

VIAS ROMANAS Y EXPLOTACION DE LOS RECURSOS MINEROS DE LA ZONA NORTE DEL *CONVENTUS CORDUBENSIS*

Enrique MELCHOR GIL

Universidad de Córdoba

Resumen

En el artículo se estudia el trazado, los aspectos técnicos y constructivos, y la evolución histórica de las principales calzadas romanas existentes en el Norte de la provincia de Córdoba: *Corduba-Emerita*, *Corduba-Sisapo*, *Corduba-Toletum*, *Epora-Solia*, y la conocida como “Camino del Pretorio”. Todos estos caminos formaron un entramado viario destinado a facilitar la administración y la explotación de la zona Norte del *Conventus Cordubensis*. Por las vías de la región llegaba el cinabrio a las fundiciones mineras y salía el metal (oro, plata y cobre) para ser comercializado.

Résumé

Dans l'article on étudie le tracé, les aspects techniques et constructifs, et l'évolution historique des principales chaussées romaines qui existaient au Nord de la province de Cordoue: *Corduba-Emerita*, *Corduba-Sisapo*, *Corduba-Toletum*, *Epora-Solia*, et celle qui est connue “Chemin du Prétoire”. Tous ces chemins ont formé un latis des voies pour rendre plus facile l'administration et l'exploitation économique de la zone nord du *Conventus Cordubensis*. Par les voies de la région arrivait le cinabre aux fonderies minières, et le métal (l'or, l'argent, le cuivre) qui en sortait était commercialisé.

Las vías que estudiamos en este trabajo se imbrican perfectamente dentro del esquema general de la red de comunicaciones de la Bética. Dicha red estaba compuesta por un eje principal, de dirección NE-SO, formado por el río *Baetis* y la *Via Augusta*, sobre el que incidían una serie de caminos transversales que cruzaban Sierra Morena o la Campiña (1).

(1) Nota en página siguiente

La función de los caminos que cruzaban el Norte de la provincia de Córdoba consistió en facilitar la administración y la explotación económica de un amplio territorio que poseía una gran riqueza minera y un escaso número de municipios. Por los caminos que vamos a estudiar circularon los principales productos del Norte de la provincia (minerales y ganado), que eran acercados a los puertos comerciales del *Baetis*, donde serían comercializados. La función administrativa de la red viaria se pone especialmente de manifiesto en la vía *Corduba-Emerita*, que comunicaba entre sí a dos capitales de provincia, aprovechando en su recorrido uno de los pasos naturales existentes en Sierra Morena.

I VIA CORDUBA-EMERITA

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

A) Fuentes Antiguas

A.1. Escritas.

Itinerario de Antonino.

Wess

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

Anónimo de Rávena.

P.P., IV.44

315	<i>Item iuxta super scriptam civitatem</i> <i>Augusta Meritam dicitur civitas</i>
	8 <i>Metilino</i>
	9 <i>Artibon</i>
	10 <i>Mellaria</i>
	11 <i>Corduba</i>

(1) Los caminos con dirección NO-SE atravesaban Sierra Morena, comunicando Extremadura o la Meseta con el Valle del Guadalquivir; concretamente eran las vías *Castulo-Sisapo*, *Epora-Solia*, *Corduba-Emerita*, *Astigi-Emerita* e *Hispalis-Emerita*. Los caminos con dirección NO-SE atravesaban la campiña, comunicando el valle del Guadalquivir con la costa y con otras poblaciones del interior. Entre los existentes podemos destacar las vías *Astigi-Malaca*; *Corduba-Malaca*; *Corduba-Iliberris* (MELCHOR, 1991,a, 154-158).

A.2. Epigráficas.

Tan sólo contamos en la provincia de Córdoba con dos miliarios pertenecientes a esta vía: uno de Nerón fechable en el 68 d. de C. (*CIL*. II, 4719) y otro de Constantino (2) que se fecha entre el 307 y el 312 (MELLADO-MURO, 1987, 345-348).

B) Fuentes Medievales

En el siglo XII, el geógrafo árabe Edrisi nos describe el recorrido del camino existente entre Córdoba y Badajoz (BLAZQUEZ, 1901, 50): “De Córdoba a Dar Albacar (Castillo del Vacar), 1 jornada. Desde allí al fuerte de Beinadar, 1 jornada. Después a Azuaga, fuerte situado sobre una eminencia y cuyo muro de circunvalación es de tierra, 1 jornada. Después al río de Etina, 1 jornada. Después a Alange, fuerte muy elevado, bien construido y de muy buena defensa, 1 jornada. Desde allí a Mérida, 1 jornada. Desde allí a Badajoz, 1 jornada corta”.

El camino descrito por Edrisi sólo coincide con la antigua vía romana en el tramo Córdoba-Dar al Bacar, pues posteriormente se desvía a Azuaga.

C) Fuentes Modernas

Cañada Real Soriana.

Desde el Castillo del Vacar a Córdoba, sigue el trazado de la Vía *Corduba-Emerita*. La Cañada tras llegar al Castillo del Vacar se dirige a Córdoba, pasando por la venta del Castillo, la de los Romanos; la loma de los Escalones; el arroyo de Linares y el Puente de Pedroche (BARCELO, 1984, 179-180).

D) Descripción de la vía.

D.1. Descripción topográfica.

La vía parte de *Corduba* (Hoja 923, “Córdoba” del mapa topográfico escala 1:50.000) por su puerta norte y se encamina al puente de Pedroche. Tras franquear el arroyo de Pedroche continua con dirección SO-NE, salvando el arroyo de Pradillos por un puente de un arco del que en la actualidad se conserva una de sus pilas (3). A continuación el camino cambia la dirección SO-NE por otra S-N que le permite acercarse al pie de Sierra Morena (4).

(2) J. MELLADO y P. MURO (1987, 345-348) nos proporcionan la siguiente lectura: *[CONS]TANT[II]NO PIO FEL[II]CI INVICT[O]I AVGVSTO/ DIVI CONSTANTI PIO FILIO*. El miliario fue encontrado en el término de Villanueva del Rey (Córdoba), en la finca Dos Hermanas (junto a la cota 487 de la Hoja 880 “Espiel”, del mapa topográfico escala 1:50.000). Probablemente perteneció a la vía *Corduba-Emerita* y debió ser desplazado hasta la margen derecha del río Guadiato.

(3) J. M. BERMUDEZ (1993). Agradecemos a J. M. Bermúdez los datos proporcionados sobre dicho puente. Este autor da la siguiente descripción de los restos encontrados: “Se trata de la pila de un posible puente, compuesta por dos hiladas de grandes sillares de 90 x 40, dispuestos a soga, tiene una longitud de unos cuatro metros, en la segunda hilada los sillares están almohadillados. Dadas las proporciones de los sillares, éstos pueden corresponder a un puente de cronología romana...”.

(4) R. CORZO; M. TOSCANO, (1992, 182-183) defienden que la vía ascendía a *Mellaria* por la margen derecha del Guadiato, basándose en la fotografía aérea y en la aparición del miliario de Constantino en Villanueva del Rey, miliario que pudo haber sido desplazado de su emplazamiento original. Es cierto que existió una vía conocida como camino del Pretorio, pero creemos que este fue un camino secundario destinado a la explotación de las minas cercanas a *Corduba* y de las existentes en la margen derecha del río Guadiato.

En su recorrido pasa junto al Santuario de Nuestra Señora de Linares, donde apareció el citado miliario de Nerón (CIL. II, 4719); cruza el arroyo de Linares por un puente romano de un arco (5) (coord. geogr.: 37° 56' 46"-4° 44' 55") e inicia el ascenso de Sierra Morena por la loma de Los Escalones, donde se conservan abundantes restos de la vía romana (entre las coord. geogr.: 37° 56' 46"-4° 44' 55" y 37° 58' 15"-4° 45' 24"). La vía presenta un pavimento de guijarros y en algunos tramos aparece encajada en la roca. Su anchura oscila entre 3,60 y 3,30 m.

Continúa su ascenso en línea recta hasta llegar a Cerro Muriano, donde habría que situar la venta de los Romanos (6). En Cerro Muriano se tienen constatadas explotaciones mineras de filones cupríferos desde el inicio de la Edad de los Metales, las cuales continúan en activo durante la dominación romana, concretamente hasta el siglo IV (DOMERGUE, 1987, 116-124). En esta población, el antiguo camino toma la carretera nacional 432 y marcha paralelo a la línea del ferrocarril Córdoba-Bélmez (Hoja 902, "Adamuz" del mapa topográfico escala 1: 50.000) hasta llegar al castillo del Vacar (Hoja 901, "Villaviciosa de Córdoba" del mapa topográfico escala 1: 50.000). En dicho punto (coord. geogr.: 38° 5' 11"-4° 51' 30") se une a la vía *Corduba-Emerita* otra procedente de *Sisapo*.

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

Tras bordear la Sierra del Castillo (Hoja 880, "Espiel" del mapa topográfico escala 1: 50.000) cruza la carretera Espiel - Villaviciosa de Córdoba, en cuyas inmediaciones aparecen restos de la calzada (coord. geogr.: 38° 11' 10"-5° 2' 20"), y se une a la carretera nacional 432 junto al km 218. Continúa por ella hasta el km 203, en que la abandona para penetrar en Bélmez (Córdoba) por el SO (Hoja 879, "Fuente Obejuna" del mapa topográfico escala 1: 50.000).

A. Laborde nos informa de la existencia de restos de una vía romana en la llanura que domina el castillo de Bélmez (7), los cuales se conservaban a inicios del siglo XIX (LABORDE, 1925, 484).

(5) Junto al puente se encuentra la finca del Velasco Alto, donde apareció una obra hidráulica de fábrica romana. Su estructura es rectangular: 6,95 x 6,45 m y tiene una profundidad de 1,30. Está construida con gruesos sillares, cuyas medidas son 88 x 35 x 45 cm, colocados a soga y tizón. Recogía el agua de un venero situado en uno de sus lados, y a ella se accedía por una escalinata. Su proximidad a la vía *Corduba-Emerita* nos hace pensar que pudo servir como lugar de descanso y refresco de los viajeros. En *Hispania* existen varios estudios de fuentes situadas junto a vías romanas, como los realizados por S. PALOMERO (1990, 355-372) y P. J. LACORT (1991, 185-187 y 190).

(6) Según la descripción de la Cañada Real Soriana, la venta se encontraba en el límite de los términos municipales de Obejo y Córdoba; por tanto, habría que ubicarla en Cerro Muriano, aldea de Córdoba situada entre los límites de ambos términos, por donde pasaba la cañada. El nombre de la venta es un topónimo alusivo al antiguo camino romano.

(7) En las proximidades del cementerio de Bélmez (coordenadas geográficas: 38° 16' 34"-5° 12' 54"), junto a la vía, encontramos un yacimiento romano donde aparece abundante *terra sigillata* hispánica y clara, así como, cerámica de paredes finas.

Desde Bélmez la vía se encamina a *Mellaria* (Cerro de Masatrigo, Fuente Obejuna, Córdoba), bordeando la margen izquierda del río Guadiato y pasando por el puerto del Merendero (coord. geogr.: 38° 16' 51"-5° 15' 47"). La distancia existente entre *Mellaria* y *Corduba* era de LII *m.p.* (76,9 km) según el *Itinerario de Antonino*. Esta concuerda con las mediciones realizadas sobre el trazado de la vía, que nos dan un resultado de 76,5 km.

En el puerto del Merendero la vía continúa su recorrido hacia *Artigi*, cambiando la dirección SE-NO por otra S-N (BLAZQUEZ, 1912, 359-360), mientras que un ramal derivado de ella sería el que llegase a *Mellaria* (8). En el territorio de *Mellaria* se encontraba otro importante foco minero dedicado a la extracción de plomo argentífero y de cobre. Entre las minas existentes en época romana podemos destacar: Los Eneros, Rosalía y La Loba, que fueron explotadas por los romanos desde finales del siglo II a. de C., hasta el siglo II d. de C. (DOMERGUE, 1987, 130-137).

La vía principal discurre por la "colada de Valsequillo a Bélmez", cruza Peñarroya (Córdoba) de S a N, franquea la sierra de Los Perules (Hoja 857, "Valsequillo" del mapa topográfico escala 1: 50.000) por el puerto de Los Tres Mojones y alcanza la ermita de Nuestra Sra. de la Antigua, en cuyas inmediaciones se conservan restos de la calzada a lo largo de un kilómetro (entre las coord. geogr.: 38° 25' 24"-5° 14' 20" y 38° 25' 28"-5° 14' 56"). La vía presentaba un pavimento de guijarros, franqueado por grandes bloques de piedra que ejercían la función de contrafuertes, para así evitar su desventramiento. Su anchura era de 5,90 m. En la citada ermita, el camino cambiaba la dirección S-N por otra SE-NO, formando un ángulo muy pronunciado, que le permite marchar próxima al arroyo del Cascajoso. Cruza la carretera de Hinojosa del Duque (Córdoba) a la estación del "Mármol" entre los kilómetros 12 y 13, donde se conservan restos del pavimento de guijarros de la antigua calzada (coord. geogr.: 38° 29' 44"-5° 16' 50" aproximadamente), siendo su anchura de 4,60 m.

A. U. Stylow propone como lugar de ubicación de *Baedro* la Ermita de Santo Domingo, cerca de Hinojosa del Duque (STYLOW, 1985, 659-661), lugar que no se encontraba muy distante del recorrido de la vía *Corduba-Emerita*, con la que pudo estar conectada por una *via vicinal*.

La vía continúa paralela al arroyo de La Patuda (también conocido como del Galapagar), por su margen derecha, hasta llegar al río Zújar (Hoja 832, "Monterrubio de la Serena" del mapa topográfico escala 1: 50.000), pasando junto al quinto de Canto Picado, donde se conservan restos de la antigua calzada (Blázquez, 1912, 359-360).

Franquea el río Zújar por la dehesa de Las Alcantarillas, donde existió un puente romano del que actualmente no se conservan restos (BLAZQUEZ, 1912, 360),

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

aunque el topónimo “alcantarillas” hace referencia a la existencia de un antiguo puente que tendría varios arcos. Tras cruzar el Zújar penetra en la provincia de Badajoz y se encamina a *Artigi* (9).

D.2. Aspectos técnicos, constructivos y de trazado.

Desde el punto de vista constructivo fue una vía *glarea strata*, como nos lo confirman los múltiples tramos de calzada conservados (10).

En la loma de Los Escalones se encuentra un tramo de la calzada que discurre por una amplia zanja excavada en la roca. Su construcción permitía hacer la pendiente menos fuerte y más progresiva.

La anchura máxima de la vía debe situarse en veinte pies romanos (5,90 m), aunque a su paso por zonas abruptas y de fuerte pendiente, ésta disminuiría sensiblemente. Así en la loma de Los Escalones su anchura era de doce pies romanos (3,60 m).

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

D.3. Obras de fábrica.

En el recorrido de esta vía por la provincia de Córdoba encontramos tres puentes:

Puente sobre el arroyo de Pradillos.

Ha sido estudiado y dado a conocer por J. M. Bermúdez Cano (*vide* nota N°3).

Puente sobre el arroyo de Pedroche.

Ha sido estudiado por varios investigadores, a los que remitimos para conocer sus particularidades técnicas y constructivas (THOUVENOT, 1973, 510-514; FERNANDEZ CASADO, 1980, s.p.; SILLIERES, 1990, 681-687).

Puente sobre el arroyo de Linares.

Puente de un arco realizado con bloques de piedra caliza perfectamente labrados y ensamblados. El arco es de medio punto, tiene una flecha de 1,30 m y una luz de 2,55 m. El ancho de la vía es 2,26 m.

(9) *Artigi* fue una *mansio* de la vía *Corduba-Emerita* cuya localización no se conoce con seguridad. J. M. ROLDAN (1975, 217) y J. M. FERNANDEZ CORRALES (1987, 64) la sitúan a dos kilómetros al SO de Castuera. Lugar en el que no pudo estar situada la *mansio*, pues se encuentra a 65 kilómetros de *Mellaria* (XLV m.p.), IX m.p. más que los señalados por el *Itinerario de Antonino*.

Por el recorrido de la vía y por los kilómetros empleados hasta llegar al río Zujar, pensamos que la *mansio* habría que situarla unos tres kilómetros al N o al NO de Monterrubio de la Serena (Badajoz).

(10) Vía realizada según el sistema de construcción descrito por Vitrubio, *De Architect.* VII, I, 3, que consistía en superponer cuatro capas con distintos materiales: *Statumen*, *rudus*, *nucleus*, y *summa crusta*; con la particularidad de presentar el pavimento superior de guijarros.

El dovelaje da unas medidas de 30 a 32 cm de largo por 14 a 16 cm de ancho; quedando enmarcado por una moldura de sección semicircular, de 9 cm. de diámetro. Dicha moldura está adosada al arco y no ha sido tallada formando parte de las dovelas. Esta característica lo diferencia de los puentes musulmanes, en los que suele aparecer un alfiz enmarcando la rosca de los arcos.

Probablemente el puente fue rehecho en épocas posteriores, como se aprecia en las diferencias constructivas existentes entre los sillares que conforman el dovelaje, perfectamente labrados y ensamblados, y la rampa de acceso de la margen izquierda, que está realizada con cascote y argamasa.

Tanto por el tipo de construcción como por la modulación de sus medidas, creemos que es una obra de fábrica romana. Encontramos paralelismos formales y constructivos en tres puentes existentes en nuestra provincia el de Espejo, el del arroyo de Fontalba y el del arroyo de Trinidades (MELCHOR, 1991a, 157, 165-169).

E) Estudio Histórico Cronológico

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

Según M. Ferreiro, esta fue la ruta seguida por César y su ejército para llegar al valle del Guadiana en la expedición militar del 61 a. de C., realizada contra los lusitanos (FERREIRO, 1985, 74, Lám. 1). Durante la República debió de crearse un camino estable. El *Bellum Hispaniense* nos informa de la huida de gentes de *Ucubi* (Espejo, Córdoba) a la Beturia, tras la toma de *Ategua* (*Bell. Hispan.*, 22, 7), hecho que parece confirmar la existencia de una ruta estable.

Los miliarios de Nerón y de Constantino encontrados en la provincia de Córdoba, junto con otros dos aparecidos en Extremadura, pertenecientes a Hadriano (*H.A.Ep.*, 1953-54, 655) y a Maximiano (AMO, 1973, 122), nos indican que la vía que unía las dos capitales provinciales fue mantenida como importante eje de comunicaciones durante todo el Alto Imperio. Su inclusión en el *Itinerario de Antonino* y en el *Anónimo de Rávena* nos confirma su utilización hasta la desaparición del Imperio Romano.

II VIA CORDUBA-SISAPO

Camino romano que unía *Corduba* con *Sisapo* (11), principal núcleo productor de cinabrio existente en la Bética y en *Hispania*. En su recorrido franqueaba Sierra Morena y cruzaba el valle de Los Pedroches.

A) Descripción de la vía

A.1. Descripción topográfica.

La vía parte de *Sisapo* con dirección N-S, siguiendo el camino de La Plata (12) (Hoja 807, "Chillón" del mapa topográfico escala 1: 50.000); penetra en la provincia

(11) *Sisapo* puede ser situada en La Bienvenida, yacimiento arqueológico localizado a unos treinta kilómetros al Este de Almadén (STYLOW, 1985, 658).

(12) Topónimo procedente de la palabra árabe "Balata", que significa camino enlosado (ROLDAN, 1975, 17-19).

de Córdoba pasando junto al castillo de Vioque (Hoja 833, “Hinojosa del Duque” del mapa topográfico escala 1: 50.000; coord. geogr.: 38° 39' 34"-4° 52' 6") y cruza el río Guadalmez por un vado (SILLIERES, 1980, 54-56). Entre el castillo de Vioque y el cortijo de La Molina (coord. geogr.: 38° 39' 21"-4° 53' 26") se conservan restos del pavimento de guijarros de la calzada.

Tras vadear el río Guadalmez, discurre por la vereda de Córdoba a Almadén, pasa por Santa Eufemia (Córdoba), cruza los arroyos Cigüeñuela y Guadarramilla (Hoja 858, “El Viso” del mapa topográfico escala 1: 50.000), llegando a El Viso (Córdoba). Entre El Viso y Alcaracejos marcha junto a la carretera comarcal 411, abandonándola al alcanzar la segunda población. Sale de Alcaracejos por el Este, donde se conservan restos de la antigua calzada (coord. geogr.: 38° 23' 7"-4° 57' 50"), y se encamina al Molino Horadado (Hoja 880, “Espiel” del mapa topográfico escala 1: 50.000; coord. geogr.: 38° 18' 16"-4° 56' 48").

Entre Santa Eufemia y Alcaracejos la vía atraviesa una zona donde se encuentran varias minas de plomo argentífero y de cobre, que fueron explotadas por los romanos en los siglos I a. de C. y I d. de C. (DOMERGUE, 1987, 170-171, 93, 88-89): Cerro de la Canaleja (Santa Eufemia), Cantos Blancos, Ermita de San Sebastián y arroyo del Perecedero (Alcaracejos).

La vía franquea el puerto del Calatraveño, continuando su recorrido por la Cañada Real Soriana; atraviesa Villaharta (Hoja 901, “Villaviciosa de Córdoba” del mapa topográfico escala 1: 50.000) y desciende por la cuesta de La Matanza para unirse a la vía *Corduba-Emerita* junto al Castillo del Vacar. A. Carbonell nos informa de la existencia de tramos de calzada pavimentados entre El Vacar y Villaharta, los cuales se conservaban en la primera mitad del siglo XX (CARBONELL, 1885/1947, 140). Desde el Vacar la vía seguía el trazado conocido hasta llegar a *Corduba*.

A.2. Aspectos técnicos y constructivos.

Los restos de calzada conservados nos indican que era una vía *glarea strata*. Presenta un pavimento de guijarros de tamaño mediano, de diez a quince centímetros de lado, que descansa sobre una capa constituida por guijarros machacados y tierra. La calzada estaba enmarcada por contrafuertes laterales de piedra. Su anchura oscila entre 5,90 y 6 m (XX pies romanos).

B) Estudio Histórico Cronológico

La apertura y utilización de la ruta debe ser muy anterior a la dominación romana, como lo confirma la aparición en El Viso (Córdoba) de tres estelas decoradas del Bronce Final (BENDALA; HURTADO; AMORES, 1979-80, 381-389). Las estelas nos indican la existencia de una ruta natural entre el valle del Guadalquivir y la Meseta, que sería utilizada desde los siglos VIII y VII a. de C. (BENDALA, 1977, 117-148).

Durante la dominación romana, se estableció la vía *Corduba-Sisapo*, por donde el minio de *Sisapo* llegaría a los filones cupríferos de Sierra Morena. Recientes estudios

del profesor G. Chic García han demostrado que los romanos conocían la obtención de oro y plata por medio de la amalgama con el mercurio (CHIC GARCIA, 1991, 729). Por tanto, el mercurio sisaponense debió ser utilizado para purificar el oro y la plata existente en las minas de cobre (13) y plomo argentífero de Sierra Morena.

Este camino fue conocido en época moderna como “vía del azogue”, pues era utilizado para transportar el cinabrio desde Almadén a Córdoba (OCAÑA, 1981, 74-75).

III VIA CORDUBA-TOLETUM

Camino romano que unía *Corduba* y *Toletum*; en su recorrido franqueaba Sierra Morena y el valle de los Pedroches, atravesando una importante zona minera.

En época musulmana el camino continuó siendo utilizado, como nos lo confirma el geógrafo árabe Al-Edrisi (BLAZQUEZ, 1901, 56). Durante la Edad Moderna la ruta fue convertida en camino de la Mesta, tomando el nombre de Cañada Real Soriana.

A) Descripción de la vía

A.1. Descripción topográfica.

La vía tras franquear el puerto del Mochuelo (Hoja 834, “San Benito” del mapa topográfico escala 1: 50.000) se encamina a la provincia de Córdoba cruzando el río Guadalmez por un puente (coord. geogr.: 38° 31' 8"-4° 36' 59") que para J. Ruiz Murillo era de fábrica romana (RUIZ, 1922, 81).

Una vez en nuestra provincia, se dirige a Pozoblanco (Hoja 859, “Pozoblanco” del mapa topográfico escala 1: 50.000), pasando por Torrecampo y Pedroche. Sobre el antiguo camino fue construida la carretera local de Pozoblanco (Córdoba) a Alamillo (Ciudad Real), con lo que los restos de la antigua vía son prácticamente inexistentes. M. Corchado considera este camino como romano y nos describe su trazado entre los puertos Mochuelo y Calatraveño (CORCHADO, 1968, 621-628; *Idem*, 1969, 137-138).

Desde Pozoblanco la vía parte con dirección NO-SE, siguiendo la carretera local que une esta población con Villaharta. Abandona dicha carretera en el kilómetro 36 (Hoja 858, “El Viso” del mapa topográfico escala 1: 50.000), donde se conservan restos del pavimento de guijarros de la antigua calzada (coord. geogr.: 38° 22' 19"-4° 51' 18"); cruza los arroyos Guadarramilla y Cuzna (Hoja 880, “Espiel” del mapa topográfico escala 1: 50.000), uniéndose a la vía *Corduba-Sisapo* en las proximidades del Molino Horadado (coord. geogr.: 38° 18' 16"-4° 56' 48"). Las dos vías unidas franquean el puerto del Calatraveño, atraviesan Villaharta (Hoja 901, “Villaviciosa de Córdoba” del mapa topográfico escala 1: 50.000) y descienden por la cuesta de La Matanza enlazando con la vía *Corduba-Emerita* junto al Castillo del Vacar.

Para M. Corchado la vía *Corduba-Toletum*, tras franquear el puerto del Calatraveño, cruzaba el río Guadalbarbo y llegaba a Espiel, uniéndose a la vía *Corduba-Emerita* entre

(13) Strabon, III, 2, 8 (146): “A alguna de las (minas) que producen cobre se las suele llamar aureas, pues se supone que antes se obtenía de ellas oro”.

la ermita de la Estrella y la venta de la Alhondiguilla (CORCHADO, 1968, 622; *Idem*, 1969, 138). En las prospecciones que hemos realizado, entre Espiel y el puerto del Calatraveño, no hemos encontrado ningún rastro del camino romano; por tanto creemos que la vía siguió el trazado anteriormente propuesto, donde A. Carbonell encontró restos de la antigua calzada (CARBONELL, 1885/1947, 140).

La falta de fuentes escritas y arqueológicas nos impiden realizar estudios históricos y técnicos de la vía que estudiamos. En el término municipal de Pozoblanco encontramos varias minas de cobre que fueron explotadas por los romanos: Almadenes de Solana, Llano Tabernero, la Romana, dehesa de Quirós (DOMERGUE, 1987, 161-164). Su existencia nos permite suponer que la vía pudo ser utilizada para comercializar el mineral extraído de ellas durante los siglos I y II d. de C. Dato que nos es confirmado por la aparición de una serie de epígrafes, fechables en el mismo periodo, en los términos municipales de Pozoblanco, Pedroche y Torrecampo (STYLOW, 1986, 257-260, 263-65).

IV VIA EPORA-SOLIA

La vía *Epora-Solia* partiendo de Montoro, franqueaba Sierra Morena y cruzaba el Valle de Los Pedroches, llegando a *Solia* (cerro de Majadalaiglesia, El Guijo, Córdoba). Desde *Solia* continuaba su recorrido hasta Santa Eufemia, donde enlazaba con la vía *Corduba-Sisapo*.

Este camino facilitaba a los habitantes del sector oriental del *Conventus Cordubensis* el acceso directo a una ruta que penetraba en la Meseta (vía *Corduba-Sisapo*), sin tener que dar un gran rodeo y llegar a *Corduba* para desde allí tomar los mismos caminos (14).

Carecemos de fuentes antiguas escritas o epigráficas que nos informen de la existencia de esta ruta. Sólo la prospección arqueológica nos ha permitido conocer la existencia de este camino romano.

La calzada que estudiamos debía ser una vía municipal (*via vicinal*), construida y mantenida por los municipios de *Epora* y *Solia*. Este tipo de vías tienen un recorrido más corto que las *viae publicae*, llevando desde las vías públicas a determinadas ciudades, a núcleos de población rurales o a otras vías públicas o privadas (Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 7, 3 y XLIII, 8, 22.). Este es el caso de la vía *Epora-Solia*, que serviría a los intereses de dos municipios con límites territoriales comunes y enlazaba las vías *Corduba-Sisapo* y *Augusta*.

A) Descripción de la vía

A.1. Descripción topográfica.

La vía parte de Montoro (*Epora*) con dirección SE-NO, por el camino de Pozoblanco a Montoro (Hoja 903, "Montoro" del mapa topográfico escala 1: 50.000), cruza

(14) Algunas ciudades del sector oriental del *Conventus Cordubensis* como *Iliturgi* o *Isturgi*, también tenían la vía *Castulo-Sisapo*, que conocemos por *C.I.L.* II, 3270, para comunicarse con la Meseta.

el río Guadalquivir y el arroyo Arenoso, llegando a “Las Casillas” (coord. geogr.: 38° 3' 28"-4° 26' 54"), donde se conserva un tramo de calzada en perfecto estado.

El Camino atraviesa una zona donde existen varias minas de plomo argentífero y cobre que fueron explotadas entre los siglos II a. de C. y II d. de C. (DOMERGUE, 1987, 151-153): La Herrería, arroyo de Almadenejos (Montoro), etc.

La vía continúa su recorrido por los términos municipales de Villanueva, Torrecampo y Santa Eufemia, hasta llegar a la ermita de la Virgen de las Cruces (situada junto al cerro de Majadalaiglesia, posible emplazamiento de *Solia*), donde se conservan restos de la antigua vía (Hoja 834, “San Benito” del mapa topográfico escala 1: 50.000; coord. geogr.: 38° 32' 28"-4° 45' 2"). Desde *Solia* (15) la vía se encamina a Santa Eufemia (Córdoba), donde se unía a la vía *Corduba-Sisapo* (16) (Hoja 833, “Hinojosa del Duque” del mapa topográfico escala 1: 50.000).

La vía al atravesar el valle de los Pedroches discurre próxima a varias explotaciones mineras, que probablemente sacarían su producción de cobre o de plomo argentífero por este camino: Filón Zumajo en Cardeña; dehesa Quebradillas en Conquista; la Pililla y cortijo de Peralbo en Dos Torres; Almadenes de Solana, llano Tabernero y dehesa de Quirós en Pozoblanco (DOMERGUE, 1987, 113, 112, 129-130, 161-164). En Santa Eufemia también se conocen minas de plomo explotadas desde época romana, concretamente nos referimos a Minas Viejas (STYLOW, 1986, 243-245).

A.2 Aspectos técnicos, constructivos y de trazado.

Desde el punto de vista técnico, es una *via glarea strata*, presenta un pavimento de guijarros de gran tamaño (20 a 25 cm de lado) enmarcado por sillares de piedra caliza que sirven de contrafuertes. Su anchura oscila entre 4'30 y 4'60 m (XIV y XV pies romanos respectivamente).

B) Estudio histórico-cronológico

Carecemos de fuentes itinerarias que nos permitan establecer una secuencia histórica y cronológica de esta vía. La calzada cruza el Noreste de la provincia de Córdoba, zona que no ha sido suficientemente estudiada, por lo que carecemos de datos sobre su desarrollo en la Antigüedad.

(15) A. U. STYLOW (1985, 662-664), sitúa *Solia* en el cerro de Majadalaiglesia, junto a la ermita de “Nuestra Señora de las Cruces” (El Guijo, Córdoba), donde apareció la inscripción funeraria de una *soliensis*. Posteriormente, publicó un nuevo epigrafe funerario de otra *soliensis* aparecido en la ermita de Santa Eufemia, que confirmaría la ubicación de *Solia* en el cercano yacimiento romano del cerro de Majadalaiglesia (Stylow, 1986, nº 5, 249-250).

Majadalaiglesia es el yacimiento romano más importante que hasta la fecha se conoce en el Valle de los Pedroches; en él aparecen varios anillos de fortificación, restos de termas y de alcantarillado. Su necrópolis se sitúa junto a la vía *Epora-Solia*, en la ermita de “Nuestra Sra. de las Cruces”.

(16) Para un estudio en detalle del trazado de la vía *Epora-Solia* vide: E. MELCHOR (1991b, 79-86). En la citada comunicación ya dimos a conocer la existencia de esta vía; no obstante, hemos optado por incluirla en este trabajo para no mutilar la visión de la red viaria del Norte de la provincia de Córdoba, así como, para recoger los trabajos de los profesores C. DOMERGUE y G. CHIC, citados anteriormente, que nos han permitido demostrar la importancia de esta ruta como eje articulador de la producción minera del Noreste de la provincia de Córdoba.

Los trabajos de C. Domergue nos muestran el gran número de explotaciones mineras existentes en época romana en el territorio que atravesaba la vía *Epora-Solia* (DOMERGUE, 1987, 112-113, 129-130, 161, 164-166; *idem*, 1990, 47-48 y plano nº 4); mientras que A. U. Stylow, al dar a conocer las novedades epigráficas de la zona, nos informa de la existencia de cierto grado de ocupación rural del Noreste de la provincia de Córdoba en época Imperial, especialmente en los siglos I y II d. de C. (STYLOW, 1986, 235-277). Por tanto, podemos pensar que la vía *Epora-Solia* alcanzó su máximo desarrollo en los primeros siglos del Imperio.

Como hemos podido apreciar, la vía *Epora-Solia* atravesaba una importante zona minera. Suponemos que buena parte de la producción de mineral sería transportada a lomos de animales por este camino hasta *Epora*, donde se fundiría, si no se había realizado este proceso en la boca de la mina, y saldría por la *Via Augusta* hacia *Corduba*, donde sería embarcado con dirección a *Gades* y *Roma*.

Por otra parte, la vía facilitaba la llegada directa del cinabrio necesario para la obtención del oro y la plata por medio de la técnica de la amalgama; metales que, como ya hemos señalado, se encontraban en las minas de plomo argentífero y de cobre de Sierra Morena. El que los romanos conocieran tales técnicas permite explicar mejor la existencia de ciertas rutas, como las vías *Corduba-Sisapo*, *Castulo-Sisapo*, y *Epora-Solia*.

En la inscripción *CIL*. II, 3270 se nos informa de la reparación del camino que, a través del *Saltus Castulonensis*, llevaba desde *Sisapo* a *Castulo*. Esta obra fue realizada gracias a una donación del *Procurator Augusti Q. Torius Culleo*, quién pudo haber tenido intereses mineros en *Castulo*. El mantenimiento de la vía *Castulo-Sisapo*, en buen estado, facilitaría la llegada del cinabrio al distrito minero castulonense, incidiendo directamente en los costes y en la producción de plata (MELCHOR, 1992, 135-136).

Sobre la importancia de *Epora* como centro de fundición de metales y como lugar de llegada de parte de la producción de minerales de Sierra Morena, A. Carbonell nos aporta la siguiente información que lo confirma: “A la entrada de la antigua *Epora*, cerca de los rastros que han quedado del antiguo camino militar romano, se encuentran escombros de hornos y escorias de metales” (CARBONELL, 1955, 291).

V CAMINO DEL PRETORIO

Por este nombre se conoce a una vía que partiendo de *Corduba* por el Norte, se adentraba en la sierra de Córdoba.

A) Descripción de la vía

A.1 Descripción topográfica.

La vía partía de la *Porta Praetoria*, situada en la muralla Norte de la ciudad, de la que posiblemente tomó el nombre que se ha conservado hasta nuestros días. A escasos metros del antiguo recinto amurallado (Avda. Ronda de Los Tejares) aparecieron restos

de una calzada, que presentaba un pavimento de losas de piedra caliza (IBAÑEZ, 1987, 176-181).

La vía sale de Córdoba por la Avenida del Brillante (Hoja 923, "Córdoba" del mapa topográfico escala 1: 50.000), siendo franqueada por una de las necrópolis romanas de *Corduba*. En este tramo aparecieron restos de la vía que presentaba un pavimento enlosado (SANTOS GENER, 1955, 198; GARCIA Y BELLIDO, 1959, 4 y 7).

Continúa su recorrido con dirección SE-NO, pasando por el Hospital de los Morales y junto al Repetidor de Televisión. Toma la carretera local a Villaviciosa de Córdoba en el kilómetro 9,5 y la sigue hasta abandonarla en el kilómetro 14,5, encaminándose al valle del río Guadalnuño. Alcanza los ríos Guadalnuño (Hoja 922, "Santa María de Trassierra" del mapa topográfico escala 1: 50.000) y Guadiato, cruzándolos por sendos puentes, para inmediatamente después perderse su trazado.

El Camino comunicaba *Corduba* con una serie de minas de cobre y de plomo argentífero, situadas en las inmediaciones de los ríos Guadalnuño y Guadiato, que fueron explotadas en los siglos I y II d. de C.: el Mico, Casilla del Cobre, Castripicón, Lagar de la Cruz y el Desierto (DOMERGUE, 1987, 124-129).

A.2. Aspectos técnicos, constructivos y de trazado.

Según S. de los Santos Gener y A. García y Bellido, la vía estaba enlosada a la salida de Córdoba, característica muy frecuente de las calzadas, cuando se acercan a los grandes núcleos urbanos. Este dato ha sido confirmado recientemente, al realizarse unas zanjas en la Plaza de Colón y en la Avenida Ronda de los Tejares, donde aparecieron restos del camino enlosado, según nos informa el arqueólogo R. Hidalgo.

A.3 Obras de fábrica.

Puente sobre el río Guadalnuño.

Coord. geogr.: 37° 58' 57" - 4° 51' 54".

Puente de cuatro arcos realizados con sillares de caliza. Su perfil es ligeramente alomado. Presenta tajamares semicirculares y espolones cuadrangulares, que mueren a la altura del arranque de los arcos. Parece haber sufrido fuertes reparaciones en los tímpanos, rampas de acceso y pretilos, pues contrasta su tosca fábrica con la del resto del puente.

Entre los arcos destaca el primero de la margen izquierda, que presenta el dovelaje partido; esta característica se aprecia en varios puentes romanos de la Península Itálica (BLAKE, 1947, 212), así como en dos de nuestra provincia: el puente sobre el arroyo de Fontalba (MELCHOR, 1991a, 157-158, 168) y el puente sobre el arroyo de Yegüeros (MELCHOR, 1987, 261-262). El primer arco de la derecha presenta una construcción de grandes sillares y dovelas que nos llevan a pensar en una posible fábrica romana.

Creemos que el primer arco de la margen izquierda, los arranques de las pilas y el primer arco de la margen derecha son de fábrica romana, mientras que el resto del

puede parecer haber sido reconstruido posteriormente, probablemente en época musulmana, momento en que la antigua vía romana fue integrada en un nuevo camino que unía Córdoba y Badajoz (HERNANDEZ GIMENEZ, 1967, 37-123).

Puente sobre el río Guadiato.

Coord. geogr.: 37° 59' 14"-4° 52' 0".

Puente de ocho arcos, presenta tajamares semicirculares y espolones cuadrangulares. Los arcos han sufrido múltiples reparaciones, sustituyéndose en algunos la piedra por ladrillo. Para C. Fernández Casado el puente conserva varios arcos de fábrica romana (FERNANDEZ CASADO, 1980, s.p.). Para nosotros el puente debió ser realizado con posterioridad al situado sobre el río Guadalnuño, probablemente en época musulmana (BERMUDEZ CANO, 1993).

B) Problemática

Nos encontramos en este camino con dos puentes que franquean el Guadiato y el Guadalnuño, situados unos mil metros antes de que los dos ríos se unan. Creemos que carece de sentido construir dos puentes casi juntos, cuando con uno solo hubiese bastado para salvar el cruce de ambos ríos. Tan sólo podemos explicarnos este hecho si aceptamos que el puente sobre el río Guadiato fuese de construcción posterior al existente sobre el río Guadalnuño. El camino del Pretorio originariamente debió de cruzar ambos ríos, ya que existen importantes yacimientos mineros en la margen derecha del río Guadiato, aunque probablemente este segundo río fuese cruzado no por puente, sino por vado.

Como ya indicamos, R. Corzo Sánchez (*vide* nota 4) cree que éste fue el trazado seguido por la vía *Corduba-Emerita*. Nuestras prospecciones sobre el terreno nos hacen pensar que fue un camino "secundario", destinado a la explotación de las minas cercanas a *Corduba* y de las existentes en la margen derecha del Guadiato. Dicho camino, más arriba del cruce del río Guadalnuño no ha dejado resto material alguno, lo que contrasta con la existencia de tramos de calzada y de tres puentes romanos en la ruta que unía *Corduba* y *Mellaria* por la margen izquierda del Guadiato.

Recientes estudios sobre minería romana, que se encuentran en curso de realización, pondrán de manifiesto la existencia de importantes yacimientos de cobre y plomo argentífero en los términos municipales de Villaviciosa de Córdoba y Villanueva del Rey (17). Tales datos confirman la existencia de una ruta *Corduba-Mellaria* que discurriría por la margen derecha del río Guadiato, y que estaría destinada fundamentalmente al transporte y a la comercialización del mineral de Sierra Morena.

C) Estudio histórico-cronológico

El Camino del Pretorio comunicó *Corduba* con un importante foco de producción de cobre, que permaneció activo durante los dos primeros siglos de nuestra Era, así

(17) Información proporcionada por D. José García Romero, que en la actualidad realiza su Tesis Doctoral sobre minería de la provincia de Córdoba en época romana.

como con otras explotaciones mineras situadas en los términos de Villaviciosa de Córdoba, Villanueva del Rey y Fuente Obejuna. Nos encontramos con toda seguridad ante un camino minero. Estos caminos han sido constatados en otras zonas de la Bética (SILLIERES, 1990, 516-520), unían los centros de producción minera con la ciudad de la que dependían administrativamente, y fueron construidos especialmente para facilitar el transporte de los minerales.

Como señalamos al inicio del trabajo, todos estos caminos formaron un entramado viario destinado a facilitar la administración y la explotación económica de la zona Norte del *Conventus Cordubensis*, así como a potenciar su integración en los circuitos comerciales y administrativos de la Bética. La riqueza minera de la región incidió notablemente en el trazado de las vías que la surcaban; por ellas llegaba el cinabrio sisaponense a las fundiciones situadas en las minas, o en las poblaciones cercanas, y salía el metal preparado para ser embarcado en los puertos fluviales del *Baetis*.

Bibliografía

- AMO, M. DEL, (1973): "Estudio preliminar sobre la romanización en el término de Medellín (Badajoz)", *N.A.H.* 2.
- BARCELO, J., (1984): *Descripción de las Cañadas Reales de León, Segovia, Soria y ramales de la de Cuenca y del Valle de la Alcudia*. Madrid.
- BENDALA, M., (1977): "Notas sobre las estelas decoradas del Suroeste y los orígenes de Tartessos", *Habis* 8, pp. 117-148.
- BENDALA, M.; HURTADO, V.; AMORES, F., (1979-80): "Tres nuevas estelas de guerreros en la provincia de Córdoba", *Habis* 10-11, pp. 381-389.
- BERMUDEZ CANO, J. M., (1993): "La trama viaria propia de Madinat Al-Zahra y su integración con la de Córdoba", *Anales de Arqueología Cordobesa* 4, pp.
- BLAKE, M. E., (1947): *Ancient roman construction in Italy from the prehistoric period to Augustus*. Washington.
- BLAZQUEZ, A., (1901): "Descripción de España por Abu-Abd-Allah-Mohamed-Al-Edrisi", *B.S.G.M.* XLIII, pp. 7-51.
- , (1912): "Vías romanas de la Beturia de los túrdulos, por D. Angel Delgado", *B.R.A.H.* LXI, pp. 359-370.
- CARBONELL, A., (1885-1947): *De la tierra cordobesa*. Inédito.
- , (1955): "Antigüedades y datos prehistóricos de los términos municipales de Montoro y Villanueva de Córdoba", *B.R.A.C.* 73, pp. 291-297.
- CHIC GARCIA, G., (1991): "Estrabón y la practica de la amalgama en el marco de la minería Sudhispánica: un texto mal interpretado", *La Bética en su problemática histórica*. Granada, pp. 7-29.
- CORCHADO, M., (1968): "El camino de Toledo a Córdoba", *Anuario de Historia Económica y Social*, pp. 621-634.
- , (1969): "Estudio sobre vías romanas entre el Tajo y el Guadalquivir", *A.Esp.Arq.* XLII, pp. 124-158.
- CORZO, R.; TOSCANO, M., (1992): *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla.
- DOMERGUE, C., (1987): *Catalogue des mines et des fonderies antiques de la Péninsule Ibérique*. Madrid, II vol.
- , (1990): *Les mines de la Péninsule Ibérique dans l'Antiquité romaine*. París/Roma.
- FERNANDEZ CASADO, C., (1980): *Historia del puente en España, puentes romanos*. Madrid.
- FERNANDEZ CORRALES, J. M., (1987): *El trazado de las vías romanas en Extremadura*. Madrid.
- FERREIRO, M., (1985): *Cesar en España*. Sevilla, 1985, Tesis Doctoral inédita.
- GARCIA Y BELLIDO, A., (1959): "El sarcófago romano de Córdoba", *A.Esp. Arq.* XXXII, pp. 3-38.

- HERNANDEZ GIMENEZ, F., (1967): "Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste en la época musulmana", *Al-Andalus* 32, pp. 37-123.
- IBANEZ, A., (1987): "Intervención arqueológica de urgencia en Ronda de Los Tejares 6 de Córdoba", *Anuario Arqueológico de Andalucía* 3, pp. 176-181.
- LABORDE, A., (1806): *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*. París. Reeditado por la *Revue Hispanique* LXIII (1925).
- LACORT NAVARRO, P. J., (1991): "El contexto arqueológico romano en el territorio de *Ucubi* (Espejo)", *II Encuentros de Historia Local: la Campiña*. Córdoba, 1991, pp. 173-190.
- LIZ GUIRAL, J.; MARTIN BUENO, M., "Dos nuevos puentes romanos cordobeses", inédito, s.p.
- MELCHOR GIL, E., (1987): *La red de comunicaciones romana en la provincia de Córdoba*. En prensa.
- , (1991,a): "La red viaria romana de la campiña de Córdoba: sector oriental", *II Encuentros de Historia Local. La Campiña*. Córdoba, pp. 151-172.
- , (1991,b): "Camino romano entre Montoro y el valle de los Pedroches: La vía *Epora-Solia*", *III Encuentros de Historia Local. Alto Guadalquivir*. Córdoba, pp. 79-86.
- , (1992): "Sistemas de financiación y medios de construcción de la red viaria hispana", *Habis* 23, pp. 121-137.
- MELLADO, J.; MURO, P., (1987): "Un nuevo miliario hallado en la Provincia de Córdoba", *Actas del II Congreso Andaluz de Estudios Clásicos. Antequera, 1984*. Málaga, pp. 345-348.
- OCAÑA, J., (1981): "Caminos viejos de Los Pedroches", *B.R.A.C.* 102, pp. 71-90.
- PALOMERO S., (1990): "El puente romano de San Clemente y la fuente romana de Alberca de Záncara: dos obras de fábrica en la calzada *Carthago Nova-Segobriga* a su paso por la actual provincia de Cuenca", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza, pp. 355-372.
- ROLDAN, J. M., (1975): *Itineraria Hispana*. Valladolid.
- RUIZ MURILLO, J., (1922): *La ilustre y noble villa de Hinojosa del Duque*. Hinojosa del Duque.
- SANTOS GENER, S. DE LOS, (1955): *Historia de Córdoba*. Obra inédita.
- SILLIERES, P., (1980): "Sisapo: prospections et decouvertes", *A. Esp. Arq.* LIII, pp. 49-57.
- , (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Meridionale*. París.
- STYLOW, A. U., (1985): "Ordenación territorial romana en el valle de Los Pedroches (*Conventus Cordubensis*)", *XVII C.N.A. (Logroño, 1983)*. Zaragoza, pp. 657-666.

Enrique MELCHOR GIL

——, (1986): “Beiträge zur lateinischen Epigraphik im Norden der Provinz Cordoba”,
M.M. 27, pp. 235-277.

THOUVENOT, R., (1973): *Essai sur la province romaine de Betique*. París.

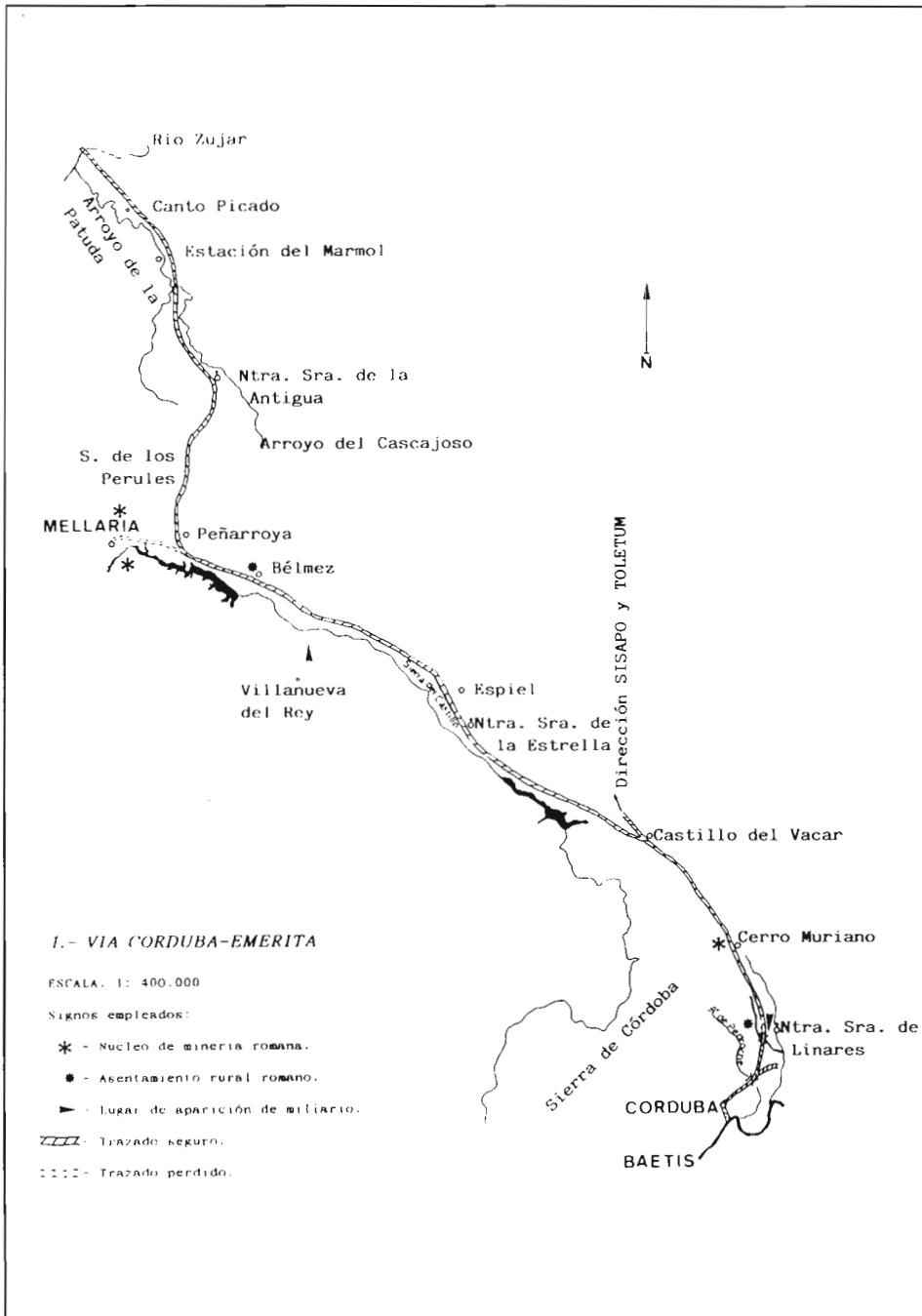


Figura 1.

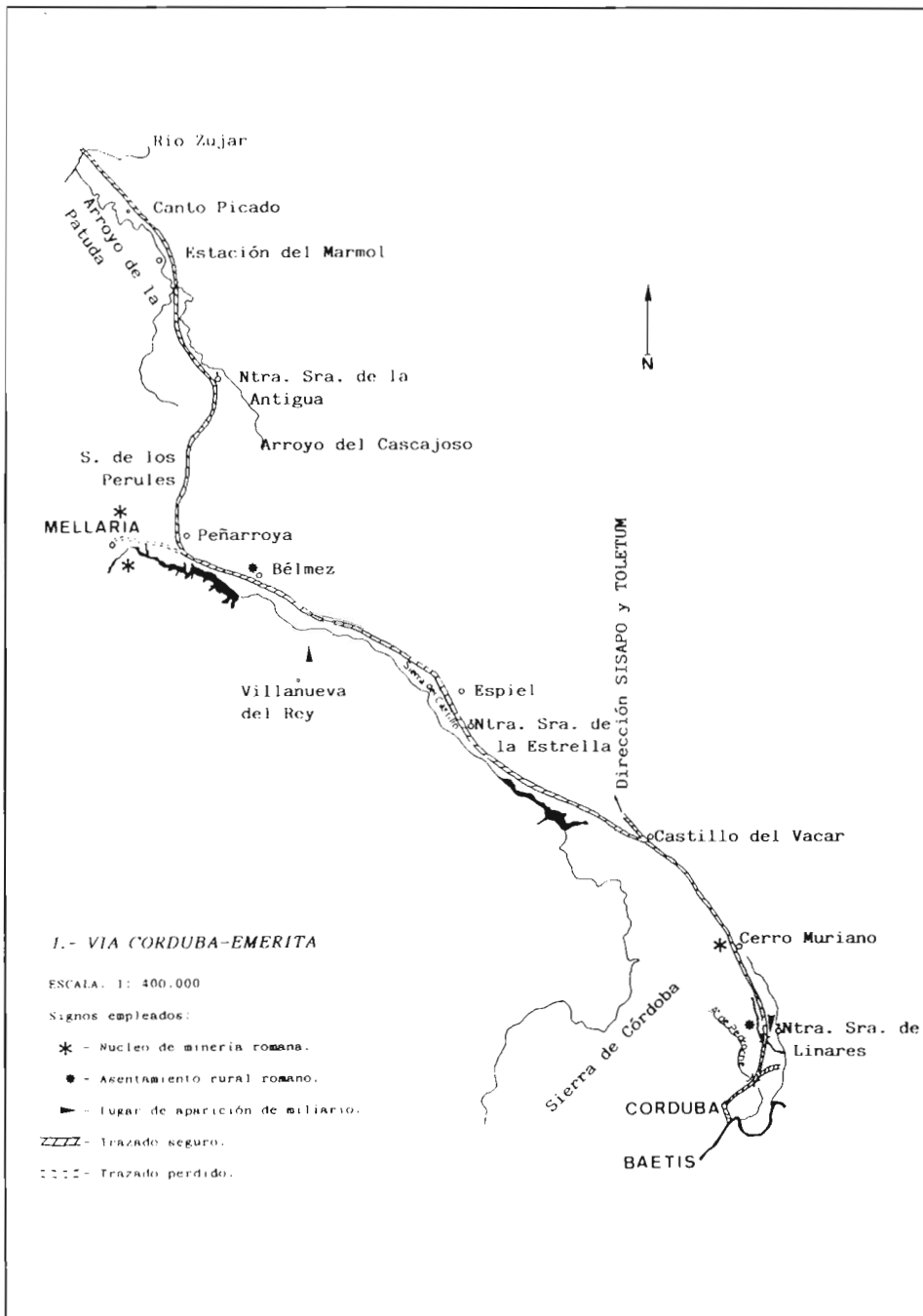


Figura 1.

Enrique MELCHOR GIL

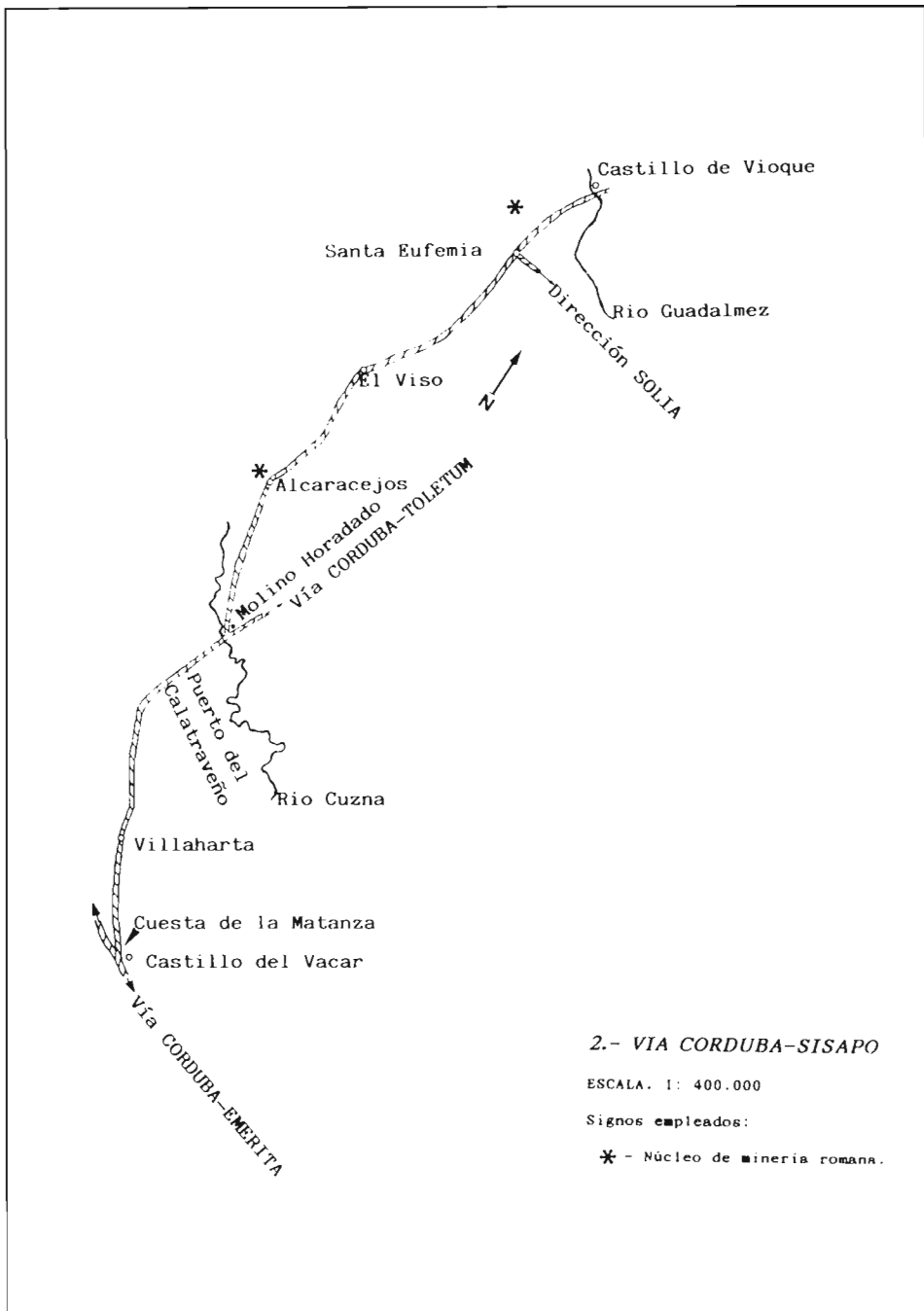


Figura 2.

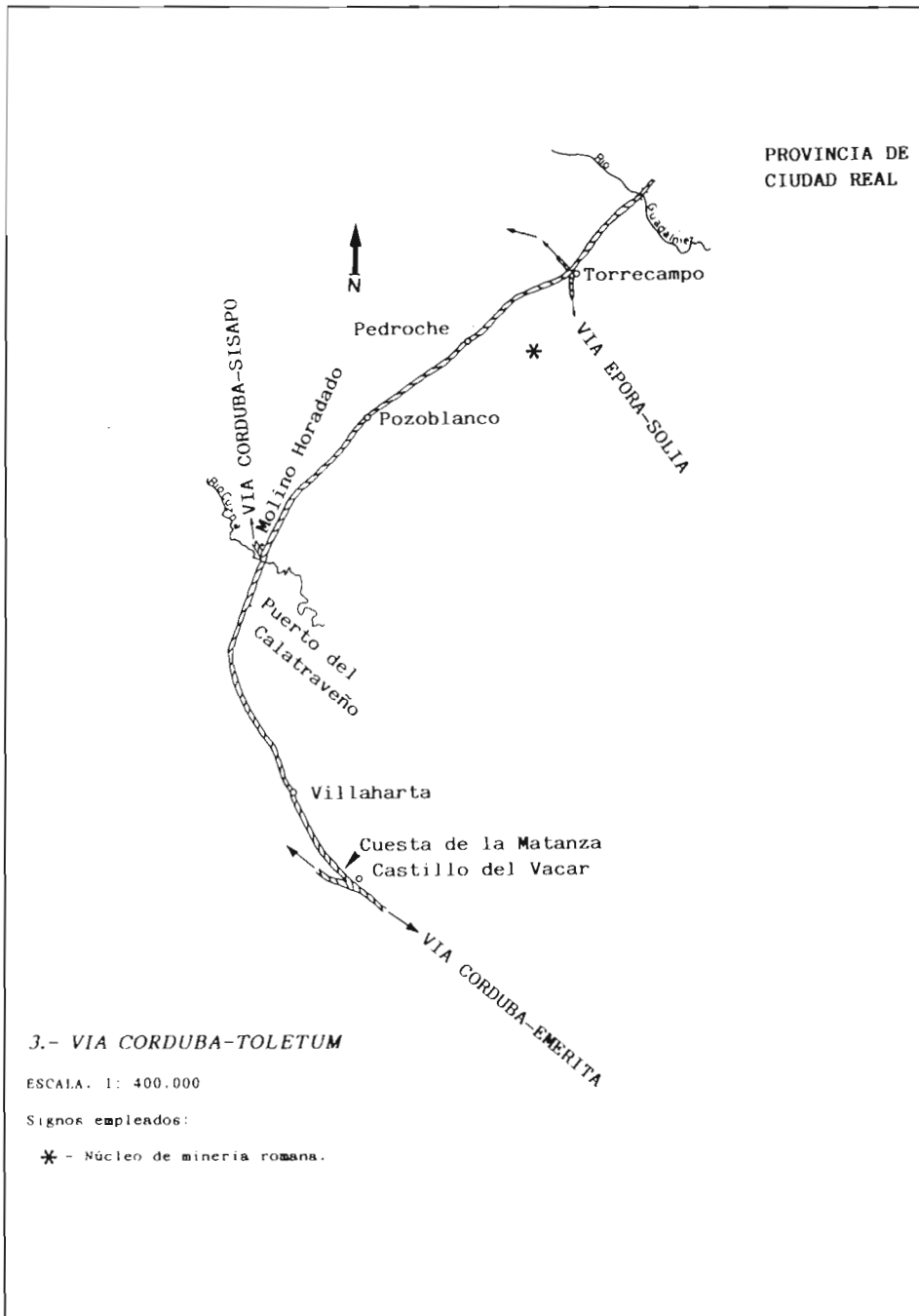


Figura 3.

Enrique MELCHOR GIL

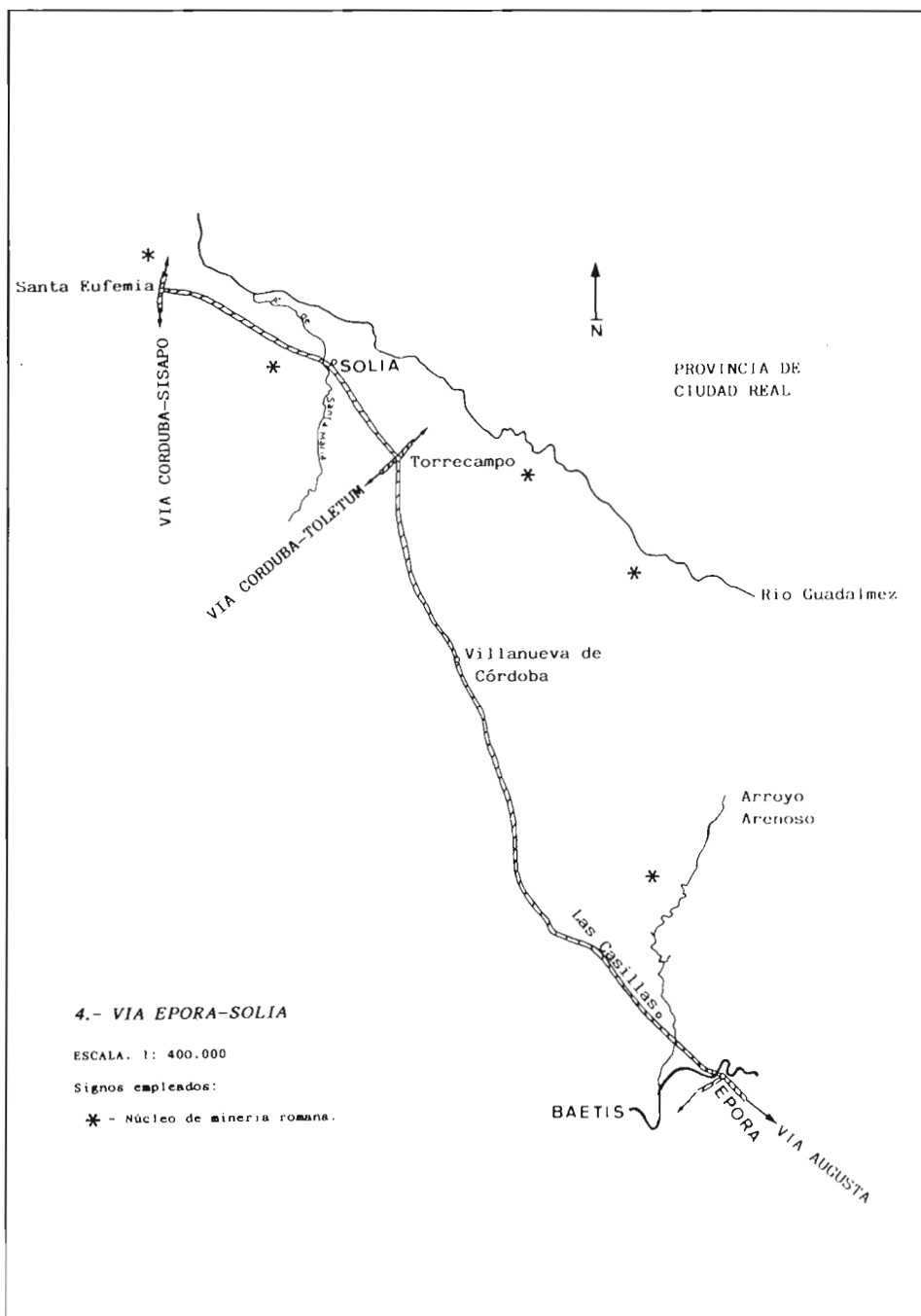


Figura 4.

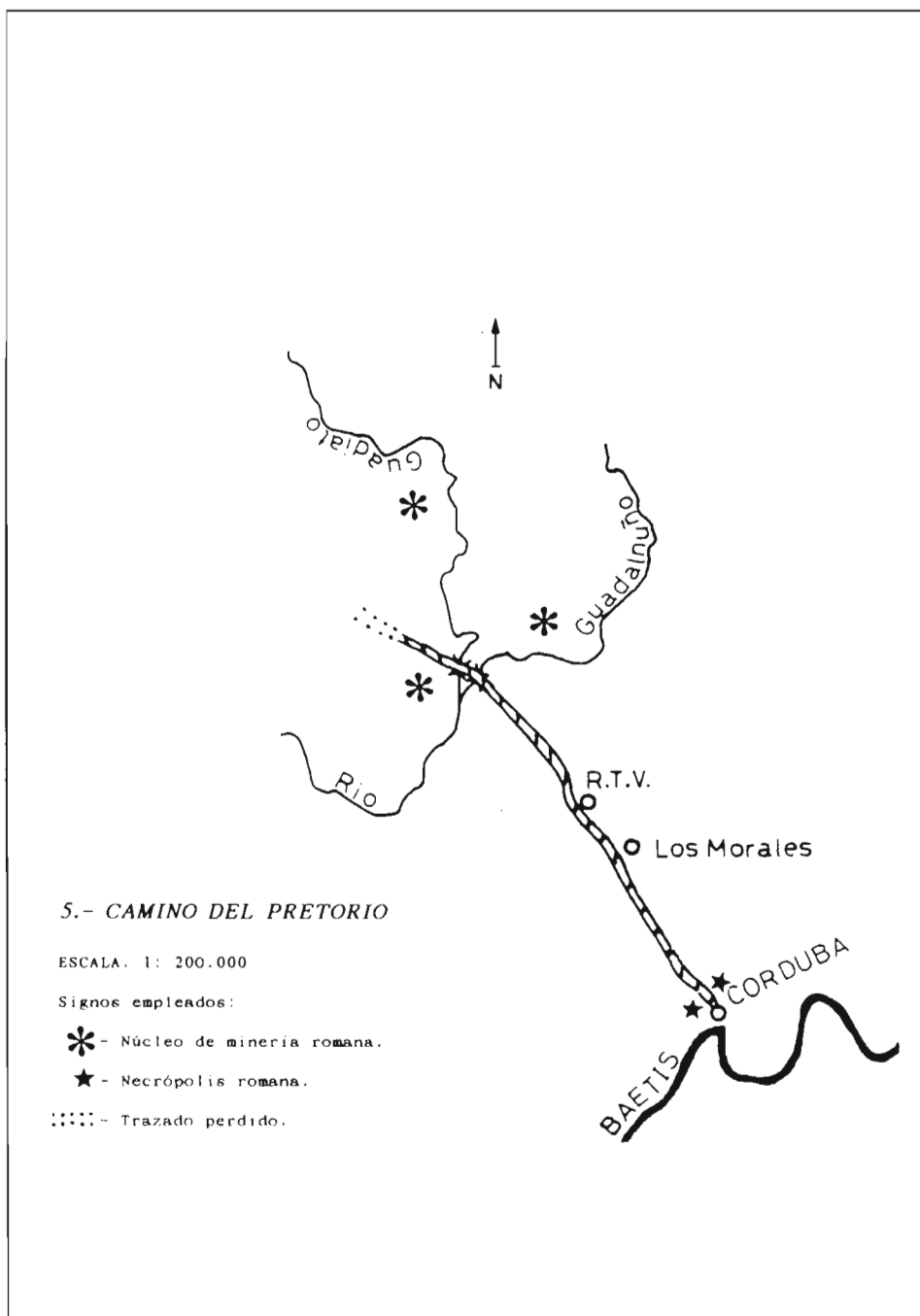


Figura 5.

Enrique MELCHOR GIL



Lám. 1. Puente sobre el arroyo de Linares.



Lám. 2. Vía *Corduba-Emerita* a su paso por la loma de Los Escalones. La vía discurre unos metros encajonada en la roca.

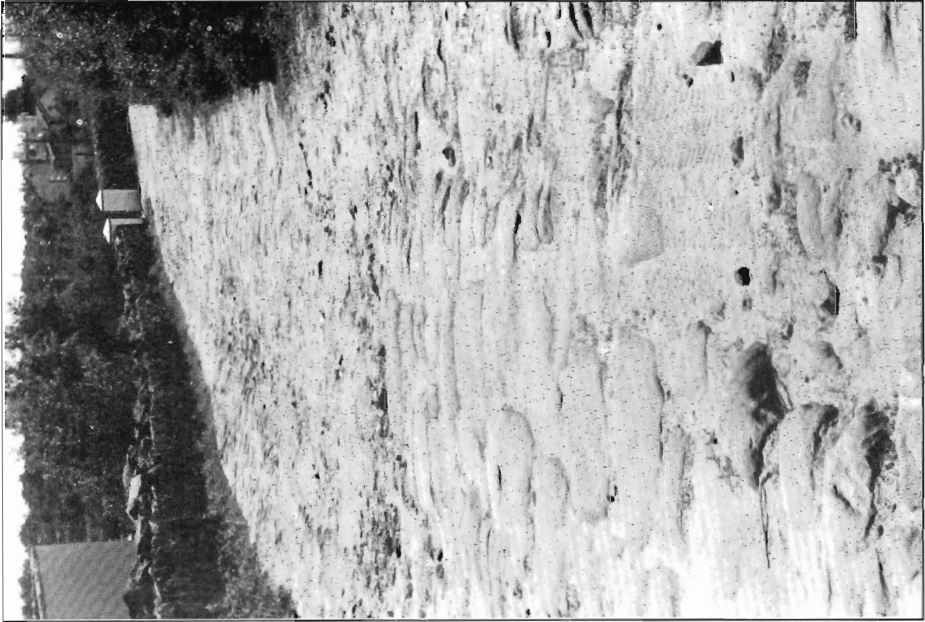


Lám. 3. Vía *Corduba-Emerita* en las inmediaciones de la estación del Mármol.

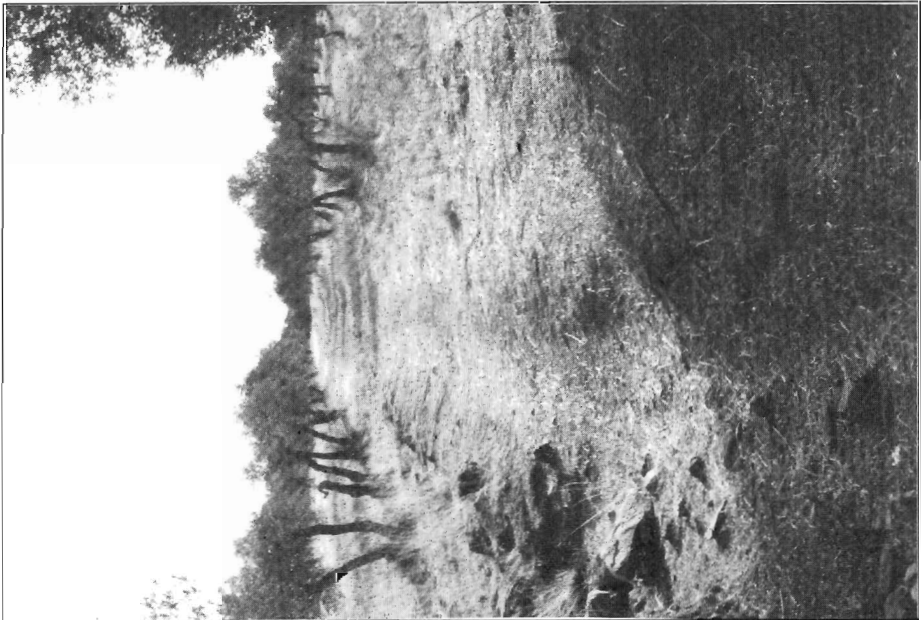


Lám. 4. Vía *Corduba-Sisapo* en las inmediaciones del castillo de Vioque. Detalle constructivo.

Enrique MELCHOR GIL



Lám. 6. Vía Epora-Solja a su paso por Las Casillas.



Lám. 5. Vía Corduba-Emerita a su paso por la ermita de Nuestra Sra. de la Antigua.



Lám. 7. Vía *Epora-Solia* a su paso por Las Casillas.



Lám. 8. Puente sobre el río Guadalnuño (camino del Pretorio). Primer arco de la margen derecha.