

LA RED VIARIA ROMANA
el suroeste de la provincia
de Córdoba

Enrique Melchor Gil.

Las calzadas constituyen uno de los elementos más conocidos de la civilización romana. Buena parte de ellas se asientan sobre la red de caminos prerromanos que fueron transformados y adaptados a las necesidades impuestas por Roma.

En un principio, la red viaria romana fue construida para asegurar el dominio militar de los territorios conquistados; posteriormente fue usada y ampliada para el comercio y la administración de un Imperio.

Aún hoy, después de casi XX siglos de su construcción, muchas de las calzadas que fueron utilizadas en época romana continúan siendo transitadas por nosotros, y muchas de las que ya no se utilizan, yacen bajo las actuales carreteras y caminos de la Península Ibérica y del resto del mundo latino.

CAPITULO I.-

Infraestructura de la red de comunicaciones terrestres de la provincia de Córdoba.

I.1.- Clasificación de las vías romanas.

La red de vías romanas, desde el punto de vista jurídico y administrativo,

puede ser clasificada de la siguiente forma (1):

- Vías públicas (*viae publicae*).

Se realizaron sobre suelo público, siendo construidas y mantenidas por el Estado Romano. 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** (2).

Los miliarios (3) 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.

- Vías vecinales (*Viae Vicinales*).

Cubrían las comunicaciones secundarias, llevando desde las vías públicas a determinadas ciudades, a núcleos de población rurales o a otras vías públicas. Podían ser públicas (**Publica Itinera**) o privadas (**Privata Itinera**) (4). De esta red viaria partían una serie de senderos y caminos destinados a la explotación del suelo y a mantener las comunicaciones rurales. Se establecieron por el uso o fueron creados por los propietarios de las explotaciones agrarias.

1.- La clasificación ha sido realizada en base a los datos proporcionados por la fuentes. Sobre el tema vid. Darenberg, C., Saglio, E., Pottier, E., *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*. París, 1877-1919, artículo "Via"., Vol. V, pág. 782.; Grenier, A., *Manuel d'archéologie gallo-romaine*. Vol. II: *L'archéologie du sol*. París, 1934, págs. 2-8.

2.- Organización creada por Augusto encargada del servicio de correos y postas del Imperio.

3.- Los miliarios son unos indicadores de distancias, realizados en material duro (mármol, granito, caliza, arenisca, etc.) con forma de columna o cipo (forma de paralelepípedo). Su altura oscila entre 0,90 y 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 romanas.

4.- **Publica Itinera**: Vía realizada sobre suelo público, siendo construida y mantenida por los municipios, colonias u otras entidades de gobierno local (Lex Ursonensis, Cap. LXXVIII y LXXVII).

Privata Itinera: Vía realizada sobre propiedades privadas, siendo construida y mantenida por los propietarios de las tierras que atravesaba (Ulpiano. *Digesto*. XLIII, 8, 21 y 22).

I.II.- 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 mantenimiento.

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 **Codex Theodosianus** nos informa, que el presupuesto destinado al mantenimiento de la red viaria romana sumaba la tercera parte de las rentas suministradas por las fincas imperiales (5). La red de **publica itinera** dependía de las ciudades, ellas eran responsables de la red de caminos vecinales existentes dentro de su territorio.

En la Bética contamos con dos documentos claves que nos informan sobre determinados aspectos de la administración, construcción y mantenimiento de los **publica itinera**; estos son:

. La **Ley Colonial de Urso**. Estatuto jurídico de la colonia fundada por César (6).

. La **Ley Irnitana**. Estatuto jurídico del municipio Flavio de Irni (7).

Cualquier decisión relativa a las vías públicas del municipio o colonia correspondía a los decuriones (8), quienes autorizaban mediante decreto las construcciones o reparaciones de las vías municipales. Una vez el **ordo decurionum** aprobaba la realización de las obras, los magistrados locales se encargarían de que fueran ejecutadas (9).

Los magistrados podían arrendar las obras en pública subasta (10) o ponerse al frente de ellas, como nos muestran algunas inscripciones hispanas: **hanc viam Avg(ustam) L. Lucret(ius) Densus II Virum fecit** (CIL. II, 2886).

J. F. Rodríguez Neila señala la posible existencia de un magistrado dedicado especialmente al cuidado y mantenimiento de las vías y caminos de una localidad; se trataría de un (**Praefectus Viar(um)**). (11).

En la realización de las obras públicas decretadas por los decuriones, podía exigirse la participación de los habitantes de la ciudad, así como la de las juntas de animales, estableciéndose un límite de días al año, por persona y junta para tales prestaciones y quedando exentos de éstos los menores y mayores de cierta edad (12).

La red de **privata itinera** era

5.- Cod. Tho., XV, I, 24; XV, I, 32.

6.- En el estudio de la **Ley de Urso**, utilizamos la edición de Riccobono, S., Fontes iuris Romani ante Justiniani, par Prima; Florencia, 1968, págs. 177-198.

7.- Al carecer del texto original en latín, utilizamos la traducción de D'Ors, A., "La ley Flavia Municipal". A.H.D.E., LIV, Madrid, 1984, págs. 535-573.

8.- **Ley Irnitana**. Cap. LXXXII.

9.- Los duunviros según la **Ley Irnitana** (Cap. LXXXII) o los duunviros y los ediles según la **Ley de Urso** (Cap. LXXVII).

10.- **Ley Irnitana**. Cap. LXIII.

11.- Rodríguez Neila, J.F., La administración municipal en la Hispania romana (siglos I a. de J.C. - I y II d. de J.C.). Sevilla, 1976, pág. 1516. Tesis Doctoral inédita.

12.- **Ley Irnitana**. Cap. LXXXIII; **Lex Urs.**; Cap. XCVIII.

construida y mantenida por los propietarios de las tierras limítrofes a los caminos; como nos indica Siculo Flacco en su obra *De condicionibus agrorum* (13): "son construidos y mantenidos por los magistrados de los *pagi*, que de ordinario exigen a los propietarios las prestaciones necesarias o asignan a cada propietario el cuidado de mantener la porción de vía que atraviesa su dominio. En los límites de estos caminos se ven inscripciones que indican cual es el territorio, cual es el propietario y cual es el sector que debe mantener".

La munificencia privada también ayudó a costear las obras públicas como nos lo confirman una serie de inscripciones hispanas (CIL. II, 3270; 2343, etc.).

En la inscripción de *Castulo* (Cazlona, Linares, Jaén. CIL. II, 3270) se nos indica que el procurador de la Bética *Q. Torius Culleo* sufragó la construcción de una vía que por el *Saltus Castulonensis* conducía a *Sisapo* (Almadén, Ciudad Real).

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

núcleo minero y nudo de comunicaciones, donde existió una concentración de tropas como lo demuestra la existencia de una *Cohors Servia Iuvenalis* y una *Vaxillatio* de la *Legio VII Gemina* (14).

I.III.- Sistema de construcción de vías.

El sistema de construcción de calzadas, descrito por Vitrubio (15), en el que se superponían cuatro capas con distintos materiales (*statumen*, *rudus*, *nucleus* y *summa crusta*) fue aplicada en las principales vías de la provincia como la *Augusta* (16), la *vía Corduba-Castulo*, etc.

Estas vías podían presentar el pavimento superior de guijarros (*vía Glarea Strata*) o de losas (*vía Lapide Strata*), siendo más frecuente, en las provincias el primero. Es muy normal en la Bética encontrarnos con vías *glareae stratae* que presentan en determinados tramos de su recorrido pavimento de losas: a la entrada de las ciudades (17), en lugares de fuerte pendiente y en zonas donde el suelo es inestable (18).

Existieron otro tipo de vías llamadas "ligeras", éstas tenían un pequeño grosor y prestaban los mismos servicios que las de más compleja construcción.

Su estructura queda reducida a dos capas, la inferior de gruesas piedras o de

13.- Siculo Flacco, *De condicionibus agrorum*. Hemos utilizado la edición de Lachman, R., *Gromatici Veteres*. Berlín, 1848, pág. 146. Lins. 6 a 14.

14.- Roldán Hervás, J.M., *Hispania y el ejército romano*. Salamanca, 1974, pág. 229.

15.- Vitruvio, *De Architect.* VII, I, 3.

16.- Sobre la estructura interna de la *Vía Augusta* vid. Sillieres, P. "La Vía Augusta de Cordoue a Cadix". *Mélanges de la Casa de Velázquez*. XII, París, 1976, págs. 63-66.

17.- Ocurre en el Camino del Pretorio a su paso por el Brillante y por Ronda de los Tejares para penetrar en Córdoba. Sobre dicho camino vid. Melchor Gil, E. *La red de comunicaciones romana en la provincia de Córdoba*. Córdoba, 1987, págs. 434-439. Memoria de Licenciatura inédita.

18.- En la Vereda de Granada aparecen pequeños tramos enlosados, en zonas bajas, donde suele acumularse el agua. Su función sería evitar que se formasen barrizales que impidieran el tránsito de la vía. Sobre dicho camino vid. Melchor Gil, E., op. cit. 1987, págs. 376-383.

I.IV.- Red de comunicaciones, administración y explotación económica de la 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** republicana pudieron primar, en un principio, los intereses militares y estratégicos, pronto estos 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** (20) 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 ordenes 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 (**Vía Hispalis-Emerita**).

La red de comunicaciones de la Bética, fue realizada teniendo en cuenta los intereses económicos de Roma; 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 articuló en base a un eje central formado por el río Guadalquivir

(**Baetis**) y la **Vía 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).

Sobre la red de vías públicas (**viae publicae**) incidiría la red de vías vecinales (**publica itinera**), éstas debieron ser muy abundantes ya que formaron la red de caminos secundarios que enlazaban 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.

Por último existirían las vías privadas (**privata itinera**), que comunicaban las explotaciones rurales con las vías vecinales o públicas más cercanas.

CAPITULO II.-

La red viaria romana del suroeste de la provincia de Córdoba.

En el suroeste de la provincia de Córdoba nos encontramos con una fuerte implantación rural en torno a los valles del Guadalquivir y Genil, así como en la campiña; siendo su principal fuente de ingresos la producción aceitera.

Toda una red de caminos secundarios (vías vecinales públicas y privadas) formaría el esqueleto de una campiña con fuerte implantación rural, bien organizada, de acceso fácil y en constante movimiento.

Las explotaciones mineras de Sierra Morena necesitarían de una red de caminos privados, que permitiesen transportar el mineral a otros públicos, por donde

20.- Cada provincia romana se dividía en demarcaciones de carácter jurisdiccional llamadas **conventus**. Cada convento jurídico tenía su capital, a la que acudía periódicamente el gobernador provincial para impartir justicia. Los **conventus** de la Bética eran designados con el nombre de sus capitales: **Gaditanus**, **Cordubensis**, **Astigitanus** e **Hispalensis**.

descendería a los puertos de embarque.

Hoy en día es prácticamente imposible reconstruir el trazado de la extensa red de vías secundarias, muchas de las cuales sólo serían caminos de tierra y grava, por lo que hemos de contentarnos con estudiar las principales vías de la zona.

La principal arteria comercial de la Bética y del suroeste de la provincia de Córdoba fue el río **Baetis**; en torno a él se articuló la red de vías terrestres por las que fueron transportadas las materias primas de la Bética para ser embarcadas en los puertos fluviales.

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 y SO - NE. De este esquema de la red viaria sólo se han conservado, en la zona de nuestro estudio, dos vías; sin lugar a dudas las más importantes:

- Vía **Corduba-Hispalis** por la margen derecha del Guadalquivir. Forma parte del eje viario NE - SO.

- Vía **Item ab Hispali Emeritam** (vía **Hispalis-Emerita**). Forma parte del eje viario NO - SE.

Probablemente las dos vías citadas tuvieron sus paralelos por las otras margenes de los ríos Genil y Guadalquivir; aunque no quedan restos que puedan confirmarlo, nos encontramos con una fuerte ocupación rural que nos indica la necesidad de su existencia (21).

A continuación abordaremos el estudio de las dos vías anteriormente citadas, siguiendo el esquema que pasamos a exponer brevemente:

- Fuentes antiguas, medievales, modernas y contemporáneas. Apartado donde se recogen las fuentes escritas

que hacen referencia a las vías que estudiamos.

- **Historiografía.** Recopilación comentada de la bibliografía existente que alude a dicha vía.

- **Descripción de la vía.** En este apartado incluimos: la descripción del recorrido de las vías, guiándonos por las hojas del mapa topográfico a escala 1:50.000.

Un estudio de los aspectos técnicos, constructivos y de trazado conocidos.

- **Enumeración de las poblaciones existentes junto a la vía.**

- **Estudio histórico-cronológico de los caminos.**

- **Plano a escala 1:200.000.**

II.I.- Item ab Hispali Emeritam.

Vía que unía **Hispalis** y **Emerita** pasando por **Astigi**. 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** (Ecija, Sevilla) y **Celti** (Peñaflor, Sevilla).

A) Fuentes antiguas.

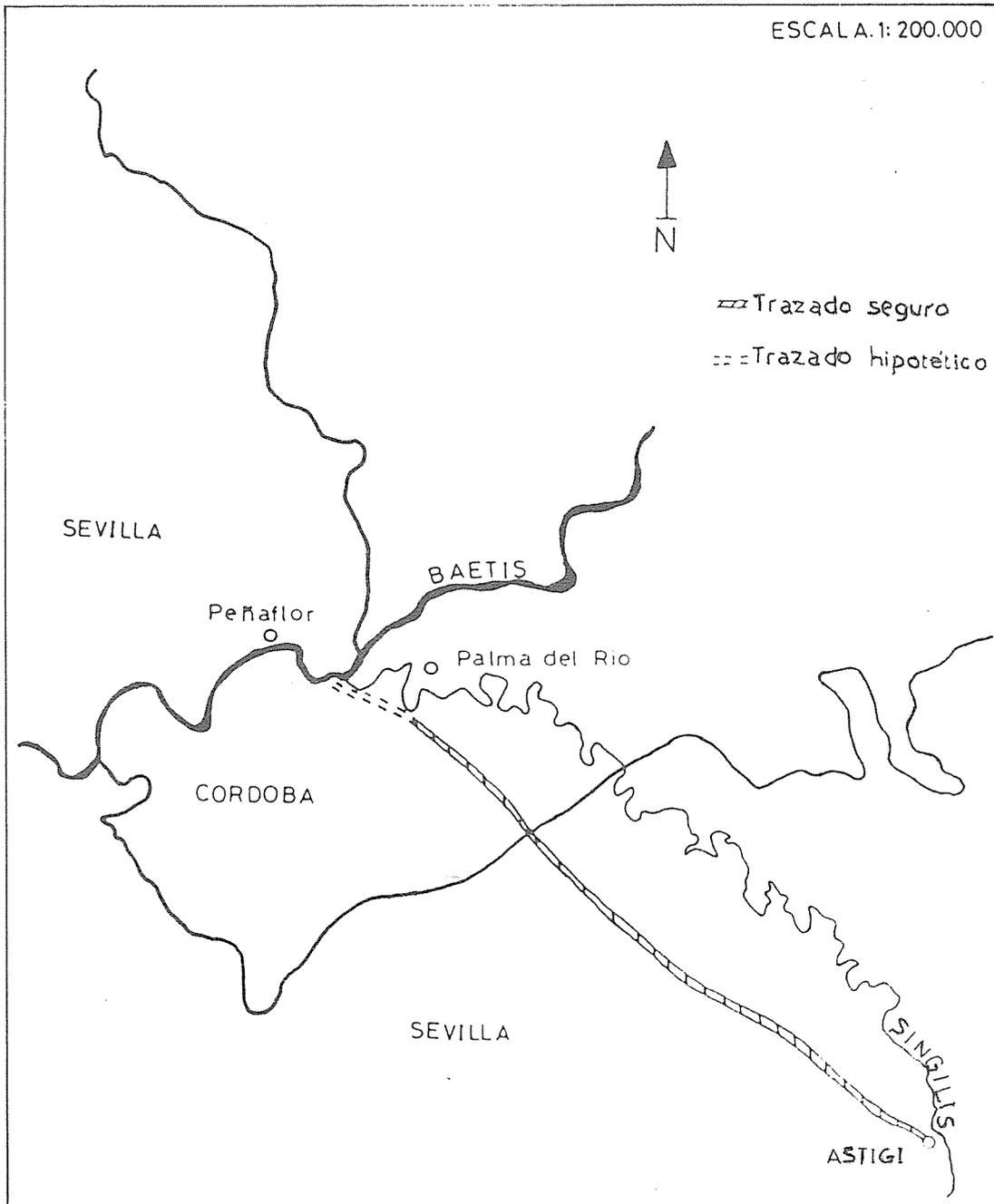
A.1) Escritas.

Itinerario de Antonino.

Wess

414,1	Item ab Hispali	
	Emeritam	m.p. CLXII, sic.
2	Carmone	m.p. XXII
3	Obucula	m.p. XX
4	Astigi	m.p. XV
5	Celtici	m.p. XXXVII
415,1	Regiana	m.p. XLIII
2	Emerita	m.p. XXIII

21.- Sobre la implantación rural en el suroeste de la provincia de Córdoba vid. Ponsich, M., Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir. París/Madrid, 1974.



VIA HISPALIS-EMERITA

Anónimo de Rávena.

p.p.		IV 44
315	Augusta Merita est civitas que dicitur	260
	1 Regina	
	2 Celtum	
	3 Astigim	
	4 Obucula	
	5 Carmone	265

B) Historiografía.

- . Melida, J.R., Catálogo monumental de la provincia de Badajoz. Estudia la estructura de la calzada en un tramo conservado entre Llerena (Badajoz) y Casas de Reina (Badajoz).
- . Collantes de Terán, F., Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla. Describe el trazado de la vía entre Astigi (Ecija, Sevilla) y Peñafior (Sevilla).
- . Arias Bonet, G., "Santa Eulalia de Mérida y la divisoria Bético-Lusitana". Describe el trazado de la vía entre Astigi (Ecija, Sevilla) y Las Navas de la Concepción (Sevilla).
- . Roldán Hervás, J.M., Iter ab Emerita Astiricam. El camino de la Plata. Da una breve descripción del trazado seguido por la vía entre Emerita y Astigi.
- . Thouvenot, R., Essai sur la province romaine de Betique. Estudia la vía Emerita Hispalis en el capítulo dedicado a las vías de la Bética.

. Ponsich, M., Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir. Defiende la existencia de dos caminos romanos entre Astigi (Ecija, Sevilla) y Palma del Río (Córdoba), uno por cada margen del río Genil.

C) Descripción de la vía.

C.1) Descripción topográfica.

En las prospecciones realizadas no hemos encontrado restos de la calzada, posiblemente estos 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 (22).

La vía parte de Ecija (hoja 965, "Ecija", del mapa topográfico escala 1:50.000) por la actual carretera local Ecija-Cañada del Rosal. Al llegar al molino "La Prensa Vega" la abandona, encaminándose al cortijo "Saetilla" (hoja 964, "La Campana" del mapa topográfico escala 1.50.000), por un camino próximo a la margen izquierda del Genil. Continúa su recorrido hasta alcanzar el río Guadalquivir (23), lo franquea y se dirige a Celti (Peñafior, Sevilla).

C.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

22.- Collantes de Terán, F. Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla. Sevilla, 1939, tomo III, págs. 98-99.

23.- Desconocemos el punto exacto donde la vía franqueaba el Baetis; según R. Thouvenot, lo atravesaba por Peñafior. Thouvenot, R., Essai sur la province romaine de Betique. París, 1973, pág. 487. No existió ningún puente romano en este sector del Guadalquivir. Creemos que el cruce del río sería realizado por medio de balsas, tiradas por cuerdas y guiadas por cable, sistema utilizado hasta hace pocos años para comunicar ambos márgenes del Guadalquivir.



Vía Hispalis-Emerita en las inmediaciones de Palma del Río.

y guijarros sueltos, donde no hemos encontrado vestigios de la antigua calzada. Su anchura oscila entre 4,30 y 4,60 metros.

J. R. Melida (24) 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

24.- Melida, J.R., Catálogo monumental de la provincia de Badajoz. Madrid, 1927, tomo I, págs. 96-97.

algún guardacantón (*gomphi*) de los utilizados para montar a caballo o descansar".

Por la descripción que nos proporciona J. R. Melida, sería una *via glarea strata*.

D) Mansiones.

En el recorrido de la vía *Hispalis-Emerita* por nuestra provincia no se sitúa ninguna *mansio* (25).

E) Estudio histórico-cronológico.

Las únicas referencias acerca de la existencia de esta vía nos las 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 Romano.

La carencia de fuentes epigráficas relativas a la vía *Hispalis-Emerita* es total.

II.II.- Vía 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* (Alcalá del Río, Sevilla), y de que Casio Longino fuera a darles alcance por la margen derecha del Guadalquivir, llegando hasta *Naeva* (Cantillana,

Sevilla).

Por tanto, el *Bellum Alexandrinum*, nos señala la existencia de un camino *Corduba-Hispalis* que pasaba por *Naeva* e *Ilipa* (26), 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:

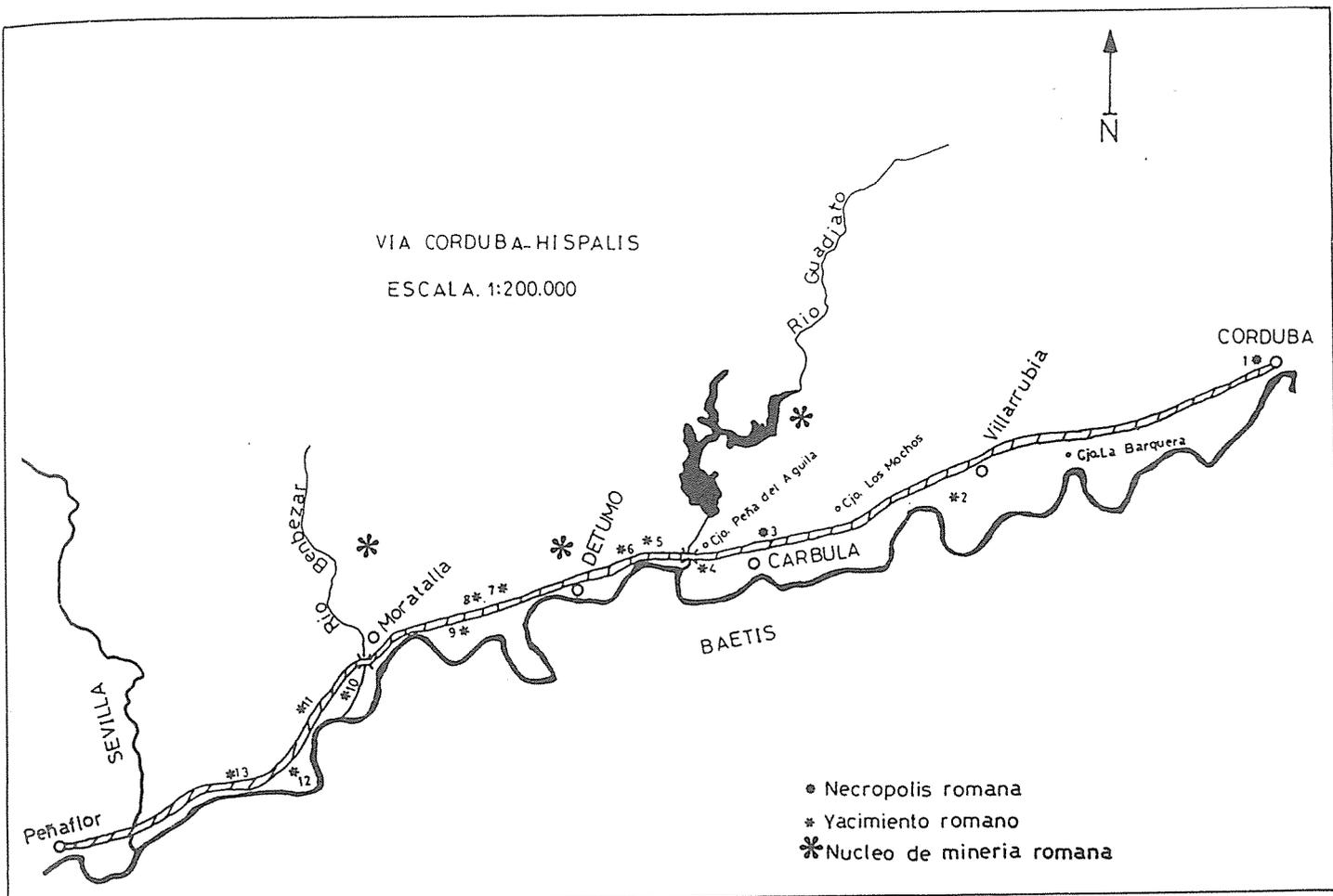
"De Sevilla se llega a La Rinconada; después a *Marlis*; después al fuerte de *Alcolea*, donde está la parada. *Alcolea* está situada en la orilla del Guadalquivir, y se llega a ella por medio de una barca. Desde allí se va a *Al-Gafren*; después a *Lora*,... desde *Lora* se va a la aldea de *Gadif*,... de *Gadif* se llega a *Melbal*, fuerte situado sobre los bordes del río de este nombre, que corre por las inmediaciones de *Hornachuelos*. Desde este puente a *Hornachuelos* se cuentan 12 millas. Desde el mismo puente se llega a *Soxavil*, 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 millas" (27).

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

25.- Las mansiones son lugares de parada y descanso existentes en las vías públicas. Estaban encargadas de mantener el *cursus publicus*, dando alojamiento y abasteciendo de monturas y carruajes a los correos imperiales.

26.- *Bell. Alex.*, 57, 1 y 2.

27.- *Al-Idrisi*, *Nuzhat al-Mushtaq fi'jtiraq al-afaq*.



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.

C) Fuentes modernas y cotemporáneas.

J. Villuga nos describe el camino de Córdoba a Sevilla existente en el siglo XVI por la margen derecha del Guadalquivir (28):

Hay de Valencia a Sevilla CIIII leguas.

...
- A Córdoba II leguas.

- A la venta de los Romanos II leguas.
- A la venta de San Andrés I legua.
- A Posadas III leguas.
- A la Venta II leguas.
- A Peñafior II leguas.
- A Lora II leguas.
- A Villanueva II leguas.
- A Tocina II leguas.
- Al Bodegón II leguas.
- A Sevilla III leguas.

28.- Villuga, J., Repertorio de todos los caminos de España en el año de gracia de 1543. Reeditado en Madrid, 1951, págs. 29-30.

La Cañada Real Soriana utiliza el mismo camino que el descrito por J. Villuga, en el tramo, Córdoba-Peñaflor: 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 (29).

Las dos fuentes de época moderna nos confirman la existencia de un camino antiguo que unía **Corduba** e **Hispalis** por la margen derecha del Guadalquivir; camino que ya en el siglo XII fue descrito por el geógrafo Edrisi.

D) Historiografía.

. Thouvenot, R., Essai sur la province romaine de Betique. En el capítulo dedicado a los caminos romanos de la Bética, defiende la existencia de una vía **Corduba-Hispalis** por la margen derecha del Guadalquivir.

. Ponsich, M., Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir. Cree que existió una vía por la margen derecha del Guadalquivir, que uniría las principales poblaciones de la zona.

E) Descripción de la vía.

E.1.- Descripción topográfica.

La vía parte de Córdoba por el oeste siguiendo el camino "Viejo de Almodóvar" (hoja 923, "Córdoba", del mapa topográfico escala 1:50.000) y atravesando una de las necrópolis romanas

de dicha población. Pasa junto a los cortijos de "La Barquera" y de "Majaneque" (hoja 922, "Santa María de Trassiera" del mapa topográfico escala 1:50.000) uniéndose a 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 coordenadas geográficas: 37º 51' 56" - 4º 50' 56" y 37º 52' 02" - 4º 50' 16") que presenta un pavimento de guijarros, siendo su anchura de 4,90 metros (XVI pies romanos aproximadamente). El dato es confirmado por A. Carbonell y Trillo Figueroa en su obra **De la tierra cordobesa** (30).

Tras franquear el citado arroyo, discurre próxima a la carretera comarcal 431, cruza la aldea de Villarrubia (Córdoba) y pasa por vado el arroyo de Guadarromán (31).

Al llegar al cortijo de "Los Mochos" (hoja 943, "Posadas" del mapa topográfico escala 1:50.000) se une a la carretera comarcal 431, la abandona en el kilómetro 21 y bordea Almodóvar del Río (Córdoba) por el norte, discurriendo junto a la necrópolis romana de esta antigua población (**Carbula**). Frente al cortijo "Peña del Aguila" vuelve a unirse a la carretera comarcal 431, cruza el río Guadiato por un puente moderno, que según C. Fernández Casado conserva un arco de un antiguo puente romano transformado (32), 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 mapa topográfico escala 1:50.000) y cruza el río Bembezar por un puente moderno (coordenadas geográficas

29.- Barceló, J., Descripción de las Cañadas Reales de León, Segovia, Soria y ramales de la de Cuenca y del Valle de la Alcuía. Madrid, 1984, págs. 181-186.

30.- Carbonell y Trillo-Figueroa, A., De la tierra cordobesa. Córdoba, 1885-1947, pág. 143. Obra inédita.

31.- En las proximidades de este arroyo se encontraba la antigua venta de Guadarromán, también llamada de "los romanos". Este topónimo alude al origen de este camino.

32.- Fernández Casado, C., Historia del puente en España, puentes romanos. Madrid, 1980, s.p.

cas aproximadas: 37° 46' 10" - 5° 12' 22").

Tras cruzar el río Bembezar marcha a Peñafior (Sevilla), donde la vía **Corduba-Hispalis** y la Cañada Real Soriana se vuelven a unir.

E.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 de El Higuerón (Córdoba), entre las coordenadas geográficas: 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 metros (aproximadamente 16 pies romanos). Sería una **via glareae strata**.

- Al norte de Almodóvar del Río (Córdoba) entre las coordenadas geográficas: 37° 48' 56" - 5° 02' 26" y 37° 49' 15" - 5° 00' 26". Se conservan restos muy deteriorados del antiguo camino empedrado.

F) Poblaciones existentes junto a la vía.

- **Carbula**: Fue un pagus del Conventus Cordubensis (CIL., II, 2322). G. E. Bonsor y R. Thouvenot (33) la sitúan en Almodóvar del Río (Córdoba).

- **Detumo**: Fue un oppidum stipendiarium del Conventus Cordubensis. G. E. Bonsor y R. Thouvenot (34) la sitúan en Posadas.

G) Estudio histórico-cronológico.

La única fuente escrita que nos informa de la existencia de este camino es de época republicana. Los trabajos de C.L. Domergue, M. Ponsich, G. Chic García, J. Remesal Rodríguez y P. Sáez Fernández (35) 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 creemos que la red viaria existente en torno al valle medio del Guadalquivir debió ser bastante extensa. Dentro de ella la vía **Corduba-Hispalis** por la margen derecha del Guadalquivir jugaría un papel fundamental, uniendo los principales núcleos urbanos de la zona, 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, como nos lo confirman Edrisi y J. Villuga.

33.- Bonsor, G.E., The archeological expedition along the Guadalquivir, 1889-1901. Nueva York, 1931; Thouvenot, R., op. cit., 1973, pág. 202.

34.- Bonsor, G.E., op. cit., 1931, pág. 378; Thouvenot, R., op. cit., 1973, pág. 476.

35.- Domergue, C.L., "Rapports entre la zone miniere de la Sierra Morena et la plaine agricole du Guadalquivir a l'epoque romaine". M.C.V., VIII, París, 1972, págs. 614-622; Ponsich, M., op. cit., 1974; Chic García, G., Epigrafía anfórica de la Bética, I. Sevilla, 1985; Remesal Rodríguez, J. "La economía oleícola de la Bética: Nuevas formas de análisis". Archivo Español de Arqueología. 50-51, Madrid, 1977-78, págs. 87-142; Sáez Fernández, P., Agricultura romana de la Bética: vid, cereales, olivo. Sevilla, 1981. Tesis Doctoral inédita.



Vía Corduba-Hispalis, por la margen derecha del Guadalquivir en las inmediaciones de Almodóvar del Río.

Por último concluiremos el trabajo señalando que queda abierto a toda ampliación o rectificación que redunde en un mejor conocimiento de la red de

comunicaciones romanas del suroeste de la provincia de Córdoba, así como de su organización e infraestructura.