

# El tramo de la *Via Augusta* entre *Corduba* y *Astigi*. Una aproximación de detalle a su recorrido y características constructivas

ANTONIO MARTÍNEZ CASTRO  
Museo Histórico Local Juan Bernier (La Carlota, Córdoba)<sup>1</sup>

## RESUMEN

En este trabajo tratamos de aproximarnos con detalle al recorrido seguido por la importante calzada romana que fue la *Via Augusta* entre las antiguas ciudades de *Corduba* y *Astigi*, dos de las capitales de conventos jurídicos de la provincia romana de *Baetica*. Asimismo, tratamos de aproximarnos a sus características constructivas.

**PALABRAS CLAVE:** Vías de comunicación romanas –Calzadas romanas–*Via Augusta-Baetica-Corduba-Astigi*.

## SUMMARY

In this work we try to get close with attention to detail to the journey followed by the important roman road that was the *Via Augusta* among the ancient cities of *Corduba* and *Astigi*, two capitals of juridical convents in the roman province of *Baetica*. Also, we tried to get close to his constructive characteristics.

**KEYWORDS:** Roman roadways–Roman roads–*Via Augusta-Baetica-Corduba-Astigi*.

## INTRODUCCIÓN

Uno de los rasgos principales, si no el más, por el que hasta ahora ha sido caracterizada en la historiografía de la romanización andaluza la región situada entre las ciudades de *Corduba* y *Astigi*<sup>2</sup> es el carácter viario de la misma, concretado en la presencia de la importante *Via Augusta*<sup>3</sup> en su seno y en la existencia al pie de dicha vía de una *mansio* o *mutatio*, es decir, un punto de parada viaria, denominada *Ad Aras*<sup>4</sup>. Sin duda, esa caracterización es acertada porque, ciertamente, la vía atravesó el territorio y, además, ha dejado

una herencia imborrable y con multitud de consecuencias para la ulterior geografía, sociedad, economía, etc. del lugar. Pero, descendiendo al nivel concreto del fenómeno, la identificación del trazado de la *Via Augusta* entre *Corduba* y *Astigi* presenta todavía una serie de problemas difíciles de resolver. A pesar de que algunos autores han ofrecido un recorrido muy ajustado a la realidad, particularmente P. Sillières y E. Melchor, si nos atenemos al detalle éste no puede dejar de considerarse hipotético y provisional, al no conservarse apenas evidencias materiales del mismo<sup>5</sup>. En este

(1) El presente trabajo se engloba en el contexto de nuestro quehacer científico como miembro del Grupo Interdisciplinar de Investigación "Historia de la provincia de Córdoba" (código HUM-901), perteneciente al Plan Andaluz de Investigación de la Junta de Andalucía vigente en la actualidad.

(2) El estudio de esta región, en especial la zona en torno a La Carlota, ha sido el objeto de nuestro Trabajo de Investigación Tutelado de Tercer Ciclo, realizado en la Universidad de Córdoba en 2004 bajo la dirección de la Prof<sup>a</sup> María Luisa Cortijo Cerezo (MARTÍNEZ CASTRO, 2004).

(3) La *Via Augusta* era una arteria terrestre importante no tanto por su mayor calidad respecto a otras vías de Hispania como por las fértiles tierras y las importantes ciudades que enlazaba (entre ellas, las cuatro capitales de la provincia *Hispania Ulterior Baetica*: *Gades*, *Hispalis*, *Astigi* y *Corduba*, y a su vez éstas con Roma). Debía de ser, pues, la vía por la que se llevaría a cabo de manera mayoritaria la comunicación oficial entre estos importantes núcleos romanizadores y la capital del imperio.

(4) Esta caracterización viaria de la zona se puede comprobar fácilmente con sólo echar un vistazo a algunas obras de carácter general sobre Córdoba o La Carlota, como PONSICH, 1979: 213; BERNIER, 1983: 228-229; RODRÍGUEZ NEILA, 1988: 327 y 429; MARTÍNEZ Y TRISTELL, 2000a: 102-103; LÓPEZ PALOMO, 2002: 44 o MARTÍNEZ CASTRO, 2004: 19-26.

(5) Hecho también advertido por J. M. Bermúdez Cano en la *Guía Arqueológica de Córdoba*, indicando al respecto del entramado viario cordobés que "son muy escasos los restos de obras de fábrica, puentes o calzadas, conservados en el entorno de Córdoba" (VAQUERIZO

trabajo intentaremos, en la medida de lo posible, ofrecer una aproximación más detallada al recorrido y características constructivas de la *Via Augusta* en el tramo citado, apoyándonos en fuentes tanto arqueológicas como epigráficas o literarias, éstas sobre todo de la Edad Moderna y comienzos de la Contemporánea, y jugando asimismo un papel nada desdeñable la llamada “historia oral”<sup>6</sup>.

## EL RECORRIDO DE LA VÍA

La investigación histórica y arqueológica ha conseguido hasta ahora poner al descubierto tres lugares más o menos seguros por los que la *Via Augusta* debió de discurrir. El primero es la Cuesta del Espino, donde Pierre Sillières hace referencia a la existencia de posibles trazas de la vía –en forma de revuelta, esto es, recodo o zigzag– entre el camino de finales del siglo XVIII y un tramo abandonado de la Nacional IV. Se trata, más exactamente, del lecho de la calzada, el cual estaba excavado en la roca (SILLIÈRES, 1976: 49). El segundo lugar es el arroyo Guadalmezán a la altura de La Carlota. Aquí se halló en 1788 una inscripción del emperador Vespasiano (ver láms. 1 y 2)<sup>7</sup> que se ha supuesto, al hacer su texto mención de la reparación de vías y puentes, iría colocada en un puente de la *Via Augusta* situado sobre dicho arroyo (SILLIÈRES, 1976: 49 y 38)<sup>8</sup>. Por último, el tercer lugar donde se han identificado restos de la *Via Augusta* es en las cercanías del Cortijo de los Abades, antes de llegar a Écija, indicando Sillières que en la fotografía aérea y en el suelo se notan trazas de camino en *agger*-o terraplén- algunos metros al norte de la Nacional IV (hoy convertida en carril derecho, en sentido de Madrid a Cádiz, de la Autovía de Andalucía) (SILLIÈRES, 1976: 49-50). Esto es todo sobre los lugares donde se han identificado, y no sin dudas en algún caso, restos de la *Via Augusta* entre *Corduba* y *Astigi*.

En relación con el problema de la pervivencia de restos de la vieja arteria romana, como hipótesis de partida de nuestra investigación creíamos que lo más probable es que la *Via Augusta* a su paso por la zona que estudiamos estuviese enterrada bajo las carreteras posteriores o bien que en algunos tramos permaneciera enterrada bajo el suelo rural. Incluso es posible que se hubiera deteriorado o hubiese sido destruida en épocas posteriores. Lamentablemente, Ramírez de las Casas-Deza no recogió, como veremos, los datos sobre las características de la vía romana aparecida en La Carlota. A pesar de esta problemática, el plano particular correspondiente a la Jornada VIII de la nueva carretera de

Andalucía encargada al Conde de Floridablanca hacia 1790 (ver lám. 3) –que recoge además otros caminos con detalle, incluso los abandonados–, nos confirma que esa nueva vía del siglo XVIII fue trazada en todo este tramo sobre la vieja calzada romana, pues en otras jornadas, como la que representa el tramo entre Carmona y Utrera (ver MENÉNDEZ y GIL, 1993: 109), se indican claramente con doble línea discontinua negra los tramos abandonados del “*Arrecife Antiguo*” (ver lám. 4)<sup>9</sup>. Por contra, allí donde coincide la calzada romana con la nueva carretera se muestra una gruesa línea continua de color rosa, que es justamente la única que aparece en la Jornada VIII, a excepción de un tramo también continuo pero en marrón, que representa al Camino de La Plata, un itinerario secundario paralelo a la *Via Augusta*, según sugiere Pierre Sillières (SILLIÈRES, 1990: 221-222).

Entrando en profundidad en el tema del recorrido que siguió la *Via Augusta* por el territorio del que tratamos, nos inclinamos a pensar, por tanto, que a la vista de esos planos de Floridablanca no cabe duda de que coincidió con el camino moderno de finales del siglo XVIII, por lo que al contemplar el camino rosa de ese plano estamos contemplando, en cierta manera, la vía antigua. El problema principal es que no existe un grado de detalle en la cartografía apto para hacernos ver los lugares precisos por los que el camino discurría, si bien es cierto que hay sitios en los que su presencia no cabe duda. Respecto a su paso por el núcleo de La Carlota, contamos con un valioso testimonio de hacia 1844 –ya aludido– que nos ofreció el escritor cordobés Luis María Ramírez de las Casas-Deza en su obra *Corografía histórico-estadística de la provincia y obispado de Córdoba*: “*Dentro de la misma Carlota se han encontrado vestigios de un camino romano, según dicen, varias monedas de esta nación y porción de pedazos de cobre como de calderas que pesarían tres arrobas*” (RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, 1986: 246). Aunque por desgracia no da más indicaciones, ni de las características ni del lugar exacto donde se hallaron esos vestigios viarios, sin duda al decir “*dentro de la misma Carlota*” se está refiriendo al casco urbano de La Carlota y no a ningún otro punto de su término municipal. En apoyo de este dato que confirma que la *Via Augusta* pudo pasar por el centro del actual pueblo de La Carlota nos encontramos con que en tiempos recientes han aparecido aquí multitud de tumbas romanas que se disponen siguiendo el eje de la carretera –hoy convertida en boulevard– a lo largo de una gran distancia (ver MARTÍNEZ CASTRO, 1999: 16-17; 2001a: 229 y 2004: 26-27), lo que puede ser un hecho determinante, ya que es de sobra conocido que los romanos ubicaron muchas de sus necrópolis a lo largo de las vías<sup>10</sup>. A pesar de este

GIL, 2003: 40). Sin duda, la conservación de escasos vestigios directos de la *Via Augusta* en la zona debe de responder en buena medida a su prolongado uso como vía de primer orden en las comunicaciones españolas.

(6) Prácticamente no es preciso recordar que al decir *Via Augusta* romana estamos diciendo también *al-Rašif* islámico, “*arrecife*” bajomedieval y “*arrezife*”, “*arrecife*” o Camino Real moderno, ya que dichas vías son la misma, como veremos más adelante. Por tanto, la mayor parte de las consideraciones que se hacen en este trabajo, tanto sobre el recorrido de la vía romana como, en menor medida, sobre sus características, sirven también, al menos de manera provisional, para el camino medieval y moderno.

(7) Se trata del epigrafe *C.I.L.*, II, 2, 1280. La lectura completa de la inscripción es la siguiente: *Imp(erator) Caesar Vespasianus, Aug(ustus), pontif(ex)/max(imus), trib(unicia) pot(estate) X, imp(erator)/XX, co(n)s(ul) IX, p(ater) p(atriciae), censor, /Viam Aug(ustam) ab Iano/ ad Oceanum refe/cit, pontes fecit, /veteres restituit*. Esta pieza se fecharía, de acuerdo con los títulos imperiales que figuran en ella, entre el 1 de enero y el 23 de junio del año 79 después de Cristo (SILLIÈRES, 1990: 165).

(8) Según Sillières, esta estela estaría probablemente encajada en el puente de la *Via Augusta* sobre el Guadalmezán, al pie de La Carlota (SILLIÈRES, 1976: 38 y 49). Apoya esa hipótesis, además del texto que porta la estela, el hecho de que posea una espiga de hierro en el lateral izquierdo. Ver también: MELCHOR GIL, 1990: 76 y 81; MELCHOR GIL, 1995: 36 y 92-93; TRISTELL MUÑOZ, 1999.

(9) El título de los planos, conservados en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid, es el siguiente: *Planos particulares que por jornadas representan a la larga la dirección y figura de la carretera de Andalucía, nuevamente abierta hasta Cádiz de Orden del Sr. Conde de Floridablanca*. Estos planos así como una breve información sobre ellos pueden verse en MENÉNDEZ y GIL, 1993: 97-111. A ellos alude también P. Sillières como fuente básica para el estudio del trazado de la *Via Augusta* (SILLIÈRES, 1976: 41-42).

(10) Al respecto véase CHEVALLIER, 1997: 293-296. En la provincia de Córdoba no faltan ejemplos de tumbas asociadas a vías, como la necrópolis del Camino Viejo de Almodóvar, en Córdoba capital, o la de la villa de El Ruedo, en Almedinilla (VAQUERIZO GIL, 2001: 135-138 y GALEANO CUENCA, 1997: 117-118, respectivamente).



Lám. 1: *Inscripción hallada en el arroyo Guadalmezán en 1788. Museo Arqueológico de Sevilla (Tomado de SILLIÈRES, 1990).*

valioso testimonio, no podemos admitir, como se ha hecho hasta ahora, que la *Via Augusta* se deba identificar con la Nacional IV<sup>11</sup>, ya que existen muestras evidentes de que el trazado de la calzada romana no coincidió al cien por cien con el de la carretera del franquismo. Así ocurre, por ejemplo, al entrar en Aldea Quintana. Aquí, en el momento de su construcción en la primera mitad de la década de 1950, la Nacional fue literalmente montada encima de una importante *villa* romana. Por tanto, es ésta una prueba clara de que, al contrario de lo que se ha escrito frecuentemente, no existe una correspondencia exacta entre la Nacional IV y la *Via Augusta*<sup>12</sup>. Asimismo, hemos recogido referencias orales de que hace pocos años, al realizar una pequeña zanja cerca del Hotel El Pilar de El Arrecife, fueron hallados a sólo unos metros de la N-IV los restos de un empedrado antiguo que bien pudo pertenecer a la calzada



Lám. 2: *Detalle de la inscripción del arroyo Guadalmezán.*

romana. Aunque es éste un testimonio que habría que confirmar con mayor exactitud, no nos cabe duda de que al realizar las carreteras posteriores debieron de quedar abandonados ciertos tramos de la *Via Augusta*, conservándose actualmente enterrados bajo el subsuelo.

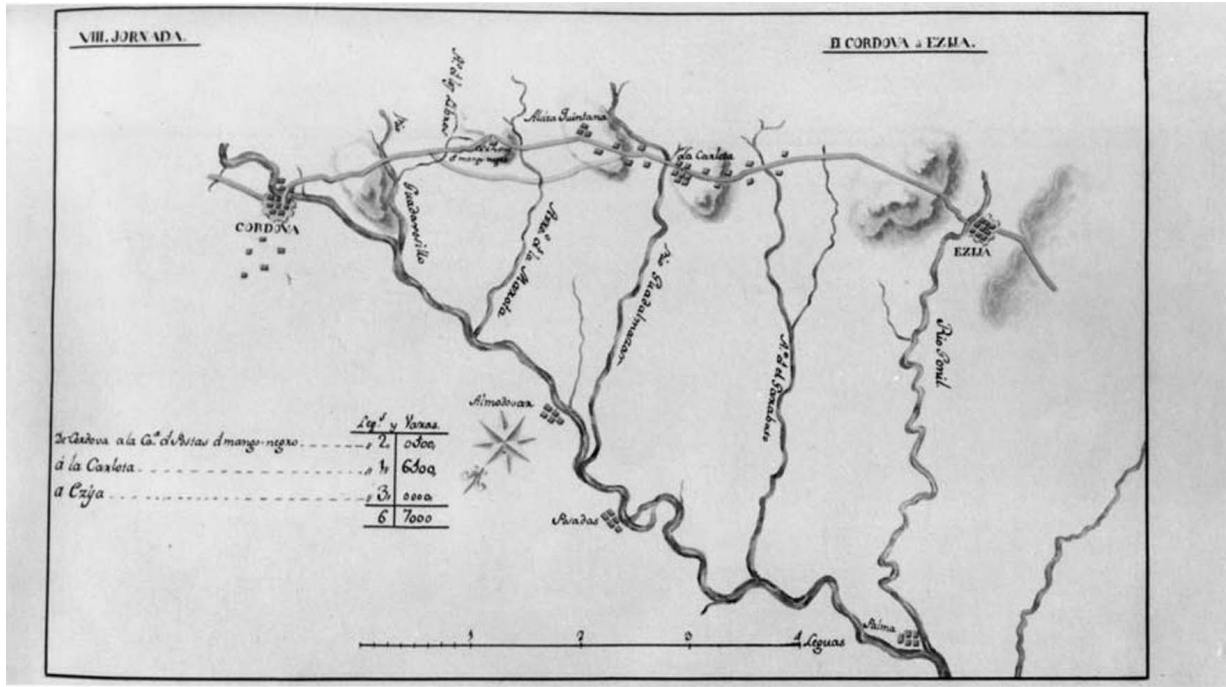
Más correspondencia que con la Nacional IV guardaría la *Via Augusta*, en cambio, con la carretera IX del *Circuito Nacional de Firms Especiales* de Primo de Rivera (ver láms. 5 y 6), construida a finales de la década de 1920 o principios de la de 1930<sup>13</sup>. Ésta pudo haber sido trazada en muchos puntos sobre el camino del siglo XVIII y la *Via Augusta*, pues en ciertos lugares como la entrada a Aldea Quintana fue rectificada a la hora de construir la N-IV<sup>14</sup>. Sin embargo, la correspondencia con la *Via Augusta* tampoco es total en este caso, pues sabemos que dicha carretera primorriverista también rectificó otras anteriores. Así sucede en la pedanía carlotena de El Arrecife, concretamente al llegar a la llamada Cuesta de las Piedras, donde el tramo de la carretera primorriverista dio rodeo al cerro, dejando abandonada la antigua vía por la cima del mismo. A este tramo abandonado de *Via Augusta* se le conoció como “La Trocha”, y hubiese sido un excelente lugar para estudiar desde el punto de vista arqueológico las características de la calzada antigua.

(11) Según P. Sillières (SILLIÈRES, 1976: 48), la carretera Nacional IV, la carretera de finales del siglo XVIII, el *arrecife* medieval y la *Via Augusta* utilizaron el mismo trazado. Aunque ello es en parte cierto, no se debe tomar con exactitud, ya que, como vamos a ver, hemos comprobado que en algunos tramos eso no sucedió. P. Sillières y E. Melchor ofrecen un recorrido idéntico de la *Via Augusta* en el tramo *Corduba-Astigi*, pero nosotros, en virtud del análisis microhistórico de nuestro trabajo, proponemos algunos cambios (SILLIÈRES, 1976: 48-50; MELCHOR GIL, 1990: 80-81 y MELCHOR GIL, 1995: 92-93).

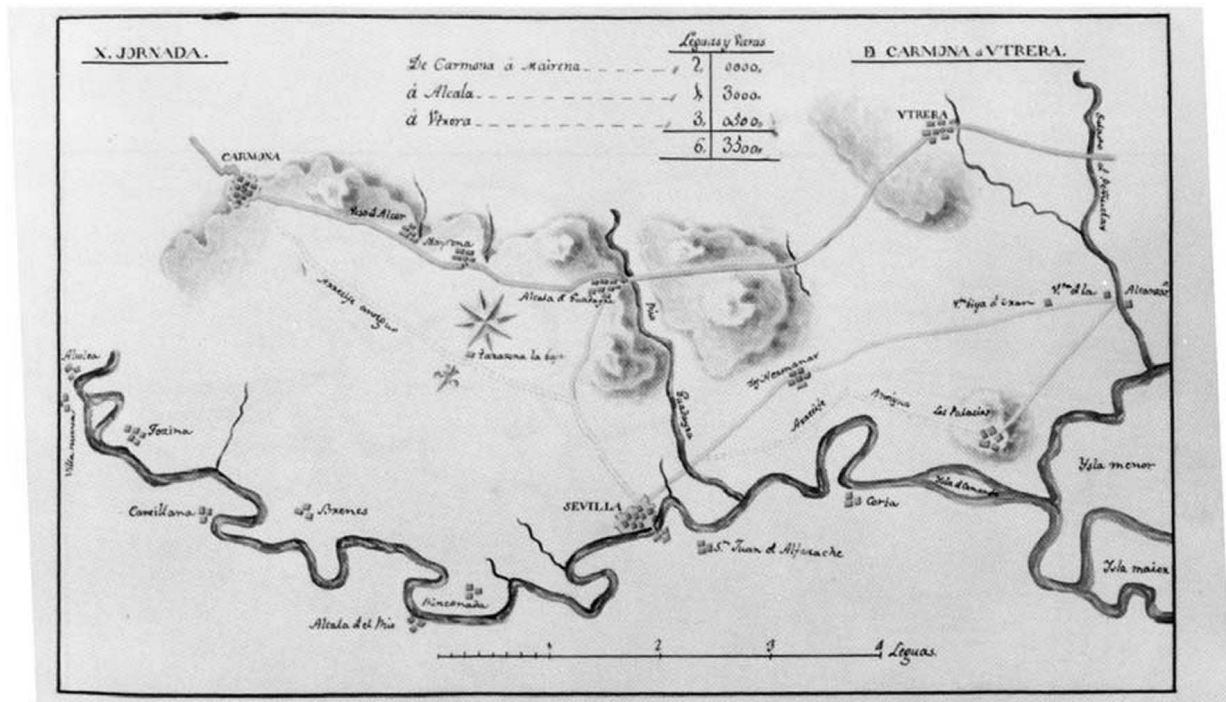
(12) Como tampoco lo existe, esta vez sí de forma evidente, entre la misma *Via Augusta* y la Autovía de Andalucía, construida entre 1990-1992.

(13) Para esta carretera véase: MENÉNDEZ y GIL, 1993: 134-137. La reforma primorriverista consistió, en el tramo que estudiamos, en la mejora de la vía mediante un mosaico de cantos rodados trabados con cemento. Para su colocación los cantos eran previamente partidos a martillo.

(14) Justo en las inmediaciones de esas rectificaciones, que no coinciden con la *Via Augusta*, se conservan los tramos viejos de la carretera primorriverista. En Aldea Quintana, el tramo de la carretera antigua del Circuito Nacional de Firms Especiales se conserva frente al llamado Camino de las Cordilleras (CV-249), que une la Nacional IV y esta población con La Rambla y con la carretera de Córdoba a Málaga (N-331).



Lám. 3: VIII Jornada del Itinerario de Floridablanca entre Córdoba y Écija (Tomado de MENÉNDEZ y GIL, 1993).



Lám. 4: X Jornada del Itinerario de Floridablanca entre Carmona y Utrera (Tomado de MENÉNDEZ y GIL, 1993).

Sin embargo, a mediados de la década de 1950 fue destruido al abrirse el cerro para alojar a la nueva carretera Nacional IV. De esta manera, la famosa y antigua Cuesta de las Piedras fue aminorada en su pendiente, quedando, por su parte, abandonado el tramo de

la carretera primorriverista que daba rodeo a la cuesta y conociéndose a partir de entonces por los lugareños como "La Carretera Vieja" o "La Revuelta"<sup>15</sup>. A pesar de esta rectificación primorriverista de la *Via Augusta*, en la mayor parte de los tramos

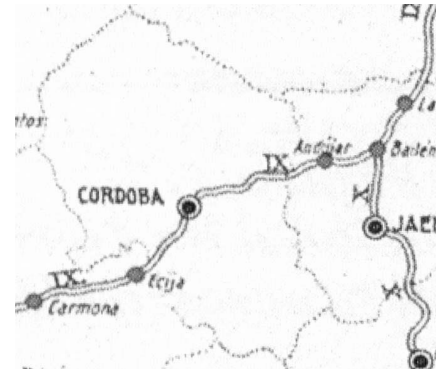
(15) Para toda esta información sobre los diversos trazados de vías en la zona de la Cuesta de las Piedras han sido fundamentales los testimonios orales de personas mayores del lugar, a quienes agradecemos el habernos ofrecido todos esos datos. Además de estos testimonios,



Lám. 5: El Circuito Nacional de Firmes Especiales de Primo de Rivera (Tomado de MENÉNDEZ y GIL, 1993).

ambas vías deben de corresponderse en buena medida y, ante la falta de restos, sería interesante sin duda plantear de cara al futuro la realización de un corte estratigráfico en los tramos abandonados de la carretera primorriverista para ver su evolución a lo largo del tiempo y para comprobar si bajo ella está la calzada romana; así se podrán conocer de primera mano sus características principales en esta zona. En los alrededores del tramo abandonado existente en Aldea Quintana hemos podido comprobar la presencia de restos romanos –*tegulae* principalmente– que no parecen responder a ningún asentamiento humano. Si tenemos en cuenta que P. Sillières detectó la presencia de reparaciones tardías romanas sobre la superficie de la misma *Via Augusta* en *Hasta Regia*, a base de piedras de mediano tamaño y *tegulae*, no podemos descartar que en este tramo de Aldea Quintana estemos ante posibles restos de la *Via Augusta* (SILLIÈRES, 1976: 63-65). En cualquier caso, asociar esos restos a la vía antigua es problemático, ya que pueden pertenecer también a otra tipología de yacimiento arqueológico como es una necrópolis.

Por tanto, a pesar de que podemos aproximarlos al recorrido de la *Via Augusta* entre Córdoba y Écija con cierta verosimilitud, aún no estamos en circunstancias de conocer dicho recorrido de forma exacta. La combinación entre todo tipo de datos ha dado buenos resultados, pero hasta que no poseamos testimonios más fiables, principalmente restos directos de la propia vía, no llegaremos a conocer el recorrido y las características constructivas básicas de la *Via Augusta* en la zona. Sin duda, una investigación que aúne los documentos escritos con los puramente materiales –incluida la



Lám. 6: Detalle de la carretera IX a su paso por Córdoba.

dispersión de los yacimientos de la época, trazados fosilizados, etc. – puede ser la forma más rigurosa de aproximarnos al conocimiento del recorrido de la *Via Augusta* entre Córdoba y Astigi. Pero esto es, por el momento, una tarea laboriosa y paciente que ha de ser llevada a cabo por un equipo dotado de unos mínimos medios humanos, materiales y económicos.

De todas formas, con los datos que actualmente poseemos y con el análisis de detalle que hemos llevado a cabo podemos intentar esbozar un recorrido de la vía entre las dos ciudades de una forma más ajustada a la realidad de lo que se ha venido haciendo hasta ahora. La vía saldría de Córdoba por el puente romano, identificándose con la actual Avenida de Cádiz (cuyo nombre es significativo) hasta llegar al Polígono de la Torrecilla, donde no hace muchos años fue hallado un miliario del emperador Nerón (RUIZ NIETO *et al.*, 1992) que corrobora el paso de la vía por dicho lugar. Desde aquí subiría la Cuesta de los Visos por el lado izquierdo de la actual Autovía de Andalucía, donde aún se conserva un tramo abandonado de la antigua carretera. Luego, bajando por la zona de El Viento, se dirigiría hasta el río Guadajoz, donde existía un puente, y desde aquí tomaría algo más al noroeste que la Nacional IV hasta la recta de El Álamo, tras la cual llegaría a la Cuesta del Espino, donde, como ya hemos indicado, Sillières vio evidencias de la vía (ver lám. 7). Aquí el recorrido de la *Via Augusta* diferiría notablemente del de la Nacional IV, pues comenzaría por el tramo abandonado que se ha convertido en área de descanso y luego giraría a la izquierda y derecha sucesivamente para rodear el cerro principal (o Cerro de la Plata, donde está el Toro de Osborne), más al oeste del lugar en que hoy lo hace la autovía. Aún se aprecia claramente al pasar junto a este cerro el lugar, cercano a la cima, por donde discurría la vía<sup>16</sup>.

Una vez coronada la cuesta y pasando el llamado Camino de

demuestra que “La Trocha” era la *Via Augusta* el hecho de que en la misma cuesta aún hoy se conserve una casa de colono de época de Carlos III mirando hacia la Nacional IV y no hacia la carretera primorriverista. Hoy sabemos que todas esas casas, de las que afortunadamente aún se conservan algunos ejemplos, tenían su fachada orientada hacia el Camino Real, el cual se corresponde con la *Via Augusta* como demuestran claramente numerosos testimonios de viajeros y escritores antiguos así como los ya mencionados planos de Floridablanca de la Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

(16) Diseñado en 1957 como valla publicitaria, actualmente esta figura metálica se ha reconocido como símbolo de la identidad andaluza mediante su declaración como Bien de Interés Cultural por parte del Gobierno Andaluz (CASTRO MORALES, 1998: 25). El cerro donde se halla el Toro de Osborne es también el solar de un antiguo asentamiento tartésico y de un *oppidum* ibérico (vid. MURILLO *et al.*, 1989 y MARTÍNEZ y TRISTELL, 2000b), además de un asentamiento romano. Este punto constituía –y aún hoy lo sigue haciendo– un nudo de comunicaciones de primer orden, ya que en él se cruzan la vía que conectaba la Meseta con el valle del Guadalquivir y la costa atlántica española (antigua *Via Augusta* romana) y la vía que comunicaba el valle medio del Guadalquivir con la costa sur mediterránea (vía romana *Corduba-Anticaria-Malaca*), vías posiblemente ya existentes desde época prerromana. De hecho, las fuentes literarias confirman la existencia de un camino que en época republicana comunicaba *Gades* con *Castulo* por *Obulca*, *Corduba*, *Carmo*, *Obulcula* e *Hispalis* y que penetraba en Levante hacia Cataluña (vid. BERMÚDEZ, 1996: 106), que debe de corresponderse con la *Via Augusta*, de la que Pierre Sillières ha podido remontar su existencia al menos hasta época tardorrepública (SILLIÈRES, 1989: 362). Igualmente, el profesor Enrique Melchor,



Lám. 7: *La Cuesta del Espino, lugar obligado de paso de las sucesivas carreteras entre Córdoba y Écija.*

las Tablas, la vía se dirigía hacia la Casa de Postas de Mangonegro<sup>17</sup>, bajaba al valle del arroyo de la Torvisca -o de Villarrealjejos-, volvía a subir una pendiente y, nada más pasar el cruce de Guadalcázar, proseguiría, bajando hacia el valle de La Marota, al este de la actual autovía, donde aún se conserva un tramo abandonado de la carretera primorriverista (ver lám. 8). Tras pasar La Marota, donde pudo existir un puente, subía la llamada Cuesta de Rodamontes por el lado este de la autovía, enlazando ya con el trazado de la Nacional IV al pasar el Camino de las Cordilleras (CV-249). A partir de aquí entraba en Aldea Quintana y se dirigía hacia El Arrecife, identificándose totalmente con la carretera nacional franquista<sup>18</sup>. Sin embargo, como



Lám. 8: *La Via Augusta bajando al valle de La Marota. Al fondo la Cuesta de Rodamontes, coronada por la Aldea Quintana.*

ya hemos indicado, durante la construcción de dicha carretera, hacia mediados de la década de 1950, la *Via Augusta* fue destruida en la Cuesta de las Piedras al hacerse un rebaje en ésta para restar grados a la pendiente (ver lám. 9), de modo que justo en el lugar por donde discurría la antigua vía se efectuó un gran cajón en el cerro para albergar la nueva carretera (ver lám. 10)<sup>19</sup>. Antes de comenzar a subir la ladera de la meseta donde hoy se asienta La Carlota (ver lám. 11) se situaría el puente en el que iría colocada la inscripción ya mencionada de Vespasiano, puente del que desconocemos si podría corresponderse con el más antiguo de los dos que hoy se

siguiendo a este autor, indica que el origen de esta vía es anterior al Imperio, habiendo sido construida por el ejército romano en época republicana, según se deduce de su denominación como *Via Augusta Militaris* que recibe en un miliario hallado cerca de Córdoba y estudiado por el mismo Sillières (vid. MELCHOR GIL, 1995: 52-53, 73-74 y 97; SILLIÈRES, 1981: 262-271). Las vías estratégicas o *viae militares* eran construidas por y a cargo del ejército y se convertían en vías públicas. Las llamadas *viae publicae* (también llamadas pretorianas o consulares) eran las más importantes del imperio romano, equivalentes a las carreteras nacionales. Después de estos tipos de vías estaban las vecinales o *actus* y las particulares o *privatae* (MELCHOR GIL, 1995: 51-54; ADAM, 1996: 300-301). Respecto a la vía *Corduba-Malaca*, E. Melchor piensa, siguiendo los estudios de P. Rouillard, que es también de origen prerromano, pues este itinerario muestra una vía de penetración de productos cerámicos griegos desde la costa hacia *Corduba*. Igualmente, el tramo de esta vía entre *Corduba* y *Ullia* tuvo que ser el usado por Cneo Pompeyo tras levantar el sitio de *Ullia* (MELCHOR GIL, 1995: 112-113). Además, pues, de esta antigua importancia como nudo vital de comunicaciones, es preciso destacar que la Cuesta del Espino supone el final de la amplia meseta que se extiende entre Écija y Córdoba y, por tanto, el acceso definitivo a esta última ciudad entrando desde el Bajo Guadalquivir por el itinerario de la *Via Augusta* o desde la Baja Campiña por la antigua vía de *Anticaria-Malaca*. En efecto, una vez que, viniendo desde Écija o Fernán-Núñez, se llega a la Cuesta del Espino, el dominio de Córdoba, el Valle del Guadalquivir y Sierra Morena se abre a la vista, y por tanto el dominio visual de casi todo el valle medio de dicho río, divisándose en el entorno puntos tan importantes como, además de la propia Córdoba, la antigua ciudad de *Carbula* (Almodóvar del Río) o las zonas de *Ategua* y *Ullia*. La Cuesta del Espino constituye, en definitiva, un lugar con gran valor estratégico reconocido ya desde antiguo, que explica el trazado de numerosas carreteras por su seno y, en otro orden de cosas, la ubicación en su cima del Toro de Osborne, reclamo que puede ser avistado desde la lejanía merced a la situación privilegiada del emplazamiento.

(17) Hoy llamada simplemente "La Casa de Postas", este lugar ha quedado para uso agrario en calidad de pequeño cortijo de secano independiente del de Mangonegro.

(18) El topónimo "El Arrecife" es bastante significativo y de gran riqueza histórica, pues debe su origen al nombre medieval que recibió la *Via Augusta*: *al-Rasif*, "arrecife" (sobre el pasado medieval de este topónimo puede verse: TORRES BALBÁS, 1959; MELCHOR GIL, 1995: 40, 81-82 y 91; CORZO, 2001: 159-160; MARTÍNEZ CASTRO, 2001b: 234-235 y 2003: 82). Posteriormente, y como se observa en fuentes como los Padrones Parroquiales conservados en el Archivo Parroquial de La Carlota, al llevarse a cabo la colonización carolina que dio lugar a este pueblo a la zona de la carretera comprendida entre el mismo y los confines con el término de Écija se le dio el nombre de "Arrecife de Écija", mientras que el tramo comprendido entre La Carlota y la Aldea de Quintana o de Beneguillas fue conocido como "Arrecife de Córdoba". Esto último hizo que se perpetuara el topónimo en el actual nombre de "El Arrecife", aunque ello debió de ocurrir, quizá por una decisión de las autoridades políticas carloteñas, después de mediados del siglo XIX, pues Madoz no menciona tal nombre para el 4º Departamento de La Carlota (MADOZ, 1987: 67). En cambio, en la zona del camino que miraba a Écija se perdería la denominación de "Arrecife" y se impondría la de "Los Algarbes" (Madoz ya menciona ésta, *ibid.*), nombre de un antiguo e importante cortijo ecijano existente cerca del lugar, aunque más al interior de la carretera. Todo esto parece indicar que los nombres de "Arrecife de Écija" y "Arrecife de Córdoba" no gozaron de gran éxito como topónimos, pues habían desaparecido hacia la mitad del siglo XIX; aunque el segundo se rescataría más tarde para asignárselo al 4º Departamento carloteño, perdurando hasta hoy. De cualquier modo, esto denota que en el siglo XVIII al Camino Real se le llamaba "arrecife". Una breve información sobre estos temas puede verse en: HAMER, 2004.

(19) Aunque pueda parecer raro que la vía romana fuese buscando alturas como la de Los Visos, la Cuesta del Espino, la de Rodamontes, Cuesta de las Piedras o La Carlota, ello no resulta tan extraño si tenemos en cuenta que el paso por los lugares altos evitaba la humedad, las inundaciones y los terrenos poco firmes, al contrario de lo que hubiera ocurrido con un trazado por el fondo de los valles. Además, es preciso recordar que la *Via Augusta* fue construida por el ejército republicano (aunque arreglada en el año 2 a. C. por Augusto, de ahí su nombre), lo que quiere decir que a la hora de su trazado debió de tenerse en cuenta su paso por lugares de valor militar, altos y estratégicos,



Lám. 9: La Cuesta de las Piedras, en El Arrecife. A la izquierda, casa de colono del siglo XVIII y rectificación primorriverista.



Lám. 10: Detalle de la altura que antiguamente alcanzaba en la Cuesta de las Piedras el trazado de la Via Augusta, destruida para construir la nueva Nacional IV.



Lám. 11: Entrada de la Via Augusta a La Carlota, con la hondonada del arroyo Guadalmezán, donde fue hallada la inscripción de Vespasiano.

conservan sobre el Guadalmezán (ver lám. 12)<sup>20</sup>. En el seno de La Carlota el paso de la vía ya hemos indicado que estaría confirmado por la presencia de tumbas siguiendo un eje en apariencia longitudinal, el testimonio de Casas-Deza sobre una antigua vía dentro del pueblo y, sobre todo, el trazado recurrente de las diversas vías sin excepción a lo largo de toda la historia, tal vez por ser lugar estratégico como la Cuesta del Espino o punto ideal de parada entre Córdoba y Écija, identificándose quizás con la antigua *mansio* romana de *Ad Aras*, según ya hemos propuesto en otros lugares (MARTÍNEZ CASTRO, 1999: 16-17; 2001a: 229 y 2004: 26-28)<sup>21</sup>.

Desde La Carlota, y pasando el arroyo del Garabato -tal vez por un pequeño puente<sup>22</sup>, la vía se dirigía hacia Écija coincidiendo con el camino del siglo XVIII, la posterior carretera IX del Circuito Nacional de Firmes Especiales de Primo de Rivera y la Nacional IV, como se observa por la forma similar que el itinerario adopta en la VIII Jornada de los planos de Floridablanca y en las sucesivas carreteras (ver lám. 13). Tenemos que disentir, pues, de la opinión de R. Corzo y M. Toscano (CORZO y TOSCANO, 1992: 109-110), para quienes entre La Carlota y Écija la *Via Augusta* debía de corresponderse con el camino de herradura que une dichas localidades discurriendo al norte de la Nacional IV<sup>23</sup>. Además de

es decir, bien defendibles, con buen dominio visual del entorno (vid. MELCHOR GIL, 1995: 70) y, asimismo, visibles desde la lejanía. En el caso de la Cuesta del Espino, quizás el escollo más difícil en el tramo que estudiamos, el itinerario comenzaba desde la base del cerro principal e iba bordeando éste por medio de los lugares o pendientes por donde era más fácil el ascenso, de modo similar a como hoy lo hacemos para visitar algunos castillos elevados como el de Almodóvar del Río en Córdoba o el de Fuengirola en Málaga.

(20) Este puente más antiguo es el de la carretera de Primo de Rivera y posee tres arcos de medio punto característicamente romanos, aunque hoy hechos de cemento. El puente más moderno, sobre el que hoy se cruza el Guadalmezán, es el de la Nacional IV y no se ajusta a las características de un puente antiguo.

(21) Según propuso Robert C. Knapp, *Ad Aras* puede tomar su nombre por la cercanía a unos altares erigidos en los *finés* municipales de las ciudades de *Córdoba* y *Astigi* (KNAPP, 1983: 36), límites que han sido establecidos por María Luisa Cortijo en el arroyo Guadalmezán (CORTIJO CEREZO, 1993: 217), lo que cuadraría bien con la identificación entre La Carlota y dicha *mansio*. La preposición latina *ad* expresa movimiento o dirección, y si tenemos en cuenta que la dirección marcada en los Vasos de Vicarello y el *Itinerario de Antonino* comienza en *Gades*, es cierto que La Carlota se encontraría "llegando a los altares o límites" (MARTÍNEZ CASTRO, 2004: 27). Ya José Manuel Roldán indicó que el nombre de *Ad Aras* debe de hacer referencia a la proximidad de unos altares (ROLDÁN HERVÁS, 1966: 114 y 117-119) y para Luis Alberto López Palomo esas *arae* pudieron ser simplemente un lugar de culto (LÓPEZ PALOMO, 2002: 44). No obstante, por autores como Estrabón y los gromáticos sabemos que en la Antigüedad romana era normal señalar los límites territoriales con elementos de ese tipo (ver CORTIJO CEREZO, 1993: 217 n. 20). En concreto, los autores romanos que hablan de las *arae* como límites son: Front., *De contr. agr.*, XLIII; Ag. Urb., *De contr. agr.*, LXIII-LXIV; Higin., *De cond. agr.*, CXV y *Str.*, III, 5, 5. En cualquier caso, no cabe duda de que el límite entre las dos ciudades estaba, y aún lo sigue estando, en esta zona en torno a La Carlota.

(22) Aquí, tras cruzar el arroyo del Garabato, la mayor parte de los historiadores han situado el lugar de ubicación de la *mansio Ad Aras*, en un yacimiento existente en el lugar. Para nosotros, la escasa relevancia en tamaño y calidad de ese asentamiento nos hace barajar otras posibilidades, entre ellas la correspondencia entre la *mansio* y el yacimiento -éste sí de mayor envergadura y riqueza- localizado en el subsuelo del actual casco urbano de La Carlota, sitio dotado, además, de un mayor control visual y estratégico.

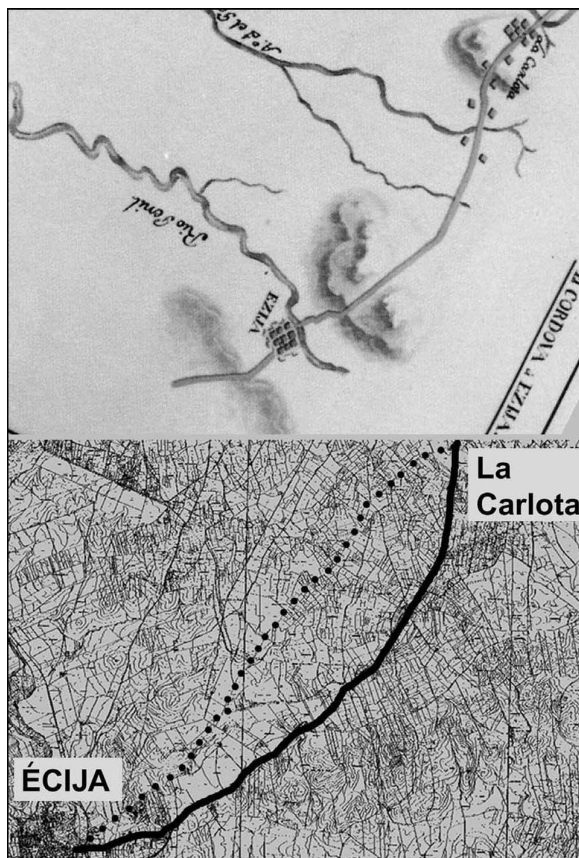
(23) En una publicación más reciente R. Corzo sostiene que "entre el arroyo de El Garabato y Écija la carretera moderna se superpone al arrecife medieval, pero hay otro camino paralelo al oeste, que es mucho más recto y coincide con el eje de las



Lám. 12: *El puente viejo del Guadalmezán. Sobre él la carretera de Primo de Rivera (¿y la Via Augusta?).*

esa coincidencia entre *Via Augusta* y carreteras generales posteriores, debemos desestimar ese camino vecinal por el hecho de que éste sea en realidad una simple trocha o senda (aunque confundida con el Camino de la Plata<sup>24</sup> por el perito del Estado franquista Jiménez Barrejón)<sup>25</sup> que no existió al menos hasta 1790, pues no aparece en el plano de la Jornada VIII del Itinerario de Floridablanca. Asimismo, el viajero de la primera mitad del siglo XIX C. R. Scott nos demuestra que era un simple atajo o trocha de uso restringido al indicar que, tras permanecer en La Carlota, “...por la tarde, tomando un camino vecinal que sale de la carretera principal a la derecha, caminamos a medio galope a través de plantaciones de olivos en casi todo el camino hacia Écija, a cuatro leguas” (Cit. en LÓPEZ ONTIVEROS, 1991: 103 y 1994: 72). Ni Scott llama la atención, pues, sobre la posible antigüedad de ese camino, ni las características del mismo cuadran con las que veremos debió de tener la *Via Augusta* en esta zona (*via glarea strata*).

Entre La Carlota y Écija la vía pasaría, tras cruzar el arroyo del Garabato y un pequeño arroyuelo (llamado “de las Culebras”), por Los Algarbes, el Cerro Perea<sup>26</sup>, el cortijo de Los Abades —donde Sillières apreció restos de la calzada romana—, el cortijo de Las



Lám. 13: *Arriba, el Camino Real del siglo XVIII (antigua Via Augusta) entre La Carlota y Écija, adoptando la misma forma que la actual Nacional IV (debajo). Trazada con puntos, la llamada Trocha de Écija.*

Paredes —pasado el cual hay un tramo abandonado de la carretera primorriverista, y por tanto quizás de la *Via Augusta*, al SE—, el

centuriaciones romanas; no se han identificado restos de la vía y la escasez de yacimientos romanos impide fijar con seguridad su trazado” (CORZO, 2001: 160).

(24) El Camino de La Plata es en realidad otra senda, antiguamente llamada Senda Galiana, paralela a la Carretera General y cuyo origen hay que situar entre 1769 y 1785, pues no aparece en los planos antiguos del término de La Carlota conservados en el Archivo Municipal de esta localidad —que reflejan el momento de la creación del pueblo (1768)— y sí aparece, en cambio, en los planos de Floridablanca y en el *Mapa del canal proyectado en el Valle del Guadalquivir entre el Guadalquivir y el Javalon en continuación del entre este río y Guadarrama*, realizado por el ingeniero Carlos Lemaury —el mismo que abriera el paso de Despeñaperros— en noviembre de 1785 y conservado en la Biblioteca Militar Central de Madrid (mapa nº 2.693). Ya hemos indicado que Sillières consideraba este camino, sin total certeza, un itinerario romano secundario, al igual que E. Melchor. Por tanto, estos autores, como nosotros disintimos de la opinión expresada por Raymond Thouvenot y, más recientemente, por L. A. López Palomo que identifica esa senda con la *Via Augusta* (THOUVENOT, 1973: 484; LÓPEZ PALOMO, 2002: 44). Sin embargo, el ecijano P. Martín de Roa nos dice en la primera mitad del siglo XVII lo siguiente: “*Escarmentó este linaje de ladrones de capa negra [...] el emperador Domiciano, castigando severamente a los arrendadores, y privándolos de tener oficio público en adelante. Así lo muestra otra piedra que trae Ambrosio de Morales, del camino de la plata, y que por ser tan a propósito no quiero dejar de trasladarla en nuestro vulgar...*” (MARTÍN DE ROA, 1890: 316). Quiere esto decir que se había hallado una inscripción de Domiciano, casi seguramente un miliario, en el Camino de la Plata. Pero éste tiene que ser el Arrecife (antigua *Via Augusta*), ya que es el único camino importante que puede proporcionar este tipo de hallazgos. Probablemente, en el siglo XVII se conocía al Arrecife como Camino de la Plata —una especie de sobrenombre— debido a que por él circulaban hacia la Corte los metales preciosos que llegaban desde América al puerto de Sevilla, como ya indicó el Prof. Vicente Palacio Atard al hablar del siglo XVIII, cuando el puerto era ya Cádiz (PALACIO ATARD, 1989: 17; ver también: SIGLER SILVERA *et al.*, 1989: 17). Pero después, en nuestra opinión, el Arrecife fue conocido como Camino Real, quedando el nombre de Camino de la Plata relegado —quizás por atribución popular— a lo que era la Senda Galiana. En conclusión, el verdadero Camino de la Plata es la *Via Augusta*, Arrecife y Camino Real, pero no lo que hoy se conoce con tal nombre.

(25) Trocha llamada “Camino Viejo de La Carlota a Écija” o “Trocha de Écija”. Jiménez Barrejón afirmaba que “*prosigue el cordel por dentro de la jurisdicción de Écija, unido durante un corto trayecto a la carretera general [...] con dirección al Descansadero del Lagar del Buitre*” (JIMÉNEZ BARREJÓN, J. A. (1951): *Proyecto de clasificación de las vías pecuarias del término municipal de La Carlota*. Madrid, inédito. El dato lo hemos tomado de la página 4 de la copia proporcionada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía al Ayuntamiento de La Carlota). El hecho de que esta vía no aparezca en el plano de la Jornada VIII del Itinerario de Floridablanca y sí lo haga, en cambio, el hoy llamado Camino de La Plata indica, al contrario de lo que supuso Jiménez Barrejón, que ambas vías no son la misma.

(26) Entre estas dos localidades sale una vía (C-3312) que conecta la Nacional IV con la N-331 a la altura de Montemayor-Montilla y que pasa por Santaella, Montalbán y La Rambla. Parece que fue, según los estudios de Claudio Sánchez Albornoz, un camino empleado por



cortijo El Caño, el de La Reina y la Casa Cuesta Blanca, separándose a partir de aquí, a la altura de la Urbanización Astigi, la Depuradora Municipal de Écija y el Polígono Industrial del Genil, de la Nacional IV algo hacia el sur. Finalmente, al acabar dicho polígono y antes del cuartel de la Guardia Civil, la *Via Augusta* se vuelve a solapar con la Nacional, y entonces, tras cruzar el puente sobre el río Genil, haría su entrada en *Astigi*, identificándose con la actual calle de La Victoria, que, según F. Collantes y al que sigue E. Melchor, debía de ser el *Decumanus Maximus* de la ciudad romana (MELCHOR GIL, 1990: 81 y 1995: 93).

## CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA

En la Cuesta del Espino y el actual cortijo “La Casa de Postas” (antiguo Casa de Postas de Mangonegro), un viejo lugar de parada y cambio de diligencias y caballerías creado en el siglo XVII, ubicado al salir de la Cuesta del Espino en dirección hacia Écija, se han hallado un total de siete miliarios pertenecientes sin duda a la *Via Augusta*<sup>27</sup>. Su situación en ese lugar se debe probablemente a que durante la Edad Moderna o Contemporánea fueron acarreados allí por personas del lugar o por los carros que transitaban el camino, al ser dicha casa de postas un punto de parada oficial —y de los escasos— entre Córdoba y Écija<sup>28</sup>. Tal vez ello sucedió en el momento en que se construyó la nueva carretera de Andalucía, como ha apuntado P. Sillières (SILLIÈRES: 1990: 164) para la estela del posible puente del Guadalmezán ya mencionada (*C.I.L.*, II, 5, 1280). En ese momento pudieron retirarse todos o buena parte de los indicadores antiguos que existían aún visibles sobre la vía. Por tanto, esto ha contribuido a conservar esos miliarios, pero también ha supuesto arrancarlos del lugar en el que originariamente iban colocados, privándonos así de importantes datos acerca del conocimiento del recorrido, características constructivas y otros aspectos de importancia sobre tan relevante arteria de comunicación<sup>29</sup>. En cualquier caso, yendo a lo que nos interesa

ahora, un dato llama la atención sobre esos miliarios: ninguno aparece entre Aldea Quintana y Écija. ¿A qué puede responder esto? ¿No sería más lógico que los habitantes de una zona tan densamente poblada durante la Edad Moderna y Contemporánea como es el término municipal de La Carlota hubiesen hallado algún miliario?

La respuesta a esas últimas preguntas aparentemente complejas puede ser simple. Como indica el profesor E. Melchor (MELCHOR GIL, 1990: 77), se advierte que cuando la *Via Augusta* entraba en la capital cordobesa, bien fuese procedente de *Gades* o bien de *Castulo*, existían en ella más miliarios, al ser éstos usados como medios para dar a conocer la actividad benefactora de los diferentes emperadores y como soportes de propaganda imperial. Además, serían un motivo de embellecimiento y mejora del aspecto de la vía a la entrada de la capital bética, respondiendo a un mejor cuidado de la vía, y también cobrarían verdadera razón de ser al permitir al visitante ir sabiendo cuánto le quedaba para llegar a tan importante ciudad, sin duda uno de los puntos principales de los viajeros que transitaban por esta calzada. Por tanto, es posible que, si se accede desde Écija, no aparezcan miliarios hasta Aldea Quintana porque más o menos en este lugar podría considerarse que comenzaba la entrada a la capital de la Bética<sup>30</sup>. Desde ahí hasta Córdoba la vía estaría más cuidada y con más cantidad de miliarios, mientras que hacia Écija la vía atravesaría un territorio rural quizás no poco agreste y tal vez dado a un viaje no demasiado agradable. A pesar de la colonización emprendida por los ilustrados españoles en 1769, en el siglo XIX la zona presentaba todavía un carácter semejante a una “*pequeña sierra*”, como nos relata el Conde de Melito en la descripción de su viaje desde Córdoba a Sevilla realizado entre 1808 y 1813 (RODRÍGUEZ DASTIS, 1998: 21). Es fácil suponer, pues, que en época romana ese aspecto fuera parecido, ya que la condición montuosa del lugar estaba estrechamente relacionada con la escasa calidad edáfica de la zona, con amplia presencia de suelos pedregosos debido a una historia geológica peculiar<sup>31</sup>. De hecho,

Tarik y sus tropas en la conquista musulmana de la Península Ibérica para dirigirse desde *Astigi* hasta *Castulo* pasando por La Rambla, Montemayor, Castro del Río y Porcuna. Según E. Melchor, debe de tratarse de un camino romano, prolongación de la antigua vía *Obulco-Ulía*, pues los mencionados pueblos fueron en su mayoría núcleos ocupados en la Antigüedad (MELCHOR GIL, 1991: 158-164 y 1995: 139-143). Hoy sabemos por determinados descubrimientos que, al menos La Rambla, pudo ser una ciudad ibérica y después romana, quizás el *Sabetum* que aparece en algunos epígrafes (v. LACORT, PORTILLO y STYLOW, 1986: 69-86; STYLOW, 1998: 142-144). También, bajo el casco urbano de Santaella se han localizado importantes restos de épocas antiguas, remontándose la ocupación al menos hasta el Bronce Final. Asimismo, Montemayor y Montilla fueron importantes núcleos iberos y romanos (*Ullia* y *oppidum ignotum*, respectivamente). Sería lógica y necesaria, pues, la existencia de una vía que uniese a todos estos importantes enclaves con su capital de convento jurídico, *Astigi*, y con la misma *Via Augusta*. Una vez que llegaba a *Ullia*, esta vía proseguía hacia *Obulco* (Porcuna, Jaén) pasando antes por las importantes colonias inmunes de *Ucubi* (Espejo, Córdoba) e *Iptucci* (Torreparedones, Castro del Río-Baena, Córdoba).

(27) Se trata de los epígrafes *C.I.L.*, II, 4705, 4706, 4713, 4714, 4724, *Boletín de la Real Academia de la Historia* nº 56 (1910) y *Actas II Congreso Andaluz de Estudios Clásicos* (1987). Tal acumulación de miliarios en un mismo punto no es exclusivo de este lugar. También sucedió lo mismo en el molino de Set Canas, ubicado junto a la vía romana que iba de Barcelona a la ciudad de Vic (FITA, 1910: 189).

(28) Curiosamente, hoy sucede algo parecido en la Cuesta del Espino, donde en una escombrera del Ministerio de Obras Públicas hemos descubierto multitud de antiguos indicadores retirados de carreteras del siglo XX allí acumulados.

(29) El profesor E. Melchor ha situado sobre el mapa esos miliarios conservados en la antigua Casa de Postas de Mangonegro, pero creemos que algunas de las ubicaciones originales de esos antiguos indicadores de millas no pueden ser conocidas con total exactitud, al no poseerse datos directos sobre el recorrido seguro de la vía (véanse los mapas en: MELCHOR GIL, 1990: 73 y MELCHOR GIL, 1995: 96). En cualquier caso, es un intento meritorio de ubicar los miliarios y, provisionalmente, es válido para aproximarnos a la cuestión hasta no poseamos una mayor información.

(30) En nuestra opinión, es posible que no toda la vía fuese marcada con miliarios que orientasen de las distancias, pues parece que ello no era totalmente imprescindible, ya que, como señala E. Melchor, los miliarios eran usados también en calidad de simples instrumentos de propaganda imperial o para mostrar la adhesión de determinadas ciudades a los nuevos emperadores (MELCHOR GIL, 1990: 76). Eso explicaría la existencia de miliarios en los que no se indica el número de milla, como sucede con el ya aludido miliario de Nerón hallado en 1991 en La Torrecilla, al salir de Córdoba en dirección a Écija.

(31) Esa historia geológica se remonta al momento de tránsito del período geológico Terciario al período Cuaternario, hace aproximadamente 1 millón y medio de años. En ese momento, en el cual se estaba formando el primitivo río Guadalquivir y retirando el viejo Mar de Tetis, las corrientes de agua procedentes de Sierra Morena arrancaron a esta cordillera grandes conjuntos de materiales y los depositaron en forma de cantos, gravas, arenas, limos, etc. en lo que hoy es buena parte de las Nuevas Poblaciones cordobesas y otros pueblos limítrofes de Córdoba y Sevilla (LÓPEZ ONTIVEROS, 1973: 65; RAMÍREZ y CRESPO, 1975: 8-9 y LÓPEZ ONTIVEROS, 1985: 36-37). Esos materiales, de color rojo oscuro-amarronado, cubrieron los terrenos margarcillosos de color beige o gris de la zona que se habían formado en el Mioceno (Era Terciaria) y que eran similares a la mayoría de tierras campiñesas limítrofes. Como consecuencia de esta gran deposición de materiales marínicos en la zona, ésta adquirió un carácter pedregoso que hizo los suelos poco aptos para la agricultura y

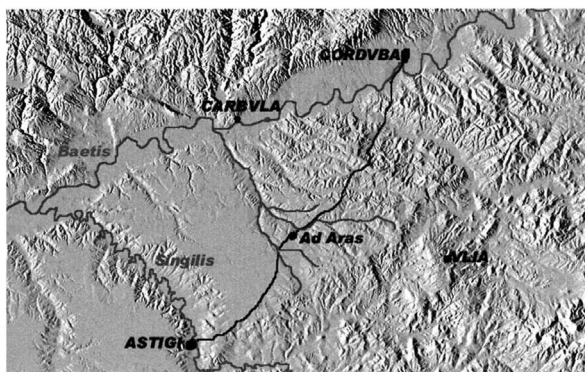


Fig. 1: La Via Augusta y principales ciudades béticas de la región Corduba-Astigi con topografía del territorio. En torno a Ad Aras los arroyos Garabato y Guadalmezán, probable límite entre ambas ciudades.

no faltan los ejemplos de asaltantes e incluso asesinos de los viajeros en las zonas rurales de la Bética<sup>32</sup>, asaltantes que actuarían en estas zonas más alejadas de las ciudades. No en vano esta zona sería un importante lugar de actuación del bandolerismo durante la Edad Moderna y Contemporánea, hasta el punto de ser hoy célebre en toda España la frase “¡A robar a la Cuesta del Espino!”, alusiva a cuando hay un abuso de precio en la venta de un artículo. En la Cuesta del Espino aún existe la llamada “Cueva del Tempranillo”, una antigua guarida de bandoleros dedicados al asalto de transeúntes del camino. También son significativos los problemas con los bandoleros que tuvieron las autoridades antes y después de la fundación de las Nuevas Poblaciones<sup>33</sup>, siendo un fenómeno difícil de erradicar debido, sin duda, a una larga tradición y a ser un lugar propicio para el robo y el asalto, tanto por estar relativamente despoblado como por ser lugar de paso de una importante vía por la que circulaban muchas personas y riquezas.

Además de ese peor cuidado de la vía en zonas interpoblacionales manifestado en la menor abundancia de miliarios, ello también se notaría en la calidad de la propia vía. Un hecho parecido ya ha sido notado para el caso de la Vía de la Plata, más cuidada en la Lusitania que en la Bética (FERNÁNDEZ CORRALES, 1988: 130-131). En nuestro caso, contamos con el ejemplo del tramo de una vía conservado a la entrada de *Corduba* por la Puerta de Gallegos (Avenida de La Victoria)<sup>34</sup>, donde dicha vía aparece bien



Fig. 2: Recorrido de la Via Augusta entre Córdoba y Écija con poblaciones y accidentes actuales.

pavimentada con grandes losas, en contraposición con el medio rural, donde no quedan vestigios de enlosado alguno de este tipo. Es más, incluso hay fuentes y autores que nos dicen que la *Via Augusta* no estaba enlosada, como H. Swinburne, viajero británico del siglo XVIII que vino a España e indicó que “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” (cit. en MELCHOR GIL, 1995: 93).

Aunque Blanca Krauel cree que Swinburne se equivocó al

que, en consecuencia, restringió notablemente la implantación humana de carácter agrícola en ciertos períodos de la historia.

(32) Así sabemos que sucedió, por ejemplo, en la vecina campiña sevillana, donde se han hallado inscripciones relativas a muertes por bandidaje (*C.I.L.* II, 1389 y 1444) (MELCHOR GIL, 1995: 59).

(33) Así, el Alcalde Mayor de La Carlota Tomás Álvarez, en respuesta al interrogatorio hecho por el Geógrafo de Su Majestad Tomás López el 4 de marzo de 1787, indicaría que La Carlota estaba fundada sobre un sitio que antes era montuoso y que era “el más temible para los caminantes por los frecuentes insultos de ladrones”. En términos similares se expresaría, respondiendo también al mismo interrogatorio, el cura de La Carlota, capellán mayor y vicario de las Nuevas Poblaciones de Andalucía, José Serrano de Rojas, quien resaltaría que la fundación de estas nuevas localidades había venido a poner punto y final a esas nefastas acciones de bandidaje. Sin embargo, después de la fundación de las Nuevas Poblaciones el bandolerismo, lógicamente, persistiría hasta bien entrado el siglo XX, como lo prueban las actuaciones en la zona de La Carlota de célebres bandidos como los Siete Niños de Écija (primeras décadas del siglo XIX), El Tempranillo (escasos años después) o El Pernalet (a principios del siglo XX), por citar seguramente lo que sólo es un porcentaje ínfimo. Sobre estos temas puede verse un resumen circunscrito a la zona carlotense en: AGUAYO PÉREZ, 1999. Para el bandidaje en general en España durante la Edad Moderna y en particular en las Nuevas Poblaciones véase: CARO BAROJA, 1990: 301-308 especialmente. Para Caro, la colonización carolina supuso, entre otras cosas, el establecimiento de una población sedentaria a lo largo del Camino de Andalucía, en sus zonas más despobladas, “con gente pacífica que poseyera bienes que defender, que tuviera intereses vinculados a la tierra y que, por lo tanto, se sintiera enemiga de los perturbadores del orden, de los elementos movidizos” (CARO BAROJA, 1990: 308). Sin embargo, llama la atención que anteriormente no se tomaran medidas similares o de otro tipo en una vía por la que circulaban hacia la Corte las riquezas venidas de América.

(34) Se trataría del llamado Camino Viejo de Almodóvar, antigua vía *Corduba-Hispalis* por la margen derecha del Guadalquivir.

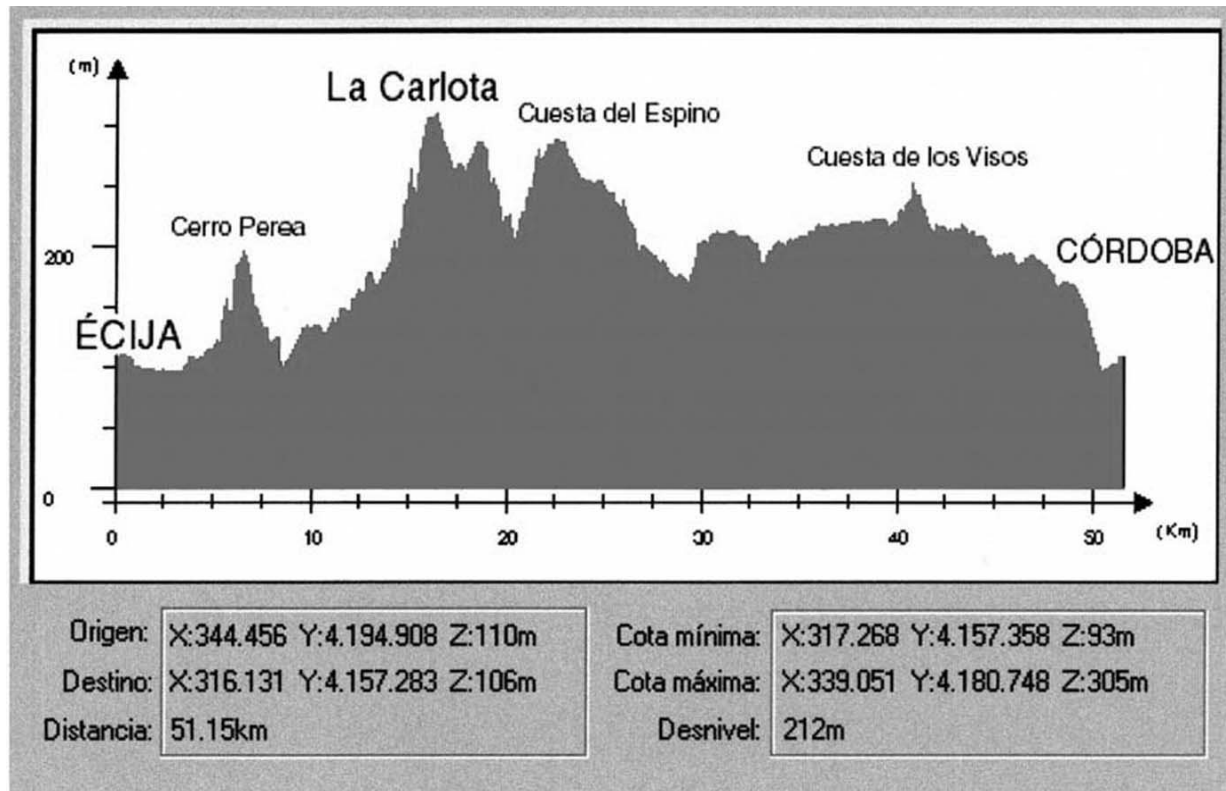


Fig. 3: Corte topográfico del recorrido de la Via Augusta entre Córdoba y Astigi.

considerar el "arrecife" obra de los árabes (KRAUEL HEREDIA, 1986: 191)<sup>35</sup> y que ignoraba que había sido levantado por orden de Carlos III, todo parece indicar que puede referirse también a la vieja calzada romana, la cual se conservaba prácticamente en idénticas condiciones a las de su creación en una fecha relativamente tan tardía como es a principios del siglo XVII, pues el escritor ecijano Alonso Fernández de Grájer nos dice que por Écija pasaba "hun camino echo a mano de arena i piedra que atraviesa toda España que se llama el Arreçife... (sic)" (FERNÁNDEZ DE GRÁJERA, 1995: 62). Aunque existen suficientes testimonios como para pensar, efectivamente, que la vía sufrió una reforma en la época de Carlos III, el también viajero británico Joseph Townsend, coetáneo de Swinburne, nos dice que "a las cinco de la mañana del 25 de febrero [de 1787] salimos de Écija siguiendo la vieja calzada romana que une Córdoba con Sevilla y que nos condujo hasta Carmona" (TOWNSEND, 1988: 264), lo que indica que junto a la nueva carretera se conservaban restos de la antigua *Via Augusta*. Más tarde, en la primera mitad del siglo XIX, el viajero C. R. Scott nos dice: "Al dejar Córdoba dirigimos nuestros caballos hacia casa, tomando el arrecife

o carretera general a Sevilla y Cádiz... La carretera no está pavimentada como se ha dicho que se ha hecho en estos tiempos; no obstante, es lo bastante buena como para permitir que una runruneante diligencia pulverice diariamente su grava en su tedioso caminar entre Madrid y Sevilla" (cit. en LÓPEZ ONTIVEROS, 1991: 103). Más explícita es la referencia del viajero Antonio Ponz, pues indica que Carlos III "concibió y llevó a efecto la construcción del nuevo camino, desde esa corte hasta Cádiz, bajo la dirección, constancia y celo del excelentísimo señor conde de Floridablanca; obra que, a pesar de infinitos gastos y dificultades, se verá pronto concluida..." (cit. en MENÉNDEZ y GIL: 1993: 191). Todo indica, pues, que la primera mejora importante de la vieja *Via Augusta* fue acometida en la segunda mitad del siglo XVIII, en la época carlotercerista<sup>36</sup>, y que en el momento en que escribe Ponz, a comienzos del reinado de Carlos IV (hacia 1790-92), la reforma aún no estaba acabada<sup>37</sup>.

En relación con los aspectos constructivos de la *Via Augusta* a su paso por la zona objeto de nuestro estudio, creemos, a la vista de lo que nos dicen algunos de estos viajeros, que no debió de ser

(35) En realidad, el poder central de *al-Andalus* no creó una nueva calzada, sino que mantuvo el itinerario de la *Via Augusta*, que ahora fue llamada *al-Faṣīf* ("camino empedrado y sobreelevado") vocablo del cual proviene el nombre castellano de *arrecife* con el que se conocerá a dicho itinerario desde la época bajomedieval cristiana hasta buena parte de la Contemporánea. La utilización en el período islámico de la calzada romana queda confirmada por el testimonio de autores como al-Idrīsī, al-Rāzī o al-Himyarī (TORRES BALBÁS, 1959: 441-448 y MELCHOR GIL, 1990: 79 y 1995: 81-82). Asimismo, desde la Baja Edad Media cristiana por ciertas fuentes se puede comprobar que el camino denominado en la zona como "arrecife" a secas es la vía árabe y romana; así, por ejemplo, en las fuentes relacionadas con los repartimientos cristianos de Córdoba y Écija (*vid.*, v. g., NIETO CUMPLIDO, 1979 y SANZ FUENTES, 1976).

(36) La construcción de la Carretera de Andalucía o Camino Real de Sevilla debe entenderse como parte de las actuaciones reformistas de Carlos III. En concreto, la construcción de nuevas carreteras fue puesta en marcha ya mediante un Real Decreto de 1761 (CEPEDA ADÁN, 1991: 43-45). En esa disposición se establecía la creación del Camino Real de Sevilla, pero sus obras debieron de demorarse por algún motivo como muestra el hecho de que a comienzos del reinado de Carlos IV aún no estuviese terminado.

(37) Para esta reforma del camino de Andalucía emprendida en época de Carlos III bajo la dirección de Floridablanca ver: MENÉNDEZ y GIL, 1993: 97 ss.

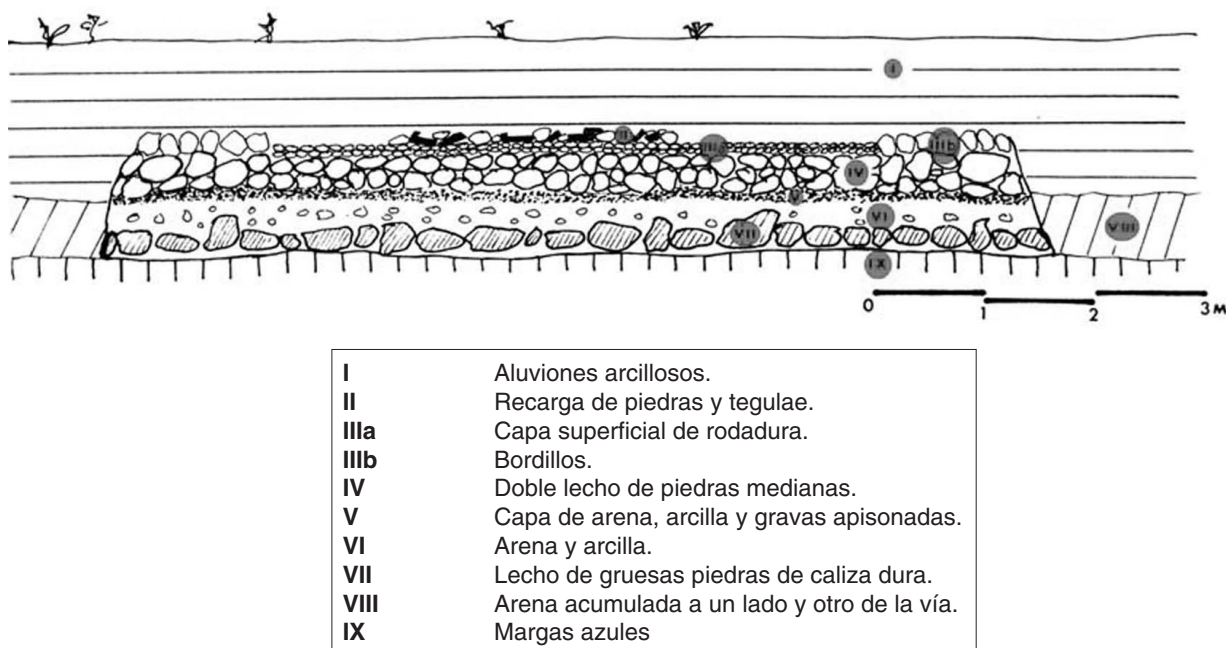


Fig. 4: Corte estratigráfico de la Via Augusta en el muelle de Mesas de Asta, según P. Sillières (1976).

raro el que la vía no estuviese enlosada en zonas de carácter rural. Si tenemos en cuenta que la acción geomorfológica de la raña pliocuaternaria produjo en esta zona un relieve llano muy diferente al de la Campiña, no debe extrañarnos que la *Via Augusta* no poseyera grandes losas en la zona de La Carlota, ya que las inundaciones serían poco frecuentes. Si el suelo de sus terrenos rojizos y pedregosos está bien asentado, el camino se hace completamente fiable a la hora de la lluvia, a diferencia de las tierras margo-arcillosas blanquecinas o grises que predominan en el área campiñesa, muy blandas y con alta capacidad para retener el agua. En una fecha tan tardía como 1884 C. B. Luffmann nos informa en su libro *A vagabond in Spain* de que otro pintoresco viajero italiano tuvo que transportar su bicicleta a la altura de Despeñaperros “por este camino de piedras sueltas” (cit. en LÓPEZ ONTIVEROS, 1994: 68), añadiendo que “a pesar de ser la carretera [...] desde tiempo inmemorial, es mala sobremanera. Está compuesta de piedras ásperas y sueltas, sobre las que uno tropieza y resbala a cada paso” (op. cit.: 78). Por tanto, no se puede descartar que durante la época romana el firme del camino estuviese hecho a partir de tierra, piedras y cantos, no de losas; como han comprobado P. Sillières y E. Melchor

al menos para algunos tramos conservados de la *Via Augusta*—en Montoro (Córdoba) y Mesas de Asta (Cádiz) principalmente— ésta fue una *via glarea strata* (ver fig. 4), es decir, un tipo de camino pavimentado en su capa superior o externa con guijarros de tamaño mediano, pero sin grandes losas pétreas<sup>38</sup> (SILLIÈRES, 1976: 62-66 y MELCHOR GIL, 1995: 65-66 y 93). Ya hemos visto a varios viajeros de la Edad Moderna y comienzos de la Contemporánea referirse a un firme de grava, y ninguno a cualquier pavimentación de más calidad que pudiese haber existido intacta o bajo la nueva carretera de finales del XVIII. Asimismo, hemos podido recoger algunos testimonios orales de vecinos del lugar que nos informan claramente de que la antigua vía, antes de recibir el primer firme de época primorriverista, tenía esas características<sup>39</sup>. Es posible que en el territorio que estudiamos la pavimentación se hubiera realizado con los cantos rodados de cuarcita tan abundantes en el lugar, especialmente en la región comprendida entre Aldea Quintana y Écija, como así sucedió también para la carretera de Primo de Rivera. Finalmente, hemos de notar que, según se deriva del testimonio de algunos de los viajeros citados, da la impresión de que el firme de la antigua vía romana se encontraba en la Edad Moderna y comienzos

(38) Además, es un tipo de camino que está algo sobreelevado con respecto al terreno circundante gracias a que está construido sobre un *agger* o terraplén, es decir, sobre un talud artificial que lo alejaba de la humedad y evitaba su inundación (MELCHOR GIL, 1995: 64-66; CORZO, 2001: 164), característica que no fue exclusiva de la *Via Augusta*. De todas formas, la sobreelevación de la vía romana no debió de ser comparable a la que luego recibiría la Nacional IV, montada sobre un terraplén bastante alto. El testimonio oral de Jacobo Ortiz Zafra, vecino de El Arrecife nacido en 1935, nos confirma que, antes de construirse la carretera franquista, la vieja carretera “iba por su pie”, es decir, estaba prácticamente a ras del suelo (aunque es posible que en época romana, cuando aún no estaba asentada de tanto uso, estuviese algo más elevada, pero seguramente sin llegar a las cotas de la reciente N-IV). También es posible que, como ha apreciado E. Melchor, la vía llevase terraplén cuando discurría por zonas de valle o llanas (MELCHOR GIL, 1995: 66 y 69), de lo que se deduce que en las alturas y cuevas ello sería más raro. Por último, es preciso indicar que en el tramo localizado en Montoro el profesor Enrique Melchor pudo apreciar que la vía presentaba un perfil convexo para favorecer el correr de las aguas y evitar su estancamiento (MELCHOR GIL, 1995: 66).

(39) Así, el testimonio de Francisco Martínez Naises sobre la antigua “Trocha” de la Cuesta de las Piedras, en El Arrecife. También, aunque queda fuera de la zona de nuestro estudio, para el caso de la población cordobesa de Villa del Río, un vecino nacido en el año 1914 aún recuerda que el camino que fue la *Via Augusta* y más tarde la Carretera de Primo de Rivera, antes de recibir el primer pavimento de esta última época, era un camino “arreglado” de piedras, con muchos baches y en el que se hacían bastantes charcos. Esto confirma las características observadas en otros lugares para la *Via Augusta*. Después la Nacional IV se trazó por otro lado, por lo que en el centro del pueblo la antigua calzada romana debe estar relativamente conservada debajo de la calle actual y del pavimento primorriverista, en caso de no haber sido destruida a la hora de construir ésta última o de hacer la reforma de finales del siglo XVIII.

de la Contemporánea bastante deteriorado, debido sin duda al tráfico milenar y a las posiblemente cada vez menos frecuentes reparaciones que esta arteria venía sufriendo desde su creación.

## CONCLUSIÓN

El presente artículo ha pretendido ser un estudio actualizador y de detalle con el objeto de ver de la manera más exacta posible cuál era el recorrido seguido por la *Via Augusta* entre las importantes ciudades hispanorromanas de *Corduba* y *Astigi*. Ello nos ha llevado a comprobar que dicho recorrido puede identificarse, además de con el arrecife medieval, con el de las posteriores carreteras del itinerario de Floridablanca y la carretera IX del Circuito Nacional de Firms Especiales de Primo de Rivera, identificándose en menor medida con la más reciente Nacional IV del franquismo y aún mucho menos con la Autovía de Andalucía, debido sin duda a sucesivas rectificaciones y mejoras del trazado. Asimismo, hemos tenido la ocasión de comprobar cómo en este tramo la *Via Augusta* fue casi con total seguridad una *via glareae strata* o camino de tierra y piedras algo elevado respecto al entorno, sólo arreglado en profundidad en el último cuarto del siglo XVIII y dotado de un firme moderno y adecuado para vehículos a motor, por vez primera, en época de la dictadura primorriverista.

## BIBLIOGRAFÍA

- ADAM, J.-P. (1996): **La construcción romana, materiales y técnicas**. León.
- AGUAYO PÉREZ, S. (1999): "Tras el rastro de los bandoleros". *Almazán* nº 1, pp. 11-14.
- BERMÚDEZ, J. M. (1996): "Puentes y vías", en VAQUERIZO, D. (ed.) (1996): **Córdoba en tiempos de Séneca**. Córdoba, pp. 104-113.
- BERNIER LUQUE, J. (dir.) (1983): **Catálogo Artístico y Monumental de la Provincia de Córdoba, II (Cabra-El Carpio)**. Córdoba.
- CARO BAROJA, J. (1990): "Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía. Un experimento sociológico en tiempos de Carlos III". **Mujer, familia y sociedad en las Nuevas Poblaciones. Actas del IV Congreso (La Carolina del 5 al 8 de Diciembre de 1990)**. La Carolina, pp. 301-327 (ed. original de 1952 en *Clavileño* nº 52, pp. 52-64).
- CASTRO MORALES, F. (1998): "Patrimonio y turismo cultural", en CASTRO MORALES, F.; BELLIDO GANT, M. L. (eds) (1998): **Patrimonio, museos y turismo cultural: claves para la gestión de un nuevo concepto de ocio**. Córdoba, pp. 17-41.
- CEPEDAADÁN, J. (1991): "El programa de reformas de Carlos III", en AVILÉS, M.; SENA, G. (eds.) (1991): **Nuevas Poblaciones en la España moderna**. Córdoba, pp. 33-46.
- CHEVALLIER, R. (1997): **Les voies romaines**. París, 1997.
- CORTIJO CEREZO, M. L. (1993): **La administración territorial de la Bética romana**. Córdoba.
- CORZO, R.; TOSCANO, M. (1992): **Las vías romanas de Andalucía**. Sevilla.
- CORZO, R. (2001): "La *Via Augusta* de *Baetica*", en SÁNCHEZ DE LAS HERAS, C. *et al.* (2001): **La Vía Augusta en la Bética**. Sevilla, pp. 125-173.
- FERNÁNDEZ CORRALES, J. M. (1988): **El asentamiento romano en Extremadura y su análisis espacial**. Cáceres.
- FERNÁNDEZ DE GRÁJERA, A. (1995): **Historia de la ciudad de Écija**. Sevilla.
- FITA, F. (1910): "La Vía Augusta del Guadalquivir desde el Arco de Jano hasta el Océano". *Boletín de la Real Academia de la Historia* nº 56, pp. 188-192.
- GALEANO CUENCA, G. (1997): **Costumbres religiosas y prácticas funerarias romanas. Estudio del mundo rural en la provincia de Córdoba**. Córdoba.
- HAMER, A. (2004): "Diferentes nombres con que se conoció a la actual población de La Carlota". *Córdoba* 8 de septiembre de 2004, Suplemento Especial-Diario Córdoba-Feria de La Carlota, p. 10.
- JIMÉNEZ BARREJÓN, A. (1951): **Proyecto de clasificación de las vías pecuarias del término municipal de La Carlota**. Madrid (inédito).
- KNAPP, R. C. (1983): **Roman Córdoba**. Berkeley.
- KRAUEL HEREDIA, B. (1986): **Viajeros británicos en Andalucía de Christopher Hervey a Richard Ford (1760-1845)**. Málaga.
- LACORT, P. J.; PORTILLO, R.; STYLOW, A. (1986): "Nuevas inscripciones latinas de Córdoba y su provincia". *Faventia* nº 8/1, pp. 69-78.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1973): "Rasgos geomorfológicos de la Campiña de Córdoba". *Estudios Geográficos* nº 130, pp. 33-94.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (dir.) (1985): **Córdoba y su provincia**, I. Sevilla.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1991): **La imagen geográfica de Córdoba y su provincia en la literatura viajera de los siglos XVIII y XIX**. Córdoba.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1994): "Sierra Morena y las poblaciones carolinas: su significado en la literatura viajera de los siglos XVIII y XIX". *Actas del VI Congreso Histórico sobre Nuevas Poblaciones, La Carlota-Fuente Palmera-San Sebastián de los Ballesteros, 11 al 14 de Mayo de 1994*. Córdoba, pp. 43-95.
- LÓPEZ PALOMO, L. A. (2002): "Córdoba en la red de comunicaciones romanas". *Cajasur* nº 86, pp. 42-45.
- MADOZ, P. (1987): **Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España (1845-1850)**. Madrid.
- MARTÍN DE ROA, P. (1890): **Écija. Sus santos y su antigüedad eclesiástica y seglar**. Écija (ed. original de 1629).
- MARTÍNEZ CASTRO, A. (1999): "La *mansio* romana de *Ad Aras*". *Almazán* nº 2, pp. 12-20.
- MARTÍNEZ CASTRO, A. (2001a): "Resultados de la prospección arqueológica superficial de urgencia del término municipal de La Carlota (Córdoba)". *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 1998, III, 1. Sevilla, pp. 224-237.
- MARTÍNEZ CASTRO, A. (2001b): "La Carlota en la Edad Media: una aproximación desde el territorio". *Antiquitas* nº 13, pp. 231-248.
- MARTÍNEZ CASTRO, A. (2003): "Breves notas sobre la funcionalidad de las torres islámicas de la campiña de Córdoba". *Antiquitas* nº 15, pp. 79-83.
- MARTÍNEZ CASTRO, A. (2004): **Romanización, implantación rural y evolución histórica en el noroeste de la campiña cordobesa. Análisis de un territorio rural entre Corduba y Astigi**. Córdoba (inédito).
- MARTÍNEZ CASTRO, A.; TRISTELL MUÑOZ, F. J. (2000a): "La Carlota. Una aproximación a su historia". *Boletín de la Asociación Provincial de Museos Locales de Córdoba* nº 1, pp. 100-106.
- MARTÍNEZ CASTRO, A.; TRISTELL MUÑOZ, F. J. (2000b): "Nuevos aspectos sobre los llamados braserillos ibéricos a la luz de un reciente descubrimiento. El conjunto de Cuesta del Espino (Córdoba)". *Antiquitas* nº 11-12, pp. 19-26.
- MELCHOR GIL, E. (1990): "Comunicaciones entre *Astigi* y la campiña de Córdoba en época romana: *Via Augusta* y Camino de Metedores". *Ariadna* nº 8, pp. 69-97.
- MELCHOR GIL, E. (1991): "La red viaria romana de la Campiña de Córdoba: sector oriental". **II Encuentros de Historia Local. La Campiña**. Córdoba, pp. 151-172.
- MELCHOR GIL, E. (1995): **Vías romanas de la provincia de Córdoba**. Córdoba.
- MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J. M.; GIL GARCÍA, M. M. (dirs.) (1993): **El Camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir**. Madrid.
- MURILLO REDONDO, J. F. *et al.* (1989): "Aproximación al estudio del poblamiento protohistórico en el sureste de Córdoba: unidades políticas, control del territorio y fronteras". *Fronteras, Arqueología Espacial* nº 13, pp. 151-172.
- NIETO CUMPLIDO, M. (1979): "El Libro de Diezmos de donados de la Catedral de Córdoba: estudio crítico". *Cuadernos de Estudios Medievales* nº IV-V, pp. 125-162.
- PALACIO ATARD, V. (1989): **Las "Nuevas Poblaciones" andaluzas de Carlos III. Los españoles de la Ilustración**. Córdoba.
- PONSICH, M. (1979): **Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir, II. La Campana-Palma del Río-Posadas**. París.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, J.; CRESPO ZAMORANO,

A. (1975): **Mapa Geológico de España. Escala 1: 50.000. Hoja nº 943. Posadas.** Madrid.

RAMÍREZ DE LAS CASAS-DEZA, L. M. (1986): **Corografía histórico-estadística de la provincia y obispado de Córdoba**, II. Córdoba.

RODRÍGUEZ DASTIS, R. (comp.) (1998): **Por tierras de Sevilla. Viajeros y paisajes.** Sevilla.

RODRÍGUEZ NEILA, J. F. (1988): **Historia de Córdoba, 1. Del amanecer prehistórico al ocaso visigodo.** Córdoba.

ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1966): "Sobre los acusativos con "ad" en el Itinerario de Antonino". **Zephyrus** nº XVII, pp. 109-119.

RUIZ NIETO, E. *et al.* (1992): "Hallazgo de una nueva columna miliaria perteneciente a la *Via Augusta*". **Anales de Arqueología Cordobesa** nº 3, pp. 243-252.

SANZ FUENTES, M. J. (1976): "Repartimiento de Écija". **Historia, Instituciones, Documentos** nº 3, pp. 535-551.

SIGLER SILVERA, F. *et al.* (1989): **El medio rural de las colonias. La ocupación carolina de la campiña cordobesa.** Sevilla.

SILLIÈRES, P. (1976) : "La *Via Augusta* de Cordoue a Cadix. Documents du XVIII<sup>e</sup> S. et photographies aériennes pour une étude de topographie historique". **Mélanges de la Casa de Velázquez** nº 12, pp. 27-67.

SILLIÈRES, P. (1981) : "A propos d'un nouveau milliaire de la

*Via Augusta*, une *Via Militaris* en Bétique". **Revue des Études Anciennes** nº 83, pp. 255-271.

SILLIÈRES, P. (1989) : "Les sources littéraires et le réseau routier de l'Hispanie Méridionale a l'époque républicaine", en GONZÁLEZ, J. (ed.) (1989): **Estudios sobre Urso. Colonia Iulia Genitiva.** Sevilla, pp. 357-365.

SILLIÈRES, P. (1990): **Les voies de communication de l'Hispanie méridionale.** París.

STYLOW, A. U. (ed.) (1998): **Corpus Inscriptionum Latinarum. Volumen Secundum. Inscriptiones Hispaniae Latinae. Pars V. Conventus Astigitanus.** Berlín.

THOUVENOT, R. (1973): **Essai sur la province romaine de Bétique.** París (ed. original de 1940).

TORRES BALBÁS, L. (1959): "La *Vía Augusta* y el arrecife musulmán". **Al-Andalus** nº 24, pp. 441-448.

TOWNSEND, J. (1988): **Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787).** Madrid.

TRISTELL MUÑOZ, F. J. (1999): "Inscripción viaria romana aparecida en La Carlota". **Almazán** nº 1, pp. 17-19.

VAQUERIZO GIL, D. (ed.) (2001): **Funus Cordubensium. Costumbres funerarias en la Córdoba romana.** Córdoba.

VAQUERIZO GIL, D. (dir.) (2003): **Guía arqueológica de Córdoba. Una visión de Córdoba en el tiempo a través de su patrimonio arqueológico.** Córdoba.