerado o pudinga. Es el caso de la calzada excavada por A. Ibáñez Castro en la Avenida Ronda de los Tejares²⁹, o por L. Aparicio en un solar cercano a las calles San Fernando y Maese Luis.

A.3. Obras de fábrica

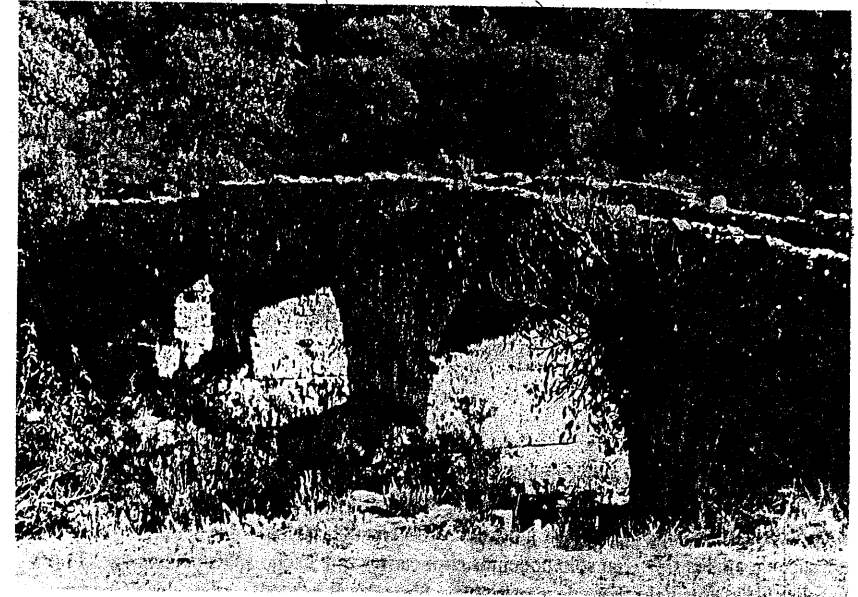
* Puente sobre el río Guadalupe (Coord. geogr.: 37_ 58' 57"- 4_ 51' 54"). Puente de cuatro arcos realizados con sillares de caliza. Su perfil es ligeramente alomado. Presenta tajamares semicirculares y espolones cuadrangulares, que mueren a la altura del arranque de los arcos. Parece haber sufrido fuertes reparaciones en los tímpanos, rampas de acceso y

²⁷ S. de los Santos Gener, *Historia de Córdoba*, 1955(b), inédita, p. 198; A. García y Bellido, «El sarcófago romano de Córdoba», *A.Esp.Arq.*, 32, 1959, pp. 4 y 7.

²⁸ C. Domergue, *op. cit.*, 1987, pp. 124-129.

²⁹ A. Ibáñez, «Intervención arqueológica de urgencia en Ronda de Los Tejares 6 de Córdoba», *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 3, 1987, pp. 176-181.

pretilos, pues contrasta su tosca fábrica con la del resto del puente. Entre los arcos destaca el primero de la margen izquierda, que presenta el dovelaje partido. Como señalamos anteriormente, esta característica se aprecia en varios puentes romanos de la Península Itálica, así como en tres de nuestra provincia: puentes sobre los arroyos de Fontalba, de Yegueros, y sobre el río Retortillo. El primer arco de la derecha presenta una construcción de grandes sillares y dovelas que nos llevan a pensar en una posible fábrica romana.



Puente sobre el río Guadalupe.

Creemos que el primer arco de la margen izquierda, los arranques de las pilas y el primer arco de la margen derecha son de fábrica romana, mientras que el resto del puente parece haber sido reconstruido posteriormente, probablemente en época musulmana, momento en que la antigua vía romana fue integrada en un nuevo camino que unía Córdoba y Badajoz³⁰.

* Puente sobre el río Guadiato (Coord. geogr.: 37- 59' 14"- 4-52' 0"). Puente de ocho arcos, presenta tajamares semicirculares y espolones cuadrangulares. Los arcos han sufrido múltiples reparaciones, sustituyéndose en algunos la piedra por ladrillo. Para C. Fernández Casado el puente conserva varios arcos de fábrica romana³¹; nosotros creemos que fue construido más tardíamente, probablemente en época musulmana.

³⁰ F. Hernández Giménez, «Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste en la época musulmana», *Al-Andalus*, 32, 1967, pp. 37 y ss.

³¹ C. Fernández Casado, *op. cit.*, 1980, s.p.



Puente medieval sobre el río Guadiato.

B) Problemática

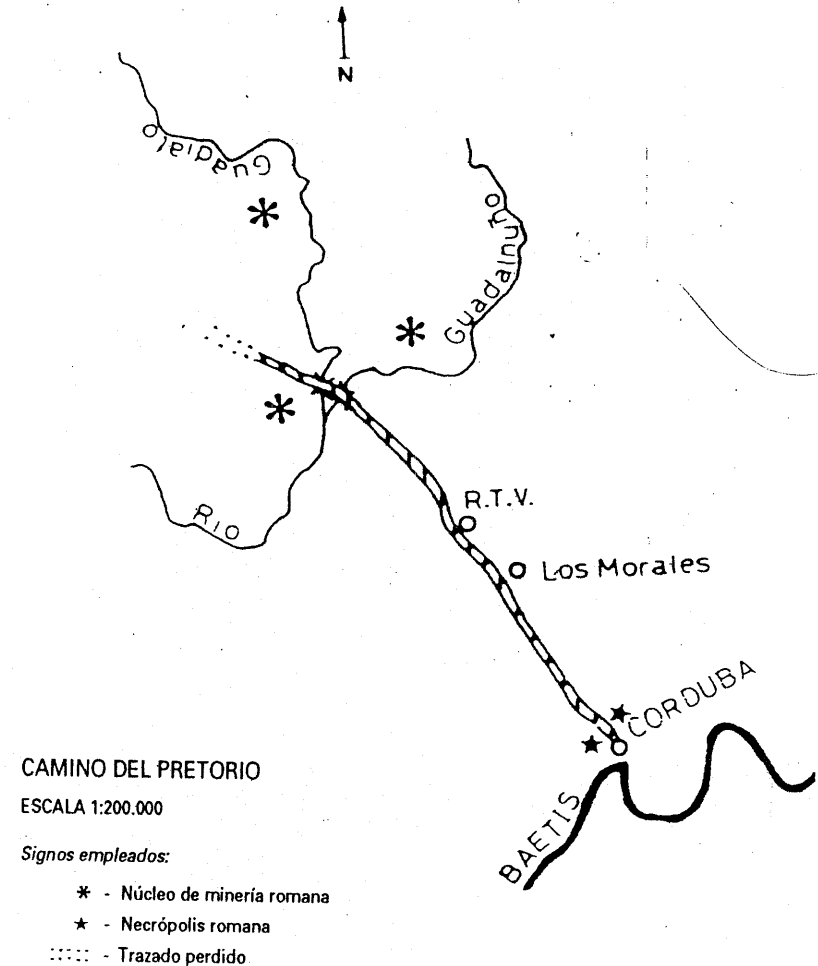
Nos encontramos en este camino con dos puentes que franquean el Guadiato y el Guadaluño, situados unos mil metros antes de que los dos ríos se unan. Creemos que carece de sentido construir dos puentes casi juntos, cuando con uno solo hubiese bastado para salvar el cruce de ambos ríos. Tan sólo podemos explicarnos este hecho si aceptamos que el puente sobre el río Guadiato fuese de construcción posterior al existente sobre el río Guadaluño. El camino del Pretorio originariamente debió de cruzar ambos ríos, ya que existen importantes yacimientos mineros en la margen derecha del río Guadiato, aunque probablemente este segundo río fuese cruzado no por puente, sino por vado.

Creemos que nos encontramos ante un camino secundario destinado a la explotación de minas cercanas a *Corduba*. No obstante, nuevos estudios sobre minería romana en la provincia de Córdoba, que se encuentran en curso de realización, pondrán de manifiesto la existencia de importantes yacimientos de cobre y plomo argentífero en los términos municipales de Villaviciosa de Córdoba y Villanueva del Rey³². Tales datos confirman la existencia de una ruta *Corduba-Mellaria* que discurriría por la margen derecha del río Guadiato, y que estaría destinada fundamentalmente al transporte y a la comercialización del mineral de Sierra Morena.

³² Información proporcionada por D. José García Romero, que en la actualidad realiza su Tesis Doctoral sobre minería de la provincia de Córdoba en época romana.

C) Estudio histórico-cronológico

El camino del Pretorio comunicó *Corduba* con un importante foco de producción de cobre, que permaneció activo durante los dos primeros siglos de nuestra Era, así como con otras explotaciones mineras situadas en los términos de Villaviciosa de Córdoba, Villanueva del Rey y Fuente Obejuna. Nos encontramos con toda seguridad ante un camino minero. Estos caminos han sido constatados en otras zonas de la Bética³³, unían los centros de producción minera con la ciudad de la que dependían administrativamente, y fueron construidos especialmente para facilitar el transporte de los minerales.



³³ P. Sillières, *op. cit.*, 1990, pp. 516-520

5. VIA ATEGUA-MONTURQUE (¿SPALIS?)

Vía que unía *Ategua* (cortijo de Teba la Vieja, Santa Cruz, Córdoba), *Ucubi* (Espejo, Córdoba) y Monturque (Córdoba).

A) Descripción de la vía

A.1) Problemática

En la actualidad no se conserva ningún resto de la calzada; tan sólo la existencia de dos puentes y la aparición de una serie de yacimientos que bordean el camino nos permiten reconstruir su trazado y constatar su existencia como vía romana.

A.2) Descripción topográfica

La vía parte de *Ategua* (Hoja 944, «Espejo», del M.T. escala 1:50.000) encaminándose al río Guadajoz y cruzándolo junto al cortijo de «Camarilla», donde se conservan restos de un antiguo puente (coord. geog.: 37° 44' 25" - 4° 35' 3"). Continúa su recorrido por el camino de Montefrío, siendo flanqueada por los Cerros de la Silla del Caballo y de Montefrío; un kilómetro antes de llegar a *Ucubi* salva el arroyo de Malperdido por el puente romano de Espejo (coord. geog.: 37° 41' 19" - 4° 33' 34") y llega a esta población.

Desde Espejo sale con dirección N.-S., pasando por el cortijo de «Atanores» (Hoja 966, «Montilla», del M.T. escala 1:50.000), el lagar de «Melondo» y el de «Cisneros»; alcanza la carretera local Monturque-Montilla frente al km. 6, continuando por ella hasta llegar al río Cabra (Hoja 988, «Puente-Genil», del M.T. escala 1:50.000), donde se une al Camino de Metedores. Las dos vías unidas franquean este río y ascienden a Monturque.

La vía a lo largo de su recorrido está jalonada por una serie de yacimientos que nos confirman su antigüedad, así como su existencia en época romana; a continuación señalaremos los más importantes:

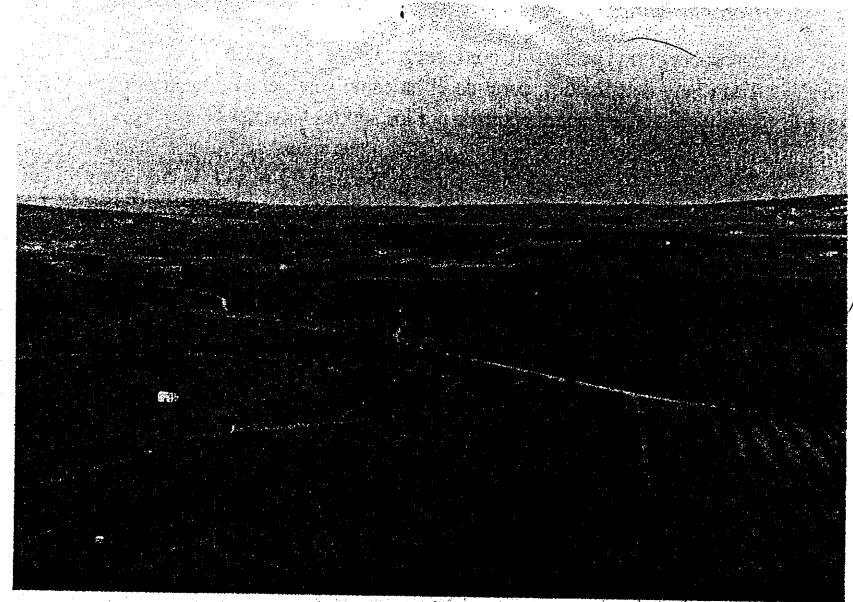
- * Término municipal de Espejo: Yacimiento romano de El Borbollón³⁴.
- * Término municipal de Castro del Río: Cortijo de las Cuevas de Carchena, donde encontramos un conjunto de construcciones romanas que pudieron servir de almacenes o tal vez de cisternas³⁵. Otros yacimientos situados próximos a la vía son los poblados ibero-romanos de La Carchena y de Los Almiarez, y el asentamiento romano existente en el cortijo de Atanores³⁶.
- * Término municipal de Monturque: Yacimientos romanos del cortijo de Las Coronás y de Las Majadas³⁷.

³⁴ D. Ortiz; J. Bernier; M. Nieto; F. Lara, *op. cit.*, 1985, tomo III, p. 165.

³⁵ P. Lacort Navarro, «Sobre las construcciones romanas de Carchena (término municipal de Castro del Río, Córdoba)», *Habis*, 13, 1982, pp. 171-186.

³⁶ J. Bernier; C. Sánchez; J. Jiménez; A. Sánchez, *op. cit.*, p. 51.

³⁷ En ambos encontramos *terra sigillata* clara y *tegulae*. En el cortijo de Las Coronás (coord. geog.: 37° 30' 10" - 4° 35' 0") se pueden ver en superficie algunos sillares sueltos; en Las Majadas (coord. geog.: 37° 28' 43" - 4° 34' 29") aparecen restos de mortero romanos.



Vía Ategua-Monturque vista desde el castillo de Monturque (¿Spalis?)

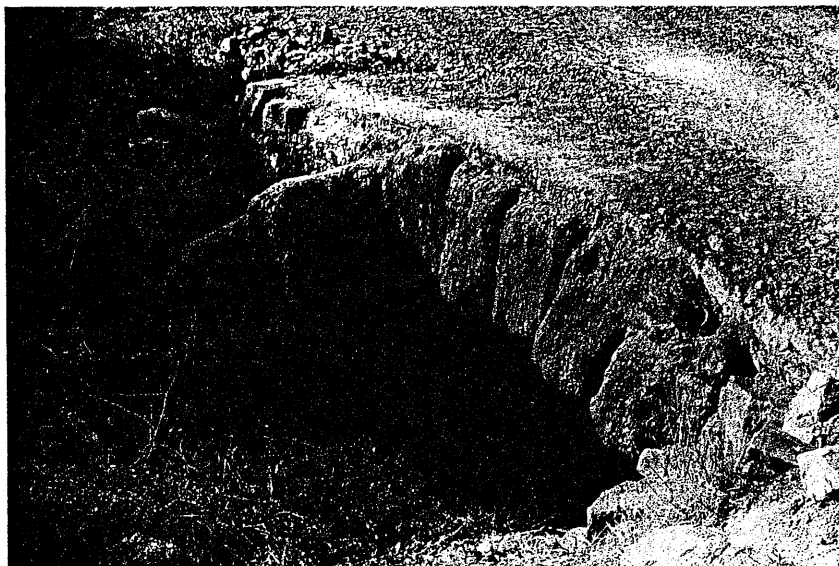


Puente sobre el río Guadajoz a su paso por las inmediaciones de Ategua.

A.3) Obras de fábrica

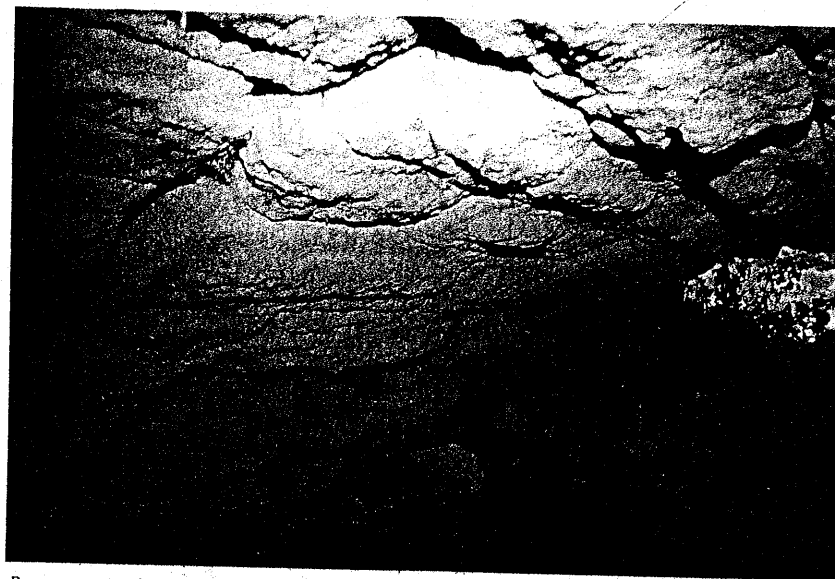
* Puente sobre el río Guadajoz (Coord. geog.: 37° 44' 25"-4° 35' 33"). Los restos conservados están muy deteriorados, parte de él ha caído sobre el río, mientras que la parte intacta se encuentra parcialmente sepultada por los aportes aluviales del río y por la vegetación. Mientras no se proceda a su limpieza y estudio, tan sólo podemos constatar la existencia de un puente construido con grandes sillares de caliza. El puente se encuentra situado sobre el camino que unía *Ategua* y *Ucubi*. La primera de estas poblaciones fue abandonada en época medieval, y por tanto carecería de sentido construir esta obra en períodos históricos posteriores.

* Puente de Espejo (Coord. geog.: 37° 41' 19"-4° 33' 34"). Presenta un solo arco de medio punto parcialmente enterrado por los aluviones. Su luz es de 3 m. y la vía tiene una anchura de 5 m.. Sus dovelas, hechas con piedra caliza, miden 60 cm. de altura por 30 o 40 cm. de anchura. Creemos que el puente es de fábrica romana, aunque ha debido sufrir reparaciones en las que se sustituirían algunas de sus dovelas originarias por otras de mayor tamaño. P. Sillières piensa que es una construcción medieval o moderna realizada con bloques de piedra antiguos procedentes de *Ucubi*³⁸.



Puente romano de Espejo.

³⁸ P. Sillières, *op. cit.*, 1990, p. 245. Para R. Thouvenot, *op. cit.*, pp. 501-503 el puente es de fábrica romana.



Puente romano de Espejo.

B) Poblaciones existentes junto a la vía

* *Ategua*. Para su estudio remito a las poblaciones existentes junto a la Vereda de Granada.

* *Ucubi*. Para su estudio remito a las poblaciones existentes junto a la vía *Obulco-Ulia*.

* Monturque. Para su estudio remito a las poblaciones existentes junto a la vía *Corduba-Malaca*.

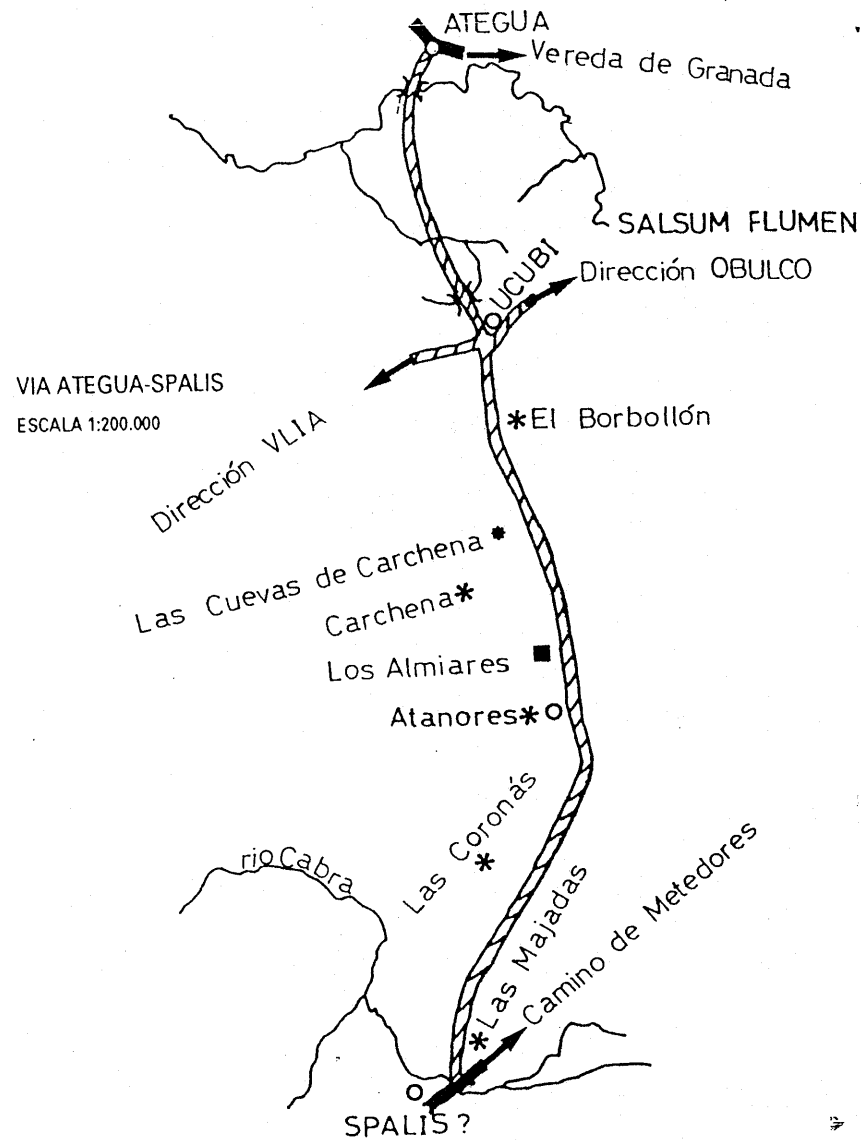
C) Estudio Histórico-Cronológico

Carecemos de datos que nos permitan establecer una secuencia histórica y cronológica de esta vía. Creemos que por ella pudieron discurrir los ejércitos de César y Cneo Pompeyo en su marcha desde *Ategua* y *Ucubi* a *Ventippo*³⁹.

³⁹ Sobre el tema *vid.* el estudio del camino de Metedores, apartado «C.3.- Problemática».

Signos empleados:

- * - Yacimiento romano
- ⌋ - Puente romano
- * - Almacenes romanos
- - Recinto ibero-romano



CAPÍTULO VII VÍAS FLUVIALES DE LA PROVINCIA

Por la provincia de Córdoba discurren dos importantes vías fluviales, el Guadalquivir (*Baetis*) y el Genil (*Singilis*); ambos ríos eran navegables como nos informan Estrabón (III, 2, 3) y Plinio (*N.H.*, III, 10). En nuestra obra nos centraremos en su estudio como medios de comunicación y en su relación con la red de vías terrestres. No pretendemos profundizar en el estudio de la infraestructura, que hizo posible la navegación por estos ríos, o en el análisis de los diferentes tipos de embarcaciones utilizadas, aspectos que ya han sido abordados por A. García y Bellido, R. Thouvenot, L. Abad Casal y G. Chic García, autores a los que remitimos para un mejor conocimiento de estos temas¹.

1. EL RÍO BAETIS (GUADALQUIVIR)

Cruza la provincia de Córdoba con un rumbo NE.-SO., adosado a Sierra Morena. Hacia el norte encontramos una estrecha llanura de dos o tres kilómetros de anchura, hacia el sur la llanura aluvial se extiende y enlaza suavemente con la Campiña. En su recorrido se le unen varios afluentes, entre los que destacaremos los ríos Guadajoz (*Salsum flumen*) y Genil (*Singilis*).

Entre Córdoba y Sevilla salva un desnivel de tan sólo 90 m. Como consecuencia de ello, sus aguas discurren lentamente, contribuyendo a hacer de él un río navegable. La escasa pendiente y el discurrir por una zona de llanura aluvial han originado la formación de meandros, el desplazamiento de tierra de una orilla a otra y la variación del curso fluvial; estos cambios de la morfología fluvial han sido estudiados por A. López Ontiveros², y explicarían la aparición de *figlinae* bastante alejadas del río, que originariamente estarían situadas en lugares altos y próximos al curso fluvial.

¹ A. García y Bellido, «La navegación ibérica en la Antigüedad según los textos clásicos y la arqueología», *E.G.*, 16, 1944, pp. 511-524; *Idem*, «La navegabilidad de los ríos de la Península Ibérica en la Antigüedad», *Investigación y Progreso*, 16, 1945, pp. 115-122; R. Thouvenot, *op. cit.*, 1973, pp. 521-525; L. Abad Casal, *El Guadalquivir, vía fluvial romana*. Sevilla, 1975; G. Chic García, «Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana», *Gades*, 1, Cádiz, 1978, pp. 7-20; *Idem*, *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Ecija, 1990.

² A. López Ontiveros, *op. cit.*, 1973, pp. 37-45.

A) Fuentes Antiguas

* *La Geographika*

Estrabón en su obra nos informa del sistema de transporte fluvial existente en el Guadalquivir: hasta *Hispalis* (Sevilla) podrían llegar las naves de gran tamaño, desde *Hispalis* a *Ilipa* (Alcalá del Río, Sevilla) sólo podrían hacerlo las pequeñas, y desde esta población a *Corduba* se utilizarían barcas de ribera. El *Baetis* era navegable hasta *Castulo* (Estrabón, III, 2, 3).

* *Naturalis Historia*

Según Plinio, el *Baetis* comenzaba a ser navegable en *Corduba* (*N.H.*, III, 10).

* *Vita Apoloni Tyanei*

Obra escrita por Filóstrato a inicios del siglo III d.C. En ella se nos informa que el *Baetis* estaba canalizado por todas las ciudades (Filost, *Vit. Apol. Tyan.*, 5,6).

* Epigráficas

En nuestra provincia contamos con un epígrafe funerario dedicado a la sirvienta de unos barqueros o *portonarii*³: «*D(iis) M(anibus) S(acrorum) / Pomp(eia-onia) Septumilia / alumna porton/ariorum ann(orum) / XVI d(ierum) XXXXV pia / in suis h(ic) s(ita) i(acet) s(it) t(ibi) t(erra) l(evis)*». En esta inscripción aparece el único empleo relacionado con el río que conocemos en Córdoba y provincia, consistente en cruzar de orilla a orilla del río a los caminantes.

B) La navegación: su infraestructura

En el tramo que a nosotros nos interesa la navegación fluvial solamente se podía realizar con pequeños barcos de ribera; por tanto, los productos que partían de nuestra provincia deberían ser transbordados en *Ilipa* primero y en *Hispalis* después a barcos de mayor calado, en los que saldrían hacia *Ostia* u otros puertos del Imperio.

La epigrafía nos informa de la existencia de unas corporaciones de *lyntrarii* (*CIL*. II, 1182) en *Canana* (Alcalá del Río, Sevilla), *Naeva* (Cantillana, Sevilla) y *Oducia* (Villartilla, Sevilla); en estas poblaciones se utilizarían los mismos tipos de barcos fluviales que en *Corduba*, ya que todas se encontraban aguas arriba de *Ilipa*, población a partir de la cual sólo se podía realizar la navegación fluvial utilizando barcos de ribera (Estrabón, III, 2, 3). Por tanto, creemos que los *lintres* serían los barcos utilizados para el transporte de mercancías entre *Corduba* e *Ilipa*⁴.

El *linter* era una pequeña barca utilizada para navegar en aguas de escasa profundidad, sin quilla, sin puente y sin velas; servía al transporte de viajeros, animales y mercancías⁵. En 1899 A. Engel adquirió en Alcolea del Río (Sevilla) ocho pequeños barcos votivos de

³ A. Ibáñez Castro, «Lápida funeraria de Córdoba», *Actas del Iº Congreso Andaluz de Estudios Clásicos*. Jaén, 1981. Jaén, 1982, pp. 247-249.

⁴ Sobre los tipos de embarcaciones empleadas en el *Baetis* vid. G. Chic, *op. cit.*, 1990, pp. 65-81.

⁵ C. Daremberg, E. Saglio, E. Pottier, *op. cit.*, artículo «*Linters*», vol. VI, p. 1260; J. Le Gall, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*. París, 1953, pp. 218-219.

terracota; G. Bonsor los considera *lintres*, mientras que R. Thouvenot cree que eran *scaphae*⁶. En caso de confirmarse la teoría de R. Thouvenot, las *scaphae* serían otro tipo de barco fluvial utilizado entre *Ilipa* y *Corduba*. No obstante, las *scaphae* eran naves pequeñas que seguían a las mayores para ayudarlas a descargar y remolcarlas si llegaba el caso; por tanto, prestarían servicios fundamentalmente en puertos como el de *Hispalis*, donde conocemos la existencia de corporaciones de *scapharii* (*CIL*. II, 1168, 1169, 1180 y 1183).

Plinio nos describe el uso de compuertas y diques para retener el agua en el tramo superior del río Tíber (*N.H.*, III, 9, 1). G. Bonsor y G. Chic creen que en el *Baetis* también existió un sistema de diques y esclusas, que permitieron la navegación fluvial; restos de estas construcciones se conservarían en Alcalá del Río, Cantillana, Lora del Río, etc.⁷. Según G. Bonsor, existieron diques y esclusas en todos aquellos lugares donde se han recogido marcas de ánforas con el sello *Port(us)* o *Por(tus)*, pues esta palabra no sólo designa a los almacenes y establecimientos de la orilla del río, sino también «el paso, abertura o canal construido en el dique o en la esclusa misma»⁸. La construcción y mantenimiento de estas obras dependería de un alto funcionario imperial, seguramente del *procurator ad ripam Baetis*⁹ (*CIL*. II, 1180 y 1177 de Sevilla; *CIL*. 2129 de Porcuna, Jaén).

Filóstrato, en la *Vida de Apolonio de Tiana*, nos dice que el *Baetis* estaba canalizado por todas las ciudades; este dato nos confirma la existencia de otras ingeniería destinadas a fortificar las riberas en sus partes más débiles, para así fijar el cauce del río y evitar desviaciones de su curso que afectasen a poblaciones, vías de comunicación y alfares¹⁰. Este tipo de obras fueron encontradas por G. Bonsor en La Cabrilla (Posadas, Córdoba)¹¹.

Corduba debió de contar con un muelle o embarcadero, que según algunos autores estuvo situado en la orilla derecha del río, frente al Alcázar de los Reyes Cristianos, donde se encontraron una serie de restos desaparecidos tras la construcción del puente nuevo sobre el Guadalquivir¹². También debieron de existir en nuestra provincia pequeños embarcaderos en las poblaciones y *fundi*, donde se embarcarían los productos destinados a la exportación.

Por último señalaremos la existencia de una serie de disposiciones legales recogidas por el *Digesto*, relativas al fortalecimiento y consolidación de las riberas (*Dig.*, XLIII, 15, 1, 1-2), y otras que impedirían tomar agua de ríos navegables si esto perjudicaba a su navegabilidad (*Dig.*, XLIII, 12, 2, 2; XLIII, 12, 1, 15). Según G. Chic, estas normas debieron de

⁶ G. E. Bonsor, *The archeological expedition along the Guadalquivir, 1889-1901*. Nueva York, 1931 (Traducción castellana: Eciña, 1989) p. 59.; R. Thouvenot, *op. cit.*, p. 267.

⁷ G. E. Bonsor, *op. cit.*, pp. 64 ss.; G. Chic, *op. cit.*, 1990, pp. 33-42. Ambos autores creen que se empleó el mismo sistema que el descrito por Plinio en el río Tíber (*N.H.*, III, 9, 1): «*Tiberis... tenuis primo, nec nisi piscinis corrivatus emissus-que, navigabilis, sicuti Tina et Glanis influentes in eum, novenorum ita conceptu diaram, si non adiuvent imbres. Sed Tiberis propter asperam et confragosam, ne si quidem praeterquam trabibus verius quam ratibus longe meabilis... Sed infra Aretinum Glanim duobus et quadraginta fluviis auctus, praecipuis autem Nare et Aniene, qui et ipse navigabilis Latium includit a tergo... Et ideo quamlibet magnarum navium et Italo mari capax... Nullique fluviorum minus licet, inclusis utrimque lateribus...*».

⁸ G. E. Bonsor, *op. cit.*, pp. 66 ss.

⁹ Sobre las tareas del *procurator ad ripam Baetis* vid. G. Chic, *op. cit.*, 1990, pp. 41-42.

¹⁰ Cfr. G. Chic García, *op. cit.*, 1978, p. 10.

¹¹ En la Cabrilla (Posadas) existía un dique de 3,5 m. de largo protegiendo el enclave de una alfarería; en Posadas G. Bonsor encontró las ruinas de un antiguo dique que fijaba el cauce del río. G. Bonsor, *op. cit.*, pp. 7-8.

¹² S. de los Santos Gener, *op. cit.*, 1955(b), p. 200; A. Blázquez, «El puente romano de Córdoba», *B.R.A.H.*, 65, 1914, p. 461.

tenerse muy presentes en la *Baetica*, lo que explicaría la aparición de grandes cisternas y acueductos en las inmediaciones del Guadalquivir, cuando eran zonas fácilmente regables desde el río¹³: acueductos del Cortijo Nuevo y Fuenreal (Almodóvar); cisternas de La Carola (Posadas) y de La Algarrilla (Posadas), etc.

C) Rutas y caminos

Los principales intereses que primaron en la construcción de la red viaria de nuestra provincia fueron los económicos y los políticos-administrativos. Desde el punto de vista económico, la red viaria de nuestra provincia está fuertemente ligada al Guadalquivir, principal arteria comercial de la Bética. Existió un entramado de caminos paralelos y transversales al río, por el que discurrieron los productos agrícolas y mineros para llegar a los puntos de embarque existentes en el *Baetis*. Por tanto, la red viaria sirvió para dar salida hacia las vías fluviales a todas las materias primas y productos obtenidos lejos de los puntos de embarque. Hemos de tener en cuenta que el transporte fluvial y marítimo era más rápido que el terrestre, y permitía desplazar en un viaje gran cantidad de mercancías, lo que repercutía en un abaratamiento de los costes originados por el acarreo de los productos comercializados¹⁴.

Desde el punto de vista político-administrativo, a Roma le interesó contar con una red viaria que facilitase la rapidez y fluidez de las comunicaciones, y esto lo conseguiría aprovechando la infraestructura natural que ofrecía el valle del Guadalquivir. Por todo lo dicho creemos que el río Guadalquivir constituyó el eje central en torno al cual se articuló la red de comunicaciones de la Bética. Se estableció un eje principal viario paralelo al Guadalquivir, con una dirección NE.-SO., sobre el que incidieron una serie de vías con dirección NO.-SE.

* Eje NE.-SO.: Constituido por las siguientes vías: *Item a Corduba Castulone*, *Alio itinere a Corduba Castulone*, *Item ab Hispali Corduba* y *Corduba-Hispalis* por la margen derecha del Guadalquivir. Las vías de la margen derecha del *Baetis* discurren próximas al río, pues siguen las alturas cercanas a él; las de la margen izquierda, que atraviesan zonas bajas, se alejan para evitar inundaciones.

* Vías con dirección NO.-SE.:

– Al Norte del *Baetis*: Ponen en contacto el valle del Guadalquivir con la meseta, el valle del Guadiana y las principales poblaciones de la zona. Vías: *Item a Corduba Emeritam*, *Item ab Hispali Emeritam*, *Corduba-Sisapo*, *Corduba-Toletum*, *Epora-Solia* y Camino del Pretorio.

– Al Sur del *Baetis*: Ponen en contacto el valle del Guadalquivir con la costa o los núcleos agrícolas de la zona. Vías: *Item ab Hispali Emeritam*, *Corduba-Malaca*, *Ategua-Hispalis* y Vereda de Granada.

¹³ G. Chic García, *op. cit.*, 1978, p. 15; G. Bonsor, *op. cit.*, p. 9. La cisterna de La Algarrilla (T. M. de Fuente Palmera) no ha sido publicada.

¹⁴ Cfr. G. Chic, *op. cit.*, 1990, pp. 13-14; A. Deman, «Reflexions sur la navigation fluviale dans l'antiquité romaine», *Histoire économique de l'Antiquité*. Lovaina La Nueva, 1987, p. 81.

D) La circulación entre las dos orillas

El curso del río Guadalquivir comprendido entre Villa del Río y Palma del Río tan sólo fue cruzado por dos puentes, los de Córdoba y Alcolea. Por estos puentes discurrieron las principales vías públicas de nuestra provincia, como vimos anteriormente. No obstante, la *Via Augusta*, en el tramo *Sacili-Ad Decumo*, y la *vía Item ab Hispali Emeritam*, en el tramo *Astigi-Celti*, tuvieron que afrontar el cruce del *Baetis* sin la existencia de puentes, por lo que debieron recurrir a un sistema de barcas de pasaje, o al uso de vados. La existencia de barqueros dedicados a transportar viajeros de una orilla a otra la tenemos constatada en la misma Córdoba, donde apareció el epígrafe, anteriormente comentado, dedicado por unos *portonarii* a su sirvienta: «*alupna portonariorum*».

Por otro lado, tendríamos el tráfico existente entre las dos márgenes del Guadalquivir, que es confirmado por las escorias encontradas en los yacimientos ibero-romanos de la orilla izquierda del *Baetis*¹⁵, residuos de una metalurgia local, alimentada por los minerales de Sierra Morena. También es confirmado por las marcas de ánforas que, fabricadas sobre una orilla, son encontradas en la otra¹⁶. El tráfico sería realizado por medio de balsas, tiradas por cuerdas y guiadas por un cable, sistema utilizado hasta hace pocos años, como nos confirma J. García Otero: «*todos los pueblos de la ribera del Guadalquivir tienen barcas de pasaje para personas y caballerías, son utilizadas para ir a los campos*»¹⁷.

E) Productos transportados por el Guadalquivir

El Guadalquivir fue la principal arteria comercial de la Bética; por él fueron transportados los productos agrícolas y mineros de la provincia, con destino a Roma y otras ciudades del Imperio.

– Minerales. El descubrimiento de lingotes de plomo romano en el puerto de Cádiz nos confirma que el transporte de los metales de Sierra Morena se realizaba por el *Baetis*¹⁸. Los minerales existentes en el norte de la provincia de Córdoba y sur de Ciudad Real (cobre, plomo, oro, plata y cinabrio) descenderían por una serie de vías y caminos transversales al *Baetis*, para ser embarcados en los puertos de su margen derecha¹⁹.

– Aceite. En las riberas del Guadalquivir aparecen gran número de *figlinae* dedicadas fundamentalmente a la fabricación de ánforas globulares hispánicas²⁰ (Dressel 20). Las *figlinae* se encuentran situadas en las orillas del río; hasta ellas sería transportado el aceite para ser envasado, y posteriormente embarcado con destino a *Ostia* u otros puertos del Imperio²¹.

¹⁵ A. Carbonell, *Memoria explicativa de la hoja número 943 del Mapa Geológico de España-Posadas*. Madrid, 1931, pp. 48-50 y 68.

¹⁶ M. Ponsich, *op. cit.*, 1974, p. 18.

¹⁷ J. García Otero, *Reconocimiento del río Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla*. Madrid, 1847, p. 102.

¹⁸ Cfr. Cl. Domergue, *op. cit.*, 1972, pp. 614-616.

¹⁹ Cfr. M. Ponsich, *op. cit.*, 1972, pp. 13-14; E. Melchor, *op. cit.*, 1993, pp. 74 y 77.

²⁰ Sobre el tema existe una amplia bibliografía, entre la que podemos citar: G. Bonsor, *op. cit.*; H. Callender, *Roman amphorae with index of stamps*. Londres/Oxford, 1965; R. Pascual, «Acercas de la fabricación de ánforas», *Ampurias*, 30, 1968, pp. 237-248; M. Beltrán Lloris, *Las ánforas romanas en España*. Anejo de *Caesaraugusta*, 8, Zaragoza, 1970; M. Ponsich, *op. cit.*, 1974; *Idem*, «Marcas de ánforas de aceite de las riberas del Betis», *A.Esp.Arq.*, 55, 1982, pp. 173-204; J. Remesal, «La economía oleícola Bética: nuevas formas de análisis», *A.Esp.Arq.*, 50-51, 1977-78, pp. 87-142; *Idem*, «Tres nuevos centros productores de ánforas Dressel 20 y 23. Los sellos de *Lucius Fabius Cilo*», *Ariadna*, 6, 1989, pp. 119-153; G. Chic García, *Epigrafía anfórica de la Bética. I. Ecija (Sevilla)*, 1985; *Idem*, *Epigrafía anfórica de la Bética. II. Ecija (Sevilla)*, 1988.

²¹ G. Chic, *op. cit.*, 1990, pp. 81-87.

– Cereales. Según P. Sáez Fernández las exportaciones de trigo hispano a Roma nunca llegaron a adquirir la importancia de las efectuadas desde Sicilia, Egipto y Africa del Norte, y en su mayoría procederían de las aportaciones fiscales efectuadas por los provinciales²². El cereal de la Bética con destino a Roma sería transportado en barcos²³, siendo lógico suponer que el producido en las inmediaciones del Guadalquivir saliese por esta arteria fluvial.

2. EL RÍO *SINGILIS* (GENIL)

Vía de penetración hacia la campiña de Sevilla, es el más importante de los afluentes de la orilla izquierda del Guadalquivir. Plinio nos informa que era navegable hasta *Astigi* (*N.H.*, III, 12), importante centro productor y comercializador de aceite bético. En sus orillas existen abundantes restos de *figlinae*, dedicadas a la fabricación de ánforas globulares hispánicas.

Con respecto a la navegación fluvial y su infraestructura, creemos que sería similar a la del *Baetis*, aunque carecemos de datos que nos permitan corroborarlo.

Próxima a la margen izquierda del *Singilis*, discurría la vía *Item ab Hispali Emeritam*. Probablemente, existiría otro camino que discurriría paralelo a su margen derecha; aunque no han quedado restos que confirmen esta hipótesis, el denso poblamiento de la zona en época romana permite considerar la necesidad de su existencia.

BIBLIOGRAFÍA

²² P. Sáez, *Agricultura romana de la Bética I*. Ecija (Sevilla), 1987, pp.

²³ P. Lacort Navarro, *op. cit.*, 1982, p. 185.

- ABAD CASAL, L. (1975), *El Guadalquivir, vía fluvial romana*. Sevilla.
- ABASCAL, J. M. (1981), «El corte estratigráfico de Gárgoles de Arriba y el trazado de la vía Segontia-Segóbriga», *Wad-al-Ḥayara*, 8, pp. 415-424.
- (1982), *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*. Guadalajara.
- ABÁSULO ÁLVAREZ, J. A. (1975), *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos.
- (1990), «El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico», *Simposio. La red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza, pp. 7-20.
- AGUILAR, A. (1984), *El libro de Puente-Genil*. Puente-Genil, 1894, reeditado en Córdoba, 2 vols.
- AMO, M. DEL (1973), «Estudio preliminar sobre la romanización en el término de Medellín (Badajoz)», *N.A.H.*, 2.
- ANDRÉ, J. (1950), «Les noms latins du Chemin et de la Rue», *R.E.L.*, 28, pp. 104-134.
- ANDRÉ, J.; BLOCH, R. (1981), *Pline l'Ancien. Histoire Naturelle. Livre XXXVI*. Ed. Les Belles Lettres, París.
- ANDRIEU, J. (1954), *Cesar. La Guerre d'Alexandrie*. Ed. Les Belles Lettres, París.
- ARIAS BONET, G. (1967), «Santa Eulalia de Mérida y la divisoria Bético-Lusitana», *M.E.*, 13, pp. 364-370.
- (1968), «Sobre la longitud de la milla romana», *M.E.*, 14, pp. 391-394.
- (1987), *Repertorio de caminos de la Hispania romana*. Madrid, 1987.
- ARJONA, A.; ESTRADA, E. (1977), *Historia de la villa de Luque*. Córdoba.
- BARCELÓ, J. (1984), *Descripción de las Cañadas Reales de León, Segovia, Soria y ramales de la de Cuenca y del Valle de la Alcudia*. Madrid.
- BELTRÁN LLORIS, M. (1970), *Las ánforas romanas en España*. Zaragoza.
- BELTRÁN, A. (1955), «El puerto del Palo y la vía romana que lo atraviesa», *Caesaraugusta*, 6, pp. 127-141.
- BENDALA, M. (1977), «Notas sobre las estelas decoradas del Suroeste y los orígenes de Tartessos», *Habis*, 8, pp. 117-148.
- BENDALA, M.; HURTADO, V.; AMORES, F. (1979-1980), «Tres nuevas estelas de guerreros en la provincia de Córdoba», *Habis*, 10-11, pp. 381-389.
- BERCHEM, D. VAN (1937), «L'annonce militaire dans l'Empire romain au III^e siècle», *M.S.N.A.F.*, 10, 1937, pp. 117-201.

- BERGIER, N. (1622), *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*. París, reeditado en 1728, 2 vols.
- BERMÚDEZ, J. M. (1993), «La trama viaria propia de Madinat Al-Zahra y su integración con la de Córdoba», *A.A.C.*, 4, pp. 259-294.
- (1994), *Estudio arqueológico de los puentes cordobeses*. Córdoba. Memoria de Licenciatura inédita.
- BERNIER, J.; SÁNCHEZ, C.; JIMÉNEZ, J.; SÁNCHEZ, A. (1981), *Nuevos yacimientos arqueológicos en Córdoba y Jaén*. Córdoba.
- BERTAUT, F. (1659), *Journal de voyage a l'Espagne en 1659*. Reeditado por la *Révue Hispanique*, 47, París, 1919.
- BIRK, A. (1935), «La Edad Media en la construcción de caminos», *Investigación y Progreso*, 2, pp. 339-342.
- BLAKE, M. E. (1959), *Ancient roman construction in Italy from the prehistoric period to Augustus*. Washington.
- BLANCO, A. (1983), «Ategua», *N.A.H.*, 15, pp. 93-135.
- BLÁNQUEZ, J. (1990), «La vía Heraklea y el Camino de Anibal. Nuevas interpretaciones de su trazado en las tierras del interior». *Simposio, la Red Viaria en la Hispania Romana*. Zaragoza, pp. 65-76.
- BLÁZQUEZ, A. (1901), «Descripción de España por Abu-Abd-Allah-Mohamed-al-Edrisi», *B.S.G.M.*, 43, pp. 7-51.
- (1912 a), «Camino romano de Sevilla a Córdoba», *B.R.A.H.*, 61, pp. 465-472.
- (1912 b), «Vías romanas de la Beturia de los túrdulos, por D. Angel Delgado», *B.R.A.H.*, 61, pp. 359-370.
- (1914 a), «Vías romanas de Andalucía», *B.R.A.H.*, 64, pp. 525-533.
- (1914 b), «El puente romano de Córdoba», *B.R.A.H.*, 65, pp. 457-465.
- BLÁZQUEZ, A.; DELGADO, A. (1923), «Vías romanas de Sevilla a Córdoba por Antequera - de Córdoba a Castulo por Epora - de Córdoba a Castulo por El Carpio», *M.J.S.E.A.*, 59, pp. 1-15.
- BONSOR, G. E. (1931), *The archeological expedition along the Guadalquivir, 1889-1901*. Nueva York (Traducción castellana: Ecija (Sevilla), 1989).
- BOURGOING, J.F. (1790), *Travels in Spain*. 2 vols., Dublín.
- CAAMAÑO, J. M. (1979), «Aportaciones al estudio de la vía 18: los codos de Laurouco y el puente romano sobre el río Bibey», *B.S.A.A.*, 45, pp. 203-226.
- CABALLERO, L. (1970), «Alconétar en la vía romana de la Plata. Garrovillas (Cáceres)», *E.A.E.*, 70, Madrid.
- CABALLOS, A. (1978), «Colonia Claritas Iulia Ucubi», *Habis*, 9, pp. 273-291.
- CABANÉS, F. J. de (1830), *Guía general de Correos, Postas y Caminos*. Madrid.
- CABEZÓN, A. (1964), «Epigrafía tucitana», *A.Esp.Arq.*, 37, pp. 106-155.
- CABO, A. (1973), «Condicionamientos geográficos», *Historia de España Alfaguara*. T. I, Madrid, pp. 3-183.
- CALLENDER, H. (1965), *Roman Amphorae*. Londres/Oxford.
- CARBONELL, A. (1885-1947), *De la tierra cordobesa*. Córdoba, inédito.
- (1931), *Memoria explicativa de la hoja número 943 del Mapa Geológico de España-Posadas*. Madrid.

- (1955), «Antigüedades y datos prehistóricos de los terminos municipales de Montoro y Villanueva de Córdoba», *B.R.A.C.* 73, pp. 291-297.
- CASTILLO, C.; GÓMEZ-PANTOJA, J.; MAULEÓN, M. D. (1981), *Inscripciones romanas del museo de Navarra*. Pamplona.
- CHEVALIER, R. (1972), *Les voies romaines*. París.
- CHIC GARCÍA, G. (1978), «Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana», *Gades*, 1, Cádiz, pp. 7-20.
- (1985), *Epigrafía anfórica de la Bética. I. Ecija (Sevilla)*.
- (1988), *Epigrafía anfórica de la Bética. II. Ecija (Sevilla)*.
- (1990), *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Ecija.
- (1991), «Estrabón y la practica de la amalgama en el marco de la minería Sudhispanica: un texto mal interpretado», *La Bética en su problemática histórica*. Granada, pp. 7-29.
- COLLANTES, F. (1939), *Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla*. T. III, Sevilla.
- CORCHADO, M. (1968), «El camino de Toledo a Córdoba», *A.H.E.S.*, 1968, pp. 621-634.
- (1969), «Estudio sobre vías romanas entre el Tajo y el Guadalquivir», *A.Esp.Arq.*, 42, pp. 124-158.
- CORTÉS Y LÓPEZ, M. (1836), *Diccionario geográfico-histórico de la España Antigua. Tarraconense, Bética y Lusitania*, 3 vols., Madrid.
- CORTIJO CERREZO, M.ª L. (1988), «La centuriatio Vliense», *Actas del Iº Congreso Peninsular de Historia Antigua (Santiago de Compostela, 1986)*. Santiago de Compostela, pp. 333-343, 1988.
- (1990), «El municipio romano de Ulija (Montemayor, Córdoba)». Córdoba.
- (1993), *La administración territorial de la Bética romana*. Córdoba.
- (en prensa), «El territorio uliense en época romana», *Homenaje al Profesor Francisco Presedo*. En prensa, s.p.
- CORZO, R. (1973), «Munda y las vías de comunicación en el *Bellum Hispaniense*», *Habis*, 4, pp. 241-252.
- (1975), «La Segunda Guerra Púnica en la Bética», *Habis*, 6, pp. 213-240.
- CORZO, R.; JIMÉNEZ, A. (1980), «Organización territorial en la Bética», *A.Esp.Arq.*, 53, pp. 21-47.
- CORZO, R.; TOSCANO, M. (1992), *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla.
- CUADRADO, E. (1968), «Corrientes comerciales de los pueblos ibéricos», *Estudios de economía antigua de la Península Ibérica*. Madrid, pp. 117-142.
- CUNTZ, O. (1929), *Itineraria Romana*. Lipsiae.
- DAREMBERG, C.; SAGLIO, E.; POTTIER, E. (1877-1919), *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*. París, 5 vols.
- DEMARCACIÓN (s. XVII), *Demarcación de la Bética antigua y noticias de la Villa de Estepa*, Manuscrito de la Biblioteca Nacional, n.º 7150. Letra del siglo XVII.
- DESCRIPCIÓN (siglo XVII), *Descripción de los terminos y rutas de Andalucía*. Manuscrito de la Biblioteca Nacional, n.º 19540, mitad del siglo XVII.
- DESSAU, H. (1974), *Inscriptiones latinae selectae*. Dublín / Zürich.
- DOMERGUE, C. (1972), «Rapports entre la zone minière de la Sierra Morena et la plaine agricole du Guadalquivir á l'époque romaine», *M.C.V.*, 8, pp. 614-622.

- (1987), *Catalogue des mines et des fonderies antiques de la Péninsule Ibérique*. Madrid, II vols.
- (1990), *Les mines de la Péninsule Ibérique dans l'Antiquité romaine*. París/Roma.
- D'ORS, A.; D'ORS, J. (1988), *Lex Irnitana (Texto bilingüe)*. Cuadernos Compostelanos de Derecho Romano, I. Santiago de Compostela.
- FABRE, G.; MAYER, M.; RODÁ, I. (1984), *Inscription romaines de Catalogne, I*. Barcelona/París.
- FATÁS, G.; MARTÍN BUENO, M. (1977), *Epigrafía romana de Zaragoza y su provincia*. Zaragoza.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1980), *Historia del puente en España, puentes romanos*. Madrid.
- FERNÁNDEZ CORRALES, J. M. (1987), *El trazado de las vías romanas en extremadura*. Madrid.
- FERNÁNDEZ FRANCO, F. (1996), *Itinerario e discurso de la vía pública que los romanos dejaron edificada en España para pasar toda ella de los montes pirineos y por la Citerior hasta la Bethica y llegar al mar oceano*. Bujalance.
- FERNÁNDEZ-GUERRA, A. (1862), *Contestación de D. Aureliano Fernández-Guerra y Orbe. Discursos leídos ante la Academia de la Historia en la recepción pública del señor D. Eduardo Saavedra*, Madrid.
- FERNÁNDEZ NIETO, J.; FORTEA, J.; ROLDÁN, J. M. (1968-1969), «Una nueva inscripción del Museo Arqueológico de Córdoba», *Zephyrus*, 19-20, pp. 169-173.
- FERNÁNDEZ, C.; CABELLERO, A.; MORANO, C. (1982-83), «Nuevo documento epigráfico para la localización de *Sisapo*», *Cu.P.A.U.A.M.*, 9-10, pp. 211-220.
- FERREIRO, M. (1988), *César en España*. Cádiz, Tesis Doctoral publicada en microfichas.
- FITA, F. (1910), «La Via Augusta del Guadalquivir desde el arco de Jano hasta el Océano», *B.R.A.H.*, 56, pp. 188-192.
- FORBES, J. R. (1934), *Notes on the history of ancient road and their construction*. Amsterdam.
- (1965), *Studies in ancient technology*. Vol. II, Leiden.
- FORTEA, F. J.; BERNIER, J. (1970), *Recintos y fortificaciones ibéricos en la Bética*. Salamanca.
- FUSTIER, P. (1963), «Études techniques sur un texte de l'Empereur Julien relatif à la constitution des voies romaines», *R.E.A.*, 65, pp. 114-121.
- GARCÍA Y BELLIDO, A. (1944), «La navegación ibérica en la Antigüedad, según los textos clásicos y la arqueología», *E.G.*, 16, pp. 520-545.
- (1945), «La navegabilidad de los ríos de la Península Ibérica en la Antigüedad», *Investigación y Progreso*, 16, pp. 115-122.
- (1959), «El sarcófago romano de Córdoba», *A.Esp.Arq.*, 32, pp. 3-38.
- (1965), «El puente romano de Villa del Río», *Oretania*, 7, pp. 142-149.
- GARCÍA OTERO, J. (1847), *Reconocimiento del río Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla*. Madrid.
- GAYANGOS, P. DE (1852), *Memoria sobre la autenticidad de la crónica denominada del moro Rasis*. Madrid.
- GAZZOLA, P. (1963), *Ponti Romani*. Florencia.
- GÓMEZ-PANTOJA, J. (1992), «La estación de Segisamo», *Gerión*, 10, pp. 259-273.

- GONGORA, M. (1860), *Viaje literario por la provincia de Jaén*. Madrid.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. (1982), «Interrex y occisus est ab latronibus», *Actas del I^{er} Congreso Andaluz de Estudios Clásicos. Jaén, 1981*. Jaén, pp. 223-227.
- GONZÁLEZ NAVARRETE, J.; ARTEAGA, O.; UNGUETTI, C. (1980), «La necrópolis de «Cerrillo Blanco» y el poblado de los «Alcores» (Porcuna, Jaén)», *N.A.H.*, 10, pp. 183-217.
- GOZALBES, C. (1986), *Las vías romanas de Málaga*. Málaga.
- GRAN-AYMERICH, J. (1988), «Cerámicas griegas y etruscas de Málaga. Excavaciones de 1980 a 1986», *A.E.Arq.* 61, pp. 201-221.
- GRANGER, F. (1970), *Vitruvius II. De Architectura*. Books VI-X, Ed. Loeb Classical Library, Londres, 1970.
- GRENIER, A. (1934), *Manuel d'Archéologie gallo-romaine*, T. II: *L'Archéologie du sol*. París, reeditado en 1972.
- HAGEN, V. VON (1967), *The roads that led to Rome*. Gran Bretaña.
- HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, F. (1959), «El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana», *Al-Andalus*, 24, pp. 39-50.
- (1967), «Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste en la época musulmana», *Al-Andalus*, 32, pp. 37-123.
- HEURGON, J. (1952), «La date des gobelets de Vicarello», *R.E.A.*, 54, 1952, pp. 39-50.
- HÜBNER, E. (1869), *C.I.L., II: Corpus Inscriptionum Latinarum. Inscripciones Hispaniae Latinae*. Academia Litterarum Regia Borusica, Berlín.
- (1892), *C.I.L. II, Supplementum*. Berlín, 1892.
- HUICI, A. (1951), *Nuevos fragmentos almorávides y almohades*, Tetuán.
- HURTADO, V. (1964), «Las provincias hispano-romanas y las vías de Antonino», *M.E.*, 5, pp. 102-108.
- IBÁÑEZ CASTRO, A. (1982), «Lápida funeraria de Córdoba», *Actas del I^{er} Congreso Andaluz de Estudios Clásicos. Jaén, 1981*. Jaén, pp. 247-249.
- (1983), *Córdoba Hispano-Romana*, Córdoba.
- (1987), «Intervención arqueológica de urgencia en Ronda de Los Tejares 6 de Córdoba», *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 3, pp. 176-181.
- IGLESIAS, J. M.; MUÑOZ, J. A. (1992), *Las comunicaciones en la Cantabria Romana*. Santander.
- D'ORS, A., ET ALII (1968-1975), *El Digesto de Justiniano. Vol. I, II y III*. Pamplona.
- KLEIN, J. (1936), *La Mesta (1273-1836)*. Madrid.
- KNAPP, R. (1983), *Roman Cordoba*. Univ. of California Press, Berkeley.
- (1993), «Ptolomeo y la red viaria de la Bética», *Actas del I Coloquio de Historia de Andalucía*. Vol. II, Córdoba, pp. 103-110.
- LABORDE, A. (1806), *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*. París. Reeditado por la *Révue Hispanique*, 63, 1925.
- (1826), *Itinerario descriptivo de las provincias de España*. Valencia.
- LACHMANN, R. (1848), *Gromatici veteres*. Berlín.
- LACORT NAVARRO, P. J. (1982), «Sobre las construcciones romanas de Carchena (término municipal de Castro del Río, Córdoba)», *Habis*, 13, pp. 171-186.
- (1985), «Cereales en Hispania Ulterior: Silos de época ibero-romana en la campiña de Córdoba», *Habis* 16, 1985, pp. 363-388.

- (1989), *Economía agraria Ibero-Romana en el Valle Medio del Guadalquivir: infraestructura rural*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba. Serie microfichas. Córdoba.
- (1991), «El contexto arqueológico romano en el territorio de *Ucubi* (Espejo)», *II Encuentros de Historia Local. La Campiña*. Córdoba, pp. 173-190.
- (1993), *Monturque en la época romana*. Córdoba.
- LACORT, P. J.; MELCHOR, E. (1994), «Nuevos vestigios de época romana en el entorno de Palma del Río (Córdoba)», *Ariadna*, 12, pp. 169-188.
- LACORT, P. J.; PORTILLO, R.; STYLOW, A.U. (1986), «Nuevas inscripciones romanas de Córdoba y su provincia», *Faventia*, 8, pp. 69-109.
- LAGRANGE, F. (1985), «L'usage du bois dans la construction de ponts», *Le bois et la foret en Gaule et dans les provinces voisines, Caesarodunum XXI*, pp. 161-167.
- LARA, J. M. (1990) *Estudio arqueológico del yacimiento Ibero-romano de Morana. Término municipal de Lucena, (Córdoba)*. Córdoba (Publicación en microfichas).
- LASSERRÉ, F. (1966), *Strabon. Geographie*, Livres III-IV. Ed. Les Belles Lettres, París.
- LE GALL, J. (1953), *Le Tibre, fleuve de Roma dans l'Antiquité*. París.
- LEGER, A. (1979), *Travaux-publics aux temps des romaines*. Nogent-Le-Roi, 2ª ed.
- LEUREGANS, P. (1977), «L'origine administrative du terme «locatio» dans la «locatio-conductio» romaine», *Eos*, LXV, pp. 303-322.
- LEVI-PROVENÇAL, E. (1930), *Histoire de l'Espagne musulmane au X^{ème} siècle*. Vol. III, París.
- (1938), *La Péninsule Ibérique au Moyen Age d'après le Kitab Ar-Rawd Al-Mi'tar*. Leiden.
- LIZ GUIRAL, J. (1985), *Puentes romanos en el Convento Jurídico Caesaraugustano*. Zaragoza.
- LIZ GUIRAL, J.; MARTÍN BUENO, M., «Dos nuevos puentes romanos cordobeses», inédito, s.p.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1973), «Rasgos geomorfológicos de la provincia de Córdoba», *E.G.*, 33, pp. 3-94.
- (1974), «Parcelarios geométricos en la campiña de Córdoba», *Estudios sobre Centuriaciones Romanas en España*. Madrid, pp. 35-60.
- (1989) «Caminos e itinerarios andaluces en 1755 según «Luz y guía de caminantes Jesuitas», *Estudios Regionales* 25, pp. 203-216.
- LÓPEZ PALOMO, L. A. (1978), «La ciudad romana de Fuente Alamo», *Actas del I^{er} Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1976*. Córdoba, vol. I, pp. 363-372.
- LUZÓN, J. M.^a; RUIZ MATA, D. (1973), *Las raíces de Córdoba. Estratigrafía de la Colina de los Quemados*, Córdoba.
- MAC MULLEN, R. (1959), «Roman imperial building in the provinces» *Harvard Studies in Classical Philology*, 64, pp. 207-235.
- MADOZ, P. (1856-1860), *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de ultramar*. 16 vols., Madrid.
- MAGALLÓN, A. (1987), *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza.
- MARGARY, I.D. (1967), *Roman roads in Britain*. Londres, 2ª ed.
- MARÍN DÍAZ, N. (1979), *El Conventus Astigitanus durante el Imperio romano*. Tesis Doctorales de la Universidad de Granada, nº 325, Granada.

- MELCHOR GIL, E. (1988), «La red viaria romana: el suroeste de la provincia de Córdoba», *Ariadna*, 4, Palma del Río, pp. 28-42.
- (1991 a), «La red viaria romana de la provincia de Córdoba; Sector Oriental», *II Encuentros de Historia Local. La Campiña*. Córdoba, pp. 151-172.
- (1991 b), «Camino romano entre Montoro y el valle de Los Pedroches: La vía *Epora-Solia*», *III Encuentros de Historia Local. Alto Guadalquivir*. Córdoba, pp. 79-86.
- (1991 c), «Comunicaciones entre Astigi y la Campiña de Córdoba, en época romana: *Vía Augusta* y Camino de Metedores», *Ariadna*, 8, pp. 69-98.
- (1992), «Sistemas de financiación y medios de construcción de la red viaria hispana», *Habis*, 23, pp. 121-137.
- (1993), «Vías romanas y explotación de los recursos mineros de la zona Norte del *Conventus Cordubensis*», *A.A.C.*, 4, pp. 63-89.
- (1994), «Comunicaciones terrestres entre *Corduba* y *Castulo*: su problemática», *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Vol. III, Historia Antigua, pp. 453-468. Córdoba.
- MELIDA, J. R. (1927), *Catálogo monumental de la provincia de Badajoz*. II vols., Madrid.
- MELLADO, J.; MURO, P. (1987), «Un nuevo miliario hallado en la provincia de Córdoba», *Actas del II Congreso Andaluz de Estudios Clásicos, Antequera, 1984*. Málaga, pp. 345-348.
- MENÉNDEZ PIDAL, R. (1951), *Los caminos en la historia de España*. Madrid.
- MENESES A. de (1576), *Repertorio de caminos ordenado por Alonso de Meneses*, Correo. Alcalá de Henares. Reeditado en Madrid, 1946.
- MILLER, K. (1964), *Itineraria Romana*. Ed. «L'Erma» di Bretschneider, Roma.
- NICOLET, C. (1987), «La table d'Heraclée et les origines du cadastre romain», *L'Urbs. Espace urbain et histoire. Le siècle avant J.-C. - IIIe siècle après J.-C.* París, pp. 1-25.
- NOBBE, C. (1966), *Claudi Ptolomaei. Geografia, I-III*. Hildesheim.
- OCAÑA, J. (1981), «Caminos viejos de Los Pedroches», *B.R.A.C.*, 102, pp. 71-90.
- OLIVER Y HURTADO, M. J. (1866), *Viaje arqueológico*. Madrid.
- OLMOS, R. (1988), «Los recientes hallazgos griegos de Málaga en su enmarque del Sur Peninsular», *A.E.Arq.* 61, pp. 222-225.
- ORTIZ, D.; BERNIER, J.; NIETO, M.; LARA, F. (1981), *Catálogo artístico y monumental de la provincia de Córdoba*. T. I: *Adamuz-Bujalance*. Córdoba.
- (1983), *Catálogo artístico y monumental de la provincia de Córdoba*, T. II: *Cabra-El Carpio*. Córdoba.
- (1985), *Catálogo artístico y monumental de la provincia de Córdoba*, T. III: *Castro del Río-Fuente la Lancha*. Córdoba.
- PALLI, F. (1981-1982), «La toponimia de la Vía Augusta en Cataluña», *Pyrenae*, 17-18, pp. 343-365.
- (1985), *La Vía Augusta en Cataluña*. Barcelona.
- PARTHEY, G.; PINDER, M. (1962), *Ravennatis Anonimi Cosmographica et Guidonis Geographica*. Aalen, 2ª ed.
- PASCUAL GUASCH, R. (1968), «Acerca de la fabricación de ánforas», *Ampurias*, 30, pp. 237-248.
- PASCUCCI, G. (1965), *Bellum Hispaniense*. Florencia.

- PONSICH, M. (1974-87), *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*. III vols., París / Madrid.
- (1982), «Marcas de ánforas de aceite de las riberas del Betis», *A.Esp.Arq.*, 55, pp. 173-204.
- PONTET, R. DU (1971), *C. Iuli Caesaris. De Bello Civili. L. II*. Ed. Oxford Classical Texts.
- PONZ, A. (1772-1794), *Viaje por España de Don Antonio Ponz*. 18 vols., Madrid.
- PORTILLO, R. (1987), «Miliario inédito de la provincia de Córdoba», *Actas del II Congreso Andaluz de Estudios Clásicos, Antequera, 1984*. Málaga.
- RABANAL ALONSO, M. A. (1988), *Vías romanas de la provincia de León*. León.
- RACKHAM, M.A. (1969), *Plyny. Naturalis Historia. Libri III-VII*. Londres.
- REMESAL, J. (1977-1978), «La economía oleícola de la Bética: nuevas formas de análisis», *A.Esp.Arq.*, 50-51, pp. 87-142.
- (1989), «Tres nuevos centros productores de ánforas Dressel 20 y 23. Los sellos de *Lucius Fabius Cilo*», *Ariadna*, 6, pp. 119-153.
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P. (1761), *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reino*. Madrid.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (1976), *La red viaria romana del Sudeste de Galicia*. Valladolid.
- RODRÍGUEZ NEILA, J. F. (1972), «Aspectos del siglo III d.C. en Hispania», *H.A.*, 2, pp. 179-201.
- (1976), *La administración municipal en la Hispania romana (siglos I a. de J.C.-I y II d. de J.C.)*. Sevilla, Tesis Doctoral inédita.
- (1983), «Aportaciones Epigráficas. I», *Habis*, 14, pp. 153-194.
- (1988), «Historia de Córdoba. I. Del amanecer prehistórico al ocaso visigodo». Córdoba, 1988.
- (1990), «Problemas sobre la protohistoria y romanización de la antigua ciudad de Epora (Montoro)», *B.R.A.C.*, 118, pp. 199-255.
- (1992) «Algunas observaciones sobre los acotados funerarios romanos», *In memoriam J. Cabrera Moreno*. Granada, pp. 437-488.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1966), «Sobre los acusativos con «ad» en el Itinerario de Antonino», *Zephyrus*, 17, pp. 109-120.
- (1971), *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*, Salamanca.
- (1974), *Hispania y el ejército romano. Contribución a la historia social de la España Antigua*. Salamanca.
- (1975), *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas*. Valladolid.
- ROMERO, E. (1910), «Nuevo miliario bético de la vía Augusta», *B.R.A.H.*, 56, pp. 185-188.
- (1913), «Inscripciones romanas de Bujalance y Córdoba», *B.R.A.H.*, 62, pp. 72-76.
- ROUILLARD, P. (1991), *Les grecs et la Peninsule Iberique du VIIIe au IVe siècle avant Jesus Christ*. París.
- RUIZ MURILLO, J. (1922), *La Ilustre y Noble Villa de Hinojosa del Duque*. Hinojosa del Duque.
- RUIZ NIETO, E.; APARICIO, L.; GODOY, F.; COSTA, J. (1992), «Hallazgo de una nueva columna miliaria perteneciente a la Vía Augusta», *A.A.C.*, 3, pp. 243-252.

- SAAVEDRA, E. (1862), *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra, el 28 de Diciembre de 1862*. Madrid. Reeditado en 1914.
- (1881), «La geografía de España del Ebrisi. I», *B.S.G.M.*, 40, pp. 249-255.
- SÁEZ FERNÁNDEZ, P. (1987), *Agricultura romana de la Bética. I*. Sevilla.
- SALAMA, P. (1951), *Les voies romaines de l'Africa du Nord*. Argel.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1948), «Itinerario de la conquista de España por los musulmanes», *C.H.E.*, 10, pp. 21-74.
- SANTERO, J. M. (1978), *Asociaciones populares en la Hispania romana*. Sevilla.
- SANTOS GENER, S. DE LOS (1955 a), «Memoria de las excavaciones del plan nacional realizadas en Córdoba (1948-1950)», *Comisaria General de excavaciones, Informes y Memorias*, 31, Madrid.
- (1955 b), *Historia de Córdoba*, inédita.
- SCHNETZ, J. (1940), *Itineraria Romana. Volumen alterum. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*. Lipsiae, MCMXL.
- SEGURA, M.ª L. (1988), *La ciudad ibero-romana de Igabrum (Cabra, Córdoba)*. Córdoba.
- SENTENACH, N. (1918), «El puente romano de Córdoba y las campañas de Julio César», *B.R.A.H.*, 73, pp. 206-211.
- SERRANO, J.; MORENA, J. A. (1984), *Arqueología inédita de Córdoba y Jaén*. Córdoba.
- SERRANO, E.; ATIENCIA, R. (1980), «Las comunicaciones de Antequera en la época romana», *Jabega*, 31, pp. 15-20.
- SICKLE, C.E. VAN (1929), «The repair of roads in Spain under the Roman Empire», *Classical Philology*, 24, Chicago, pp. 77-88.
- SILLIÈRES, P. (1976 a), «La via Augusta de Cordoue a Cadix», *M.C.V.*, 12, pp. 27-67.
- (1976 b), «Un grupo de cuatro miliarios en la Cerradura (Pegalar, Jaén)», *B.I.E.G.*, 90, pp. 55-70.
- (1977 a), «Prospections le long de la via Augusta», *Habis*, 8, pp. 331-343.
- (1977 b), «Le «Camino de Anibal». Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis», *M.C.V.*, 13, pp. 31-38.
- (1980), «Sisapo: Prospections et decouvertes», *A.Esp.Arq.*, 53, pp. 49-57.
- (1981 a), «A propos d'un nouveau milliaire de la via Auguste, une via militaris en Bétique», *R.E.A.*, 83, pp. 255-271.
- (1981 b), «Via romana y villae en la zona de la Palma del Condado (Huelva)», *Habis*, 12, pp. 409-418.
- (1990) *Les voies de communication de l'Hispanie Meridionale*. París.
- (1993), «El puente grande de Córdoba», *Actas del I Coloquio de Historia de Andalucía. Córdoba, 1988*. Córdoba, vol. II, pp. 137-141.
- SOJO Y LOMBA, F. de (1946), «De re toponímica. Comunicaciones en Cantabria», *B.S.M.P.*, 22, pp. 62-75.
- (1947), «De re toponímica. Comunicaciones en Cantabria», *Bol. Soc. Geog.*, 83, pp. 7-18.
- STYLOW, A.U. (1985), «Ordenación territorial romana en el valle de los Pedroches (*Conventus Cordubensis*)», *XVII C.N.A., Logroño, 1983*. Zaragoza, pp. 657-666.
- (1986), «Beiträge zur lateinischen Epigraphik im Norden der Provinz Cordoba», *M.M.*, 27, pp. 235-277.

- (1988), «Epigrafía romana y paleocristiana de Palma del Río. Córdoba.», *Ariadna*, 5, pp. 113-150.
- SWINBURNE, H. (1779), *Travel through Spain in the years 1775 and 1776*. Londres.
- THOUVENOT, R. (1973), *Essai sur la province romaine de Bétique*. París.
- TORRES BALBAS, L. (1959), «La *via Augusta* y el arrecife musulmán», *Al-Andalus*, 24, pp. 441-448.
- ULRIX, F. (1963), «Recherches sur le méthode del traçage des routes romains», *Latomus*, 22, pp. 157-180.
- VÁZQUEZ, L. (1947), «El togado de Capilla, en el Museo Arqueológico de Badajoz, y la localización de *Mirobriga*», *M.M.A.P.*, 8, pp. 3-36.
- VENTURA, A. (1993), «*Susum ad montes s(ocietatis) S(isaponensis)*: Nueva inscripción tardorrepública de *Corduba*», *A.A.C.*, 4, pp. 49-61.
- VILLUGA, P. J. (1546), *Repertorio de todos los caminos de España en el año de Gracia de 1543*. Medina del Campo. Reeditado en Madrid, 1951.
- VIU, J. (1852), *Antigüedades de Extremadura. Colección de sus inscripciones y monumentos*. Madrid. Reeditado en 1892.
- ZEHNACKER, H. (1983), *Pline l'Ancien. Histoire Naturelle, Livre XXXIII*. Ed. Les Belles Lettres, París.

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE ABREVIATURAS	7
PRESENTACIÓN	9
PRÓLOGO	13
INTRODUCCIÓN	21
Capítulo I:	
FUENTES Y MATERIALES PARA EL ESTUDIO DE LA RED VIARIA ROMANA DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA	25
1. Fuentes Antiguas	27
1.1. Fuentes escritas	27
1.2. Fuentes epigráficas	34
2. Fuentes Medievales	39
3. Fuentes de época Moderna y Contemporánea	41
3.1. Fuentes itinerarias	41
3.2. Fuentes bibliográficas	43
4. Fuentes arqueológicas y materiales de trabajo	44
4.1. Fuentes arqueológicas	44
4.2. Materiales de trabajo	46
Capítulo II:	
LA RED VIARIA PROVINCIAL: ASPECTOS JURÍDICOS Y ADMINISTRATIVOS	49
1. Clasificación de las vías romanas	51
2. Administración y mantenimiento de la red viaria provincial	54
3. Seguridad vial	58
Capítulo III:	
LA RED VIARIA PROVINCIAL: ASPECTOS TÉCNICOS Y CONSTRUCTIVOS	61
1. Sistemas de construcción de vías y su adaptación a la zona de nuestro estudio	63
1.1. La construcción de vías romanas	63
	193

1.2. Sistemas constructivos aplicados en las vías de la Bética	65
1.3. Características generales del trazado de las vías romanas y su aplicación en nuestra provincia	69
2. Valor métrico de la milla romana	70
3. Construcción y mantenimiento de la red viaria romana de la provincia de Córdoba	71
3.1. La red de caminos prerromana	71
3.2. La red de caminos romana	73
A) Durante la República	73
B) Durante el Imperio	74
Capítulo IV:	
VÍAS DE LA PROVINCIA DESCRITAS POR EL ITINERARIO DE ANTONINO	77
X 1. Vía Augusta	79
1.1. <i>Alto itinere a Corduba Castulone</i>	79
1.2. <i>Item ab Hispalis Corduba</i>	88
1.3. La Vía Augusta: Estudio histórico-cronológico	97
X 2. <i>Item a Corduba Castulone</i>	98
3. <i>Via Corduba-Malaca</i>	105
4. <i>Item a Corduba Emeritam</i>	115
5. <i>Via Astigi-Emerita</i>	123
Capítulo V:	
VÍAS DE LA PROVINCIA A LAS QUE HACEN REFERENCIA OTRAS FUENTES ESCRITAS O EPIGRÁFICAS	127
1. <i>Via Corduba-Hispalis</i> por la margen derecha del Guadalquivir	129
2. Vereda de Granada	133
3. <i>Via Obulco-Ullá</i>	139
4. Camino de Metedores	144
Capítulo VI:	
VÍAS DE LA PROVINCIA NO CITADAS POR LAS FUENTES	149
1. <i>Via Corduba-Sisapo</i>	151
2. <i>Via Corduba-Toletum</i>	155
X 3. <i>Via Epora-Solia</i>	158
4. Camino del Pretorio	162
5. <i>Via Ategua-Monturque</i>	166
Capítulo VII:	
VÍAS FLUVIALES DE LA PROVINCIA	171
1. El río <i>Baetis</i>	173
2. El río <i>Singilis</i>	178
BIBLIOGRAFÍA	179