

lona) en relación con las características físicas del delta del río Besòs», *Cuaternario y Geomorfología*, 6, nº: 1-4, 1992, pp. 123-133; J.M. Palet et S. Riera, «Transformacions del paisatge en l'època altmedieval (s. X-XII) al sector de Montjuïc-el Port: una aproximació històrico-geogràfica», *III Congrés d'història de Barcelona*, 1, 1993, pp. 181-194; E. Ariño, J.M. Gurt, A. de Lanuza et J.M. Palet, «El estudio de los catastros rurales: una interpretación estratigráfica del paisaje», *Col·loqui colònia, colonització y paisatge en l'antiguitat clàssica*, Bellaterra, 1993, (en prensa).

¹³ J.M. Palet. *Estudi territorial del sector nord-est del Pla de Barcelona...* op. cit.

¹⁴ J.M. Palet et S. Riera, «Aproximación al paisaje de época romana en el sector NE del Llano de Barcelona», *I Congreso de Ciencia del Paisaje*, 1, 1990, pp. 139-147.

¹⁵ En este sentido, cabe destacar que la *Travessera* (traza 23), tal como se documenta en época histórica tiene su origen en este período, amortizando las vías anteriores, y configurándose probablemente desde un primer momento como eje de comunicación principal a través del llano, hecho que explicaría la deficiente conservación de los itinerarios transversales más interiores en todo este sector (its. 5 y 6, Fig. 1).

¹⁶ J.M. Palet et S. Riera, «La comunicación viaria entre *Barcino* (Barcelona) y *Baetulo* (Badalona) en relación con las características físicas del delta del río Besòs», *Cuaternario y Geomorfología*, 6, nº: 1-4, 1992, pp. 123-133; S. Riera et J.M. Palet, «Landscape dynamics from Iberian-Roman (2nd-1st centuries BC) to early medieval times (12th. century) in the Montjuïc-el Port sector (Plain of Barcelona, NE. Iberian Peninsula)», *Archeologia Medievale*, XXI, 1994 (en prensa).

¹⁷ J.M. Palet et S. Riera, «Evolució i estructuració del territori entre època ibèrica i medieval al Pla de Barcelona: incidència dels hàbitats urbans de *Baetulo* (Badalona) i *Barcino* (Barcelona)», *Pre-Actes del XIV Congrés Internacional d'Arqueologia Clàssica. La ciutat en el món romà*, II, p. 249.

¹⁸ J.M. Palet et S. Riera, «La comunicación viaria entre *Barcino* (Barcelona) y *Baetulo* (Badalona) en relación con las características físicas del delta del río Besòs», *Cuaternario y Geomorfología*, 6, nº: 1-4, 1992, pp. 123-133; S. Riera et J.M. Palet, «Landscape dynamics from Iberian-Roman (2nd-1st centuries BC) to early medieval times (12th. century) in the Montjuïc-el Port sector (Plain of Barcelona, NE. Iberian Peninsula)», *Archeologia Medievale*, XXI, 1994 (en prensa).

¹⁹ Cabe destacar en este sentido las referencias a la intersección de los itinerarios 17 y 5 desde finales del siglo X, y el hecho de que este itinerario 17 aparece citado en estos primeros documentos como *via Romaneta*.

²⁰ Las grandes transformaciones del paisaje documentadas a partir de los siglos VII/VIII en la costa central catalana y en el mismo Llano de Barcelona (intensas deforestaciones y intensos procesos erosivo-sedimentarios) han sido también puestas en relación con el inicio de estas actividades ganaderas extensivas (S. Riera et A. Esteban, «Vegetal evolution and human activity during the last 6,000 years in the centre of the Catalan coast (NE Iberian Peninsula)», *Vegetation History and Archaeobotany*, (en prensa); S. Riera et J.M. Palet, «Landscape dynamics...», op. cit.).

²¹ S. Riera et J.M. Palet, «Landscape dynamics...», op. cit.; J. Fernández, «Aprofitaments comunals, prats i pastures al delta del Llobregat (segles XIV i XV). Conflictes per a la utilització de l'espai a la Baixa Edat Mitjana», *Acta Medievalia*, X, pp. 189-220.

²² Así, es especialmente indicativa la denominación de *via Lanaria* que recibe la traza 8a, o de *strata de Bagneolis qui pergit ad Barchinona*, asociada a la traza 8b.

²³ Recanación de Barcelona de 1719-20, Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, Cadastre II, 1; 1067, Arxiu Capitular de Barcelona, LAEC II, 11, 35).

²⁴ S. Riera et J.M. Palet, «Landscape dynamics...», op. cit.

²⁵ P. Bonmassic, *Del esclavismo al feudalismo en Europa Occidental*, ed. Crítica, Barcelona, pp. 107-115; E. Ariño, J.M. Gurt, A. de Lanuza, J.M. Palet, «El estudio de los catastros rurales: una interpretación estratigráfica del paisaje», *Actes del Col·loqui Colònia, Colonització i Paisatge en l'Antiguitat Clàssica*, 1993, (en prensa).

LA RED VIARIA ROMANA DE LA CAMPIÑA DE CÓRDOBA II: LA VÍA CORDUBA-ANTICARIA

Enrique Melchor Gil
Universidad de Córdoba

En anteriores trabajos hemos estudiado los principales caminos romanos que discurrían por la provincia de Córdoba¹. Aprovechando la oportunidad que nos brinda este II Congreso Internacional sobre Caminería Hispánica, queremos completar la visión sobre la red viaria romana del Sur de la provincia de Córdoba, analizando el recorrido de la vía *Corduba-Anticaria*, que atravesaba la campiña cordobesa de Norte a Sur. En *Anticaria* 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. Conjuntando este cúmulo de datos con los aportados por los itinerarios de caminos, realizados con anterioridad al reinado de Carlos III, hemos intentado establecer el trazado de la vía en zonas donde no conservábamos resto alguno que nos confirmase su paso. Con nuestro trabajo no sólo pretendemos presentar el estudio de una calzada romana, sino también un ejemplo práctico de como profundizar en el estudio de la red viaria romana cuando los restos materiales conservados son escasos y aparecen muy dispersos.

1.- Las fuentes antiguas

* *Bellum Hispaniense*

En la obra se hace referencia a una ruta que unía *Ulia* (cerro de la Alcoba?, Montemayor) y *Corduba* directamente. Fue la utilizada por Cneo Pompeyo tras levantar el sitio de *Ulia*², y probablemente coincidiría con el tramo *Ulia-Corduba* de la vía que estudiamos.

* *Itinerario de Antonino*.

En el *Itinerario de Antonino* la vía *Corduba-Anticaria* se describe formando parte de una ruta que unía *Corduba*, *Hispalis* y *Gades*: *Item a Gadis Corduba*. El autor del *Itinerario*, al señalar el recorrido de esta ruta entre *Corduba* e *Hispalis*, estaba haciendo referencia a dos vías distintas que enlazaban en un punto común³ (*Anticaria*), como nos lo confirma el *Anónimo de Ravena*, donde aparecen descritos dos caminos que al ser unidos presentan el mismo trazado de

la ruta *Item a Gadis Corduba*. Se trata de las vías *Corduba-Anticaria* e *Hispalis-Malaca*.

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

* *Anónimo de Rávena*

En el *Anónimo de Rávena* se nos describen las vías *Corduba-Anticaria* e *Hispalis-Malaca*⁴ como dos caminos totalmente independientes. Las dos rutas se unían en *Anticaria*; por tanto, es lógico suponer que la procedente de *Corduba* también continuaría su recorrido hasta *Malaca*.

PP.		IV, 44
315	<i>Item iuxta super scriptan Corduba est ciuitas que dicitur Uria Ipagio Sabe Gemella</i>	
316, 1	<i>Anticaria</i>	280
316	<i>Iterum in ipsa Spania est ciuitas que dicitur Hispalis, cuius iuxta est ciuitas que dicitur Balsilippa Cirsona Olipium Osipon Urgapa Antigaria Rataspen</i>	IV, 45 290 295

* *Los miliarios*

Contamos con un miliario de Adriano fechable en el 122-123 (*CIL*, II, 4694), que por su aparición en el foro de *Anticaria* pudo pertenecer a las vías *Corduba-Anticaria* o *Hispalis-Malaca*. En el tramo viario que unía *Anticaria* y *Malaca*,

pasando por *Cartima*⁵ (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.

2.- Las fuentes de época medieval y moderna

* 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 millas. Estos fuertes están en la vecindad de los de Poley (Aguilar) y Monturque,...Desde el fuerte de Poley a Córdoba, 20 millas»⁶.

* 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 año⁷. En ella aparecen como puntos intermedios del camino entre Córdoba y Málaga, las siguientes poblaciones: Montilla, Lucena y Antequera.

* J. de Villuga, en su *Repertorio de todos los caminos de España*, nos describe un camino de Toledo a Málaga⁸, que discurre por las provincias de Toledo, Ciudad Real, Jaén, Córdoba y Málaga. Su trazado no se une a la vía *Corduba-Anticaria* hasta las cercanías de Antequera, y por tanto, nos aporta muy poca información sobre la pervivencia de este camino en época Moderna.

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 Cabanés⁹. 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 Gonzalo¹⁰ (antiguo nombre de Puente Genil, Córdoba).

3.- Descripción de la Vía

3.1.- Descripción topográfica

La vía parte de Córdoba con dirección N.-S. (Hoja 923, «Córdoba», del mapa topográfico escala 1:50.000), cruza el puente Viejo del Guadalquivir (coordenadas geográficas: 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 mapa topográfico 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*; coordenadas geográficas: 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 se acerca al cortijo Nuevo de la Silera, en cuyas tierras apareció un campo de silos romanos (coordenadas geográficas: 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 cereal¹¹. 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 ruta *Corduba-Anticaria-Malaca*, suponemos que la producción almacenada en ellos saldría por dicha vía.

Entre el cortijo Nuevo de la Silera y *Ulia* perdemos completamente el rastro del antiguo camino romano, problema que se acrecienta al desconocer el emplazamiento exacto de la ciudad de *Ulia*, donde se encontraba una *mansio* de la vía *Corduba-Anticaria*. M^a L. Cortijo considera posible que *Ulia* estuviese enclavada en el cerro de la Alcoba, situado a un kilómetro al sur de la actual población de Montemayor¹². 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*¹³. En caso de aceptar su existencia, las vías *Corduba-Anticaria* y *Obulco-Ulia*¹⁴ pudieron servir de base a dicha centuriación.

Desde *Ulia* (Hoja 966, «Montilla», del mapa topográfico escala 1:50.000) la antigua calzada continua su recorrido siguiendo el camino Viejo de Montilla, que discurre paralela a la carretera nacional 331, aunque unos 1.000-1.500 metros más al Este. En este tramo A. Blázquez y Delgado Aguilera y A. Blázquez Jiménez encontraron restos de la vía hoy desaparecidos¹⁵. Penetra en la actual población de Montilla (Córdoba), para salir junto a la estación del F.F.C.C. donde existió una necrópolis romana.

En las proximidades de Montilla encontramos restos de una vía secundaria que 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-Anticaria* se encamina a Aguilar paralela a la línea del F.F.C.C., 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 por un puente que J. Bernier considera de época romana, aunque reformado totalmente, por lo que sólo conservaría de su fábrica original la cimentación¹⁶. Desde el río Cabra asciende a Aguilar (*Ipagrum*), siendo flanqueada en su recorrido por la necrópolis romana de dicha población¹⁷. Continúa por la carretera local de Aguilar a Moriles hasta el km. 1,5 (Hoja 988, «Puente Genil», del mapa topográfico 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 (coordenadas geográficas: 37° 27' 56" - 4° 35' 58"). En las inmediaciones del cruce de caminos se encuentra el yacimiento de Los Torilejos, donde aparecieron varios mosaicos y restos de unas termas¹⁸, que debieron pertenecer a una villa romana.

La vía continúa su recorrido 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 (coordenadas geográficas: 3° 26' 50" - 4° 35' 28"), donde se conservan restos de un asentamiento romano. En superficie aparece abundante cerámica *sigillata* y *tegulae*. Recientemente ha sido descubierto en este yacimiento un silo subterráneo que parece ser de época romana¹⁹. En las Navas del Selpillar, junto con un yacimiento romano donde aparecieron sillares y sepulcros²⁰, fue encontrada una inscripción marcando la existencia de un *locus fune-rario* (*CIL* II, 1630) que probablemente estaría situado junto a la vía pública²¹. Estas áreas sepulcrales solían situarse junto a caminos públicos, para facilitar el acceso a ellas y evitar que, a causa de la venta de terrenos, pudiesen quedar enclavadas en el interior de propiedades privadas²².

La vía sigue por la carretera local Navas del Selpillar, cortijo de la Colina de la Virgen, cruzando el río Lucena, donde existió una alcantarilla²³. Desde este cortijo continua con dirección N.-S. hasta Benamejí, pasando por el cerro de la Cárcel (coordenadas geográficas: 37° 21' 34" - 4° 35' 10") y por la Venta Cabrera (Hoja 1006, «Benamejí», del mapa topográfico escala 1:50.000). En el cerro de la Cárcel existió un recinto ibero-romano (yacimientos de Morana) desde donde se controlaba el cruce del río Anzur, por el que pasaba la vía *Corduba-Anticaria*. En sus proximidades se conservan restos de la calzada que más adelante estudiaremos.

En las cercanías de la venta Cabrera (coordenadas geográficas: 37° 18' 0" - 4° 33' 4") debió ubicarse la *mansio* de *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).

¹⁹ El camino romano penetra en Benamejí y descendiendo 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 Antequera²⁴.

3.2.- Aspectos técnicos, constructivos y de trazado

En las proximidades de Morana (cerro de la Cárcel), entre las coordenadas geográficas $37^{\circ} 21' 42''$ - $4^{\circ} 35' 18''$ y $37^{\circ} 21' 26''$ - $4^{\circ} 35' 24''$, 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*. 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-Anticaria* 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.

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. Tales características se aprecian claramente en el tramo de vía que discurre por el camino Alto de Aguilar. No obstante, 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 (coordenadas geográficas: $37^{\circ} 21' 34''$ - $4^{\circ} 35' 10''$).

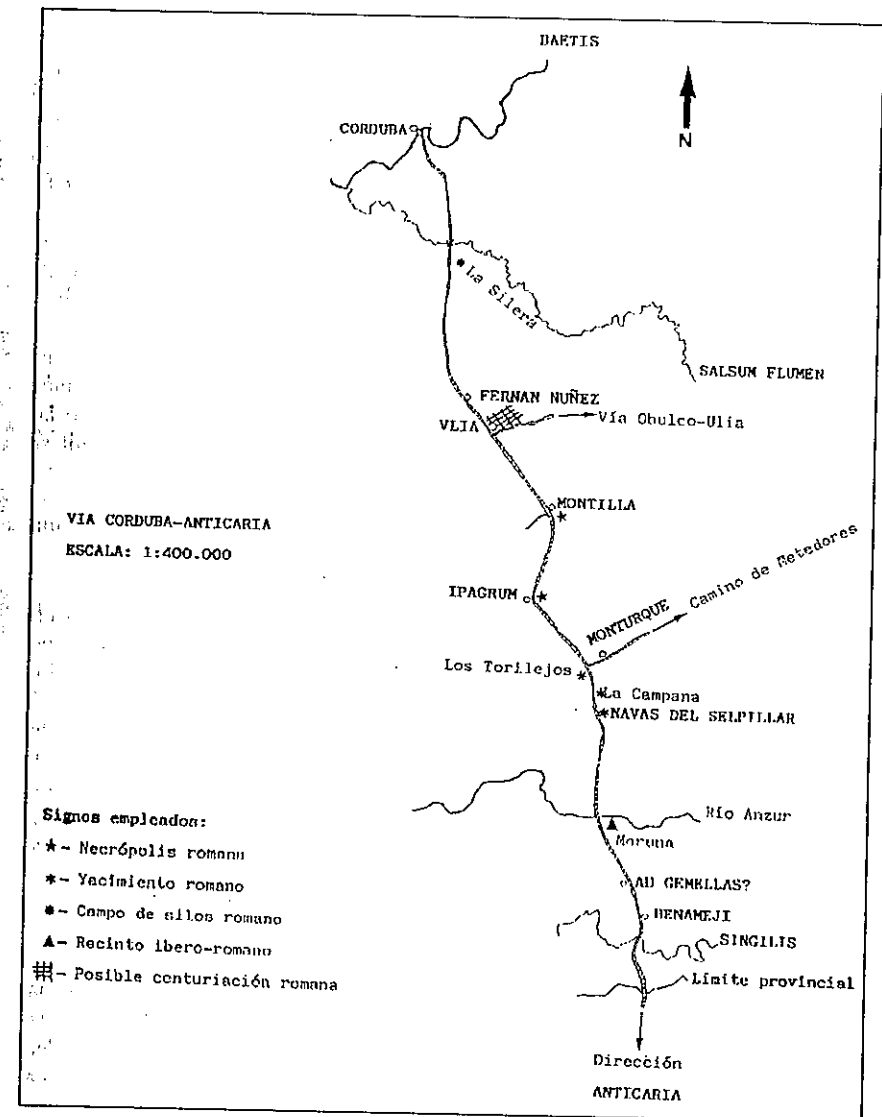
La distancia existente entre *Corduba* y *Anticaria* según el *Itinerario de Antonino* era de *LXXI m.p.*²⁵ (105 km.). Nosotros hemos medido con el curvímeter el trazado anteriormente descrito, obteniendo los siguientes resultados:

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

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

Como podemos apreciar las medidas obtenidas sobre el plano concuerdan bastante con las dadas por las fuentes. Las pequeñas diferencias existentes son atribuibles a que hemos calculado sobre el plano la distancia horizontal o topográfica, que siempre es algo menor a la distancia natural, pues está tomada sobre unas proyecciones planas: los Mapas Topográficos Nacionales de escala 1:500.000.

Para A. Blázquez y Delgado Aguilera, A. Blázquez Jiménez y R. Thouvenot²⁶, 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-Anticaria* 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 Silera (coordenadas geográficas: 37° 46' 38" - 4° 44' 48"), para posteriormente dirigirse a Córdoba. Por este trazado 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*. Si a esta concordancia de distancias unimos la aparición de un vado sobre el Guadajoz, de una serie de acumulaciones de grandes losas de caliza²⁷, y de un gran campo de silos romanos, no hay duda de que este fue el trazado seguido por la vía. Por último, diremos que 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.

3.3.- Obras de fábrica

No se conserva ningún puente de fábrica romana en esta vía. Con respecto al existente sobre el río Cabra, dudamos mucho de su datación en época romana. Es un puente compuesto por tres arcos ojivales y presenta un perfil alomado.

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 está 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*²⁸.

3.4.- Mansiones

La distancia media existente entre las cinco mansiones es de 21 km. Todas ellas salvo *Ad Gemellas* se encuentran localizadas. *Ad Gemellas* fue una *mansio* creada específicamente para servir a la vía²⁹. A. Blázquez y Delgado Aguilera y A. Blázquez Jiménez la sitúan en Benamejí³⁰ (Córdoba); E. Saavedra la localiza en Castil Anzur (Puente Genil, Córdoba). Nosotros creemos que debe ser ubicada en las proximidades de la venta Cabrera, 3 km. al norte de Benamejí (coordenadas geográficas 37° 18' 0" - 4° 33' 4"). Dicha venta está situada a *XXIII m.p.* (34,06 km.) de *Anticaria* y a *XX m.p.* (29,62 km.) de *Ipagrum*, como nos indica el *Itinerario de Antonino*. Desarrollando ambas distancias con el curvómetro, en las hojas del mapa topográfico escala 1:50.000, observamos que

el punto aproximado donde se ubicaría *Ad Gemellas* coincide con la citada venta Cabrera o con algún lugar muy próximo a ella.

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 (coordenadas geográficas: 37° 18' 56" - 4° 33' 4") y 480 (coordenadas geográficas: 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.

4.- 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 púnicos³¹. 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 cerámica griega, que partiendo de *Malaca* llegaba a la comarca antequerana³², alcanzaba el territorio de la actual Lucena y se bifurcaba en dos ramales:

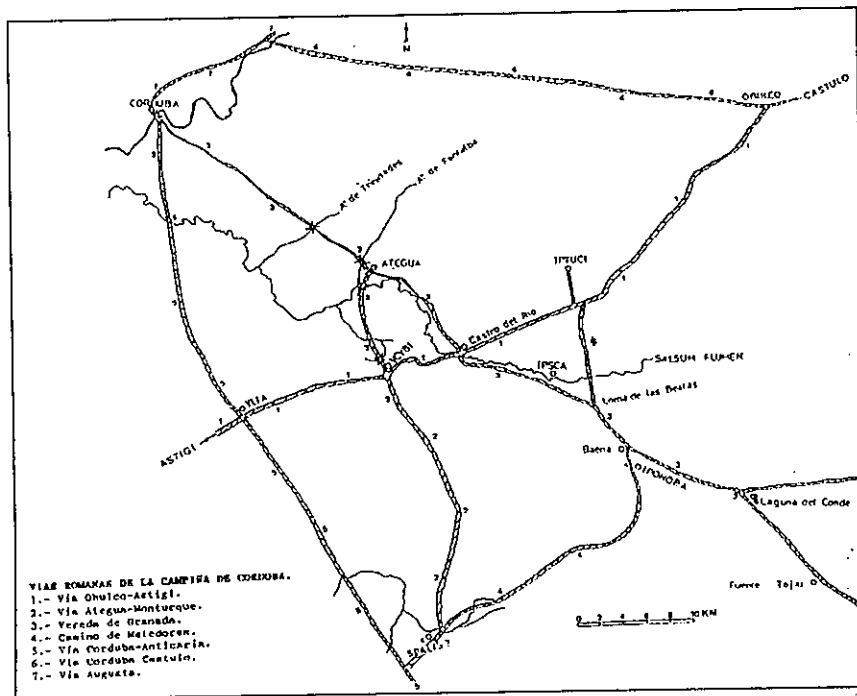
- Ruta que pasaba por Baena, Cabra, Porcuna y *Castulo*³³.
- Ruta que penetraba en el valle medio del Guadalquivir. Aunque está más difuminada, conocemos testimonios de cerámica griega en los términos municipales de Santaella, Montalbán y Córdoba³⁴.

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. (*C.I.L.* II, 4694) aparecido en el foro de *Anticaria*. En la vía *Malaca a Anticaria* por *Cartima* (Cártama, Málaga) aparecieron dos miliarios³⁵: uno de Máximo I y Máximo (235-238) (*C.I.L.* II, 4693) y otro de Decentio (351-353) (*C.I.L.* 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-Anticaria* en el *Itinerario de Antonino* y el *Anónimo de Imperio Romano*.

Sobre la ruta *Corduba-Malaca-Anticaria* 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*. Entre las existentes podemos destacar la vía *Obulco-Ulia-Astigi* y el camino de Metedores³⁶. Por otra parte, al ser la ruta que estudiamos el camino más corto entre *Corduba* y la costa, debió de soportar un importante tráfico comercial, que como vimos anteriormente esta detectado desde fines del siglo VI a.C.



NOTAS

- ¹ E. Melchor Gil, «La red viaria romana: el suroeste de la provincia de Córdoba», *Ariadna* 4, 1988, pp. 28-42; *idem*, «La red viaria romana de la campiña de Córdoba: Sector Oriental», *II Encuentros de Historia Local. La Campiña*, Córdoba, 1991(a), pp. 151-171; *idem*, «Comunicaciones entre Astigi y la Campiña de Córdoba, en época romana: Via Augusta y Camino de Metedores», *Ariadna* 8, 1991(b), pp. 69-98; *idem*, «Comunicaciones terrestres entre Corduba y Castulo: su problemática», *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1991(c), en prensa, s.p.; *idem*, «Vías romanas y explotación de los recursos minerales de la zona Norte del *Conventus Cordubensis*», *Anales de Arqueología Cordobesa* 4, 1993(a), pp. 63-89; P. Lacort, E. Melchor, «Nuevos vestigios de época romana en el entorno de Palma del Río (Córdoba)», *Ariadna* 12, 1993(b), pp. 169-188.
- ² *Bell. Hisp.*, 4, 3-4; 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 Ulia prope capta litteris fratris excitus cum copiis ad Cordubam iter facere coepit.*

- ⁵ Cfr. V. Hurtado, «Las provincias hispano-romanas y las vías de Antonino», *El Miliario Extravagante* 5, París, 1964, pp. 105-106. Dicha teoría explicaría porque se necesitaba un recorrido tan largo y tan apartado para unir dos ciudades que se encontraban muy próximas. La vía principal y directa entre *Corduba* e *Hispalis* no sería *Item a Gadis Corduba*, sino la *Via Augusta*.
- ⁶ En la vía *Hispalis-Malaca* no se cita el punto terminal, que se deduce por aparecer citada *Rataspen*, ciudad a medio camino entre *Anticaria* y *Malaca*. *Rataspen* o *Aratispi* se identifica con Cauche el Viejo. Cfr., J. M. Roldán Hervás, *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas*, Valladolid, 1975, p. 261.
- ⁷ *Malaca* y *Anticaria* estuvieron unidas en época romana por dos ramales viarios:
- ⁸ *Via Anticaria-Aratispi-Malaca*: *Rav.*, IV, 45-298-299.
- ⁹ *Via Anticaria-Cartima-Nescania-Malaca*: *CH.* II, 4692 y 4693.
- Para su estudio vid. E. Serrano Ramos, R. Atencia Páez, «Las comunicaciones de Antequera en la época romana», *Jábega* 31, 1980, pp. 16-17; C. Gozalbes Cravioto, *Las vías romanas de Málaga*, Málaga, 1986, pp. 97-122; P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, París, 1990, pp. 408-409 y 419; R. Corzo; M. Toscano, *Las vías romanas de Andalucía*, Sevilla, 1992, pp. 155-157.
- ¹⁰ A. Blázquez, «Descripción de España por Abu-Abd-Allah-Mohamed-al-Edrisi», *B.S.G.M.*, 43, 1901, pp. 42-43.
- ¹¹ 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.
- ¹² P. Villuga, *Repertorio de todos los caminos de España en el año de Gracia de 1543*, Medina del Campo, 1546. Reeditado en Madrid, 1951, p. 46.
- ¹³ P. Rodríguez Campomanes, *Itinerario de las carreras de postas de dentro y fuera del reino*, Madrid, 1761; F. J., de Cabanés, *Guía General de Correos, Postas y Caminos*, Madrid, 1830.
- ¹⁴ P. Rodríguez Campomanes, *op. cit.*, pp. 42-43. «De Madrid a Málaga»; F. J. de Cabanés, *op. cit.*, p. 135, «Comunicación de Córdoba con Montilla. Puente Don Gonzalo y Antequera».
- ¹⁵ 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.
- ¹⁶ 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.
- ¹⁷ M^a L. Cortijo Cerezo, «La Centuriatio Uliense», *Actas del Ier. Congreso Peninsular de Historia Antigua*, Santiago de Compostela, 1988, vol. II, pp. 333-343.
- ¹⁸ Sobre esta vía vid. E. Melchor, *op. cit.*, 1991(a), pp. 158-161.
- ¹⁹ A. Blázquez y Delgado Aguilera; A. Blázquez Jiménez, «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.* 59, Madrid, 1922-1923, p. 5.
- ²⁰ D. Ortiz Juárez, J. Bernier Luque, M. Nieto Cumpido, F. Lara Arrebola, *Catálogo artístico y monumental de la provincia de Córdoba. Vol. I: Adamuz-Bujalance*, Córdoba, 1981, p. 52.
- ²¹ D. Ortiz Juárez, J. Bernier Luque, M. Nieto Cumpido, F. Lara Arrebola, *op. cit.*, p. 52.
- ²² P. J. Lacort Navarro, *Monturque en la época romana*, Córdoba, 1993, p. 47.
- ²³ P. J. Lacort, *op. cit.*, 1993, pp. 49-51.
- ²⁴ F. López de Salamanca, *Historia de la Muy Ilustre y Noble Ciudad de Lucena*. Coleccionable de la revista *Araceli*, Lucena, 1980 y ss., p. 56.
- ²⁵ Inscripción funeraria aparecida en 1768 en las Navas del Selpillar (Lucena, Córdoba) junto al arroyo del Horcajo. Recogida por Hübner, *CH.* II, 1630: *IN FRONTE P(edes) XVII / IN AGRO P(edes) XXXVI / M(arcus) FVVICIVS M(arci) L(ibertus) / QVIVETVS AVG(usta) COL(oniae) / AVG(ustae) FIR(mae) AN(norum) LXI*. La inscripción señala la superficie de

- tierra ocupada por un *locus* funerario. Las medidas que aparecen en el texto están dadas tomando como referencia la vía o camino junto al que solían situarse los enterramientos (*in fronte pedes*), y el terreno que se extendía hacia el interior de las fincas (*in agro pedes*).
- ²² Tal costumbre aparece en ocasiones indicada en los epígrafes: *EX HOC LOCO/ USQUE AD VIAS/ PUBLICAS/ MONIMENTI LOCUS EST.* (CIL. II, 5919 de Ubeda). Sobre el tema vid. J. F. Rodríguez Neila, «Algunas observaciones sobre los acotados funerarios romanos», *In memoriam J. Cabrera Moreno*. Granada, 1992, pp. 439-440.
- ²³ A. Blázquez y Delgado Aguilera. A. Blázquez Jiménez. *op. cit.*, p. 5.
- ²⁴ El trazado de la vía entre el cruce del Genil y *Anticaria* ha sido descrito por R. Corzo y M. Toscano. *op. cit.*, p. 158.
- ²⁵ En nuestros cálculos, hemos dado a la milla romana un valor de 1.481 m., ya que esta se componía de mil pasos, de cinco pies cada uno, y el valor del pie romano fue fijado en 29,6 centímetros.
- ²⁶ A. Blázquez y Delgado Aguilera. A. Blázquez Jiménez. *op. cit.*, p. 5; R. Thouvenot, *Essai sur la province romaine de Bétique*. París, 1973, p. 490.
- ²⁷ En las proximidades del cruce de la Rambla con el Guadajoz hemos encontrado varias acumulaciones de grandes losas de piedra caliza, que creemos pudieron pertenecer al pavimento del camino romano. Estas se encuentran formando pequeños montones, como si hubiesen sido extraídas para facilitar el desarrollo de labores agrícolas.
- ²⁸ J. M. Lara, *Estudio arqueológico del yacimiento Ibero-romano de Morana. Término municipal de Lucena, (Córdoba)*. Córdoba, 1990, pp. 106-107 y figura nº 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, Caesarodunum XXI*, 1985, pp. 161-167.
- ²⁹ Sobre la creación de este tipo de mansiones vid. J. M. Roldán Hervás, «Sobre los acusativos con «ad» en el Itinerario de Antonino», *Zephyrus* 17, Salamanca, 1966, pp. 117-118.
- ³⁰ A. Blázquez y Delgado Aguilera; A. Blázquez Jiménez, *op. cit.*, p. 4.
- ³¹ J. Fortea, J. Bernier, *Recintos y fortificaciones ibéricos en la Bética*. Salamanca, 1970, p. 135.
- ³² 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-Aymcrich, «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.
- ³³ Como nos confirma 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. 777-788, 791, 800-821.
- ³⁴ P. Rouillard, *op. cit.*, pp. 771-776.
- ³⁵ Entre *Malaca* y *Anticaria* existieron dos vías:
- *Vía Anticaria-Aratísipi-Malaca: Rav.*, IV, 45-298-299.
- *Vía Anticaria-Cartima-Nescania-Malaca: CIL.* II, 4692 y 4693.
- Para su estudio vid. E. Serrano Ramos, R. Atencia Páez, «Las comunicaciones de Antequera en la época romana», *Jábega* 31, 1980, pp. 16-17. C. Gozalbes Cravioto, *Las vías romanas de Málaga*. Málaga, 1986, pp. 97-122.
- ³⁶ Sobre la vía *Obulco-Ulia-Astigi* vid. E. Melchor, *op. cit.*, 1991(a), pp. 158-164; sobre el camino de Metedores vid. E. Melchor, *op. cit.*, 1991(b), pp. 89-96.



Fot. 1 - Acumulación de grandes losas de piedra caliza situada junto al recorrido de la vía Córdoba-Málaga.



Fot. 2 - Vado del río Guadajoz.