

EL CAMINO CALIFAL DE CÓRDOBA A TOLEDO:
ASPECTOS GEOGRÁFICOS

THE CALIPHAL PATH FROM CORDOBA TO TOLEDO:
GEOGRAPHICAL ASPECTS

JUAN VARELA ROMERO¹
Universidad de Córdoba

Recibido: 20 de junio de 2020.

Aceptado: 16 de noviembre de 2020.

RESUMEN

Desde el siglo VIII, varios geógrafos e historiadores se han hecho eco de la importancia de los caminos que recorrían al-Andalus. Uno de ellos, de gran importancia por las dos ciudades que unía, ha sido especialmente estudiado, sobre todo en fechas recientes. En este trabajo, se analizan los pormenores geográficos de cada etapa y su complejidad para llevarla a cabo, usando la herramienta digital Google Earth y la elevación del terreno en 3D. Utilizando los textos andalusíes y algunos estudios más modernos, identificaremos el camino óptimo, o más utilizado, entre Córdoba y Toledo, localizando los lugares de descanso de cada etapa.

PALABRAS CLAVE

Córdoba; Toledo; al-Andalus; camino; ruta; califato omeya.

ABSTRACT

Since 8th century onwards, various geographers and historians have echoed the importance of roads throughout al-Andalus. One of them, of great important for the two cities it linked, has been specially studied, mainly recently. In this work, the geographical details of each stage and their complexity are analysed to carry it out, using the digital Google Earth tool and 3D terrain elevation. Using the Andalusian texts and some more modern studies, we will identify the optimal, or most widely used, path between Córdoba and Toledo, locating the resting places of each stage.

KEYWORDS

Córdoba; Toledo; al-Andalus; road; path; Umayya Caliphate.

«I am told there are people who do not care for maps, and find it hard to believe». «Me han dicho que hay gente a la que no le interesan los mapas; lo encuentro difícil de creer» Robert Louis Stevenson. (My first book. 1894)

¹ E-mail: l23varoj@uco.es. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9693-0955>

1. INTRODUCCIÓN

Los caminos que unían Córdoba y Toledo han sido objeto de estudio desde muy antiguo. Diversos geógrafos musulmanes, desde la entrada del islam en la península ibérica, han escrito sobre los trazados de estas distintas vías. Las rutas se establecían dependiendo de la época del año, el tipo de viaje, o de los viajeros; pudiendo hacerse más corto o más largo, según los intereses del momento. Este camino adquirió una mayor relevancia que cualquier otro. Recordemos, que Córdoba fue elegida por los musulmanes la capital de al-Andalus, mientras que Toledo había sido, hasta ese momento, la capital del reino visigodo de Hispania; eran, por lo tanto, las dos ciudades más importantes de toda la península ibérica a comienzos del siglo VIII. El *Ajbār maymū'a*, es una de las crónicas andalusíes que más espacio dedican al período comprendido entre la conquista musulmana y el establecimiento del primer omeya, 'Abd al-Raḥmān al-Dājil (el que entra, el inmigrado).²

Según esta crónica, tras descartar Mūsà seguir el mismo itinerario que anteriormente había recorrido Tāriq, los guías proporcionados por Julian, que los acompañan, le proponen conducirlo por una ruta a lo largo de la cual podrá conquistar otras nuevas ciudades.³ Esto concuerda con el relato atribuido a Ahmad al-Razi sobre el itinerario de Tāriq: tras la victoria sobre las tropas visigodas de Rodrigo, se dirige a Écija, donde, después de conquistar la plaza, divide su ejército en cuatro destacamentos; uno se dirige a Córdoba, otro a Málaga, el tercero a Elvira y el último, comandado por el propio Tāriq a Toledo.⁴ La rapidez con que los musulmanes llegaron a dichas ciudades hace pensar muchas de las calzadas romanas, o al menos los trazados de estas, seguían en uso en la Península.

Entre mediados del siglo IX y finales del X, varios geógrafos musulmanes elaboraron sus compendios de Geografía con el nombre genérico de *Kitab al-masālik wa-l-mamālik*, que podría traducirse como «Libro de rutas y reinos» y que, además del mismo título, tendían a tener un contenido semejante, si bien se fueron paulatinamente enriqueciendo con nueva información. Son, pues, similares las obras de al-Ŷa'qūbī, al-Iṣṭajrī, así como las de Ibn Ḥawqal, al-Muqaddasī y una obra de al-Idrīsī.⁵

El geógrafo Ibn Hawqal, que trabajó para el califato fatimí bajo la apariencia de ser un comerciante, viajó a lo largo de todo el mundo islámico a mediados del siglo X, siendo el único que realmente estuvo en al-Andalus, conociendo el territorio de primera mano en el 948, año en que llegó a Córdoba.⁶ Ibn Hawqal, ofrece una larga relación de ciudades y una no menos valiosa relación de itinerarios y rutas, con especial atención a la ruta que debían seguir las tropas desde Córdoba hasta Medinaceli, donde estaba a mediados del siglo X la frontera con los cristia-

² Molina, L., «Crónicas del temprano Al-Andalus. A propósito de dos nuevas traducciones». *Al-Qantara*. Revista de Estudios Árabes, XXXIV, 2013, p. 188.

³ Lafuente M., *Ajbar machmuá*, 1867, pp. 9-21.

⁴ Molina, L., «Los itinerarios de la Conquista: El relato de 'Arib». *Al-Qantara*. Revista de Estudios Árabes, XX, 1999, p27.

⁵ Franco-Sánchez, F., «Al-Masālik Wa-l-Mamālik: Precisiones acerca del título de estas obras de la literatura geográfica árabe medieval y conclusiones acerca de su origen y estructura». *Philologia Hispalensis*, 31/2, 2017, p. 39.

⁶ Piqueras, J., «Cartografía islámica de Sharq al-Andalus. Siglos X-XII. Al-Idrisi y los precursores», *Cuadernos de Geografía*, 86, 2009, pp. 138 y 143.

nos.⁷ A pesar de las informaciones que nos dejaron las crónicas de las rutas seguidas por los musulmanes, hasta fechas bastantes recientes no se han llevado a cabo estudios en profundidad sobre los diferentes trayectos y sus circunstancias. Uno de los mejores trabajos realizados en ese sentido es de José Alemany,⁸ a comienzos del siglo XX, quien recopiló todos los textos conocidos hasta ese momento, en su obra *Geografía de la península ibérica en los escritores árabes*; tratándose de un compendio de documentos y mapas. Sin embargo, centrándonos en el tema de este trabajo, uno de los mejores estudios sobre el camino de Córdoba a Toledo, lo realizó el arquitecto barcelonés Felix Hernández en 1959, donde asegura que esta ruta no se correspondía en absoluto con una antigua calzada romana,⁹ sino que podría consistir, simplemente, en el trazado más corto entre las dos ciudades. De igual modo, el también arquitecto Leopoldo Torres Balbás, coincidía en que «no hay noticia de ninguna calzada romana de importancia que fuese, más o menos directamente, desde Córdoba a Toledo atravesando los puertos de Sierra Morena».¹⁰

Complementando los datos anteriores, el historiador Amador Ruibal, aseguró que si Toledo está a 210,5 km al norte y 65,5 km al este con relación a Córdoba, midiendo 228,8 km la recta imaginaria de unión entre las dos ciudades, el camino más lógico entre ambas sería el que, teniendo en cuenta la orografía, aumentara lo menos posible esta distancia.¹¹ Esto quiere decir que, si se trazara una línea recta imaginaria que uniera las dos ciudades, veríamos cómo el camino de posta entre Toledo y Córdoba, que existió hasta finales del siglo XVIII, se acercaría fácilmente a este trazado virtual, pasando por Ciudad Real y el Valle de Alcuía con los siguientes apostaderos: Toledo, Orgaz, Venta de San Juan de Dios, Venta de la Zarzuela, Malagón, Ciudad Real, Caracuel, Almodóvar del Campo, Venta de Alcuía, Conquista, Venta del Puerto, Adamuz y Córdoba¹² (Figs. 1, 2 y 3).

Más recientemente, el medievalista Eneko López, ha realizado un interesante estudio del camino entre Córdoba y Toledo basado en el uso del Sistema de Información Geográfica (SIG) en el que, desarrollando una línea imaginaria que une ambas poblaciones, genera una ruta óptima teniendo en cuenta la orografía de los distintos lugares y que viene a coincidir con el trazado que señaló Ibn Hawqal.¹³

⁷ Ibn Hawqal. *Configuración del Mundo...*, Trad. M. J. Romani Suay, Valencia, 1971, pp. 60-68.

⁸ Alemany, J., *Geografía de la península ibérica en los escritores árabes*, Granada, 1921.

⁹ Hernández, F., «El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana», *Al-Andalus: Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, 24-1, 1959, p. 2.

¹⁰ Torres Balbás, L., «La Vía Augusta y el arrecife musulmán». *Al-Andalus: Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, 24-1, 1959, p. 444.

¹¹ Ruibal, A., «El camino de Toledo a Córdoba por el paso de Alhover y su defensa», *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo II, 1987, p. 37.

¹² Rodríguez P., *Itinerario de las carreras de posta*. Imprenta de Antonio Pérez de Soto, Madrid, 1761, p. 22.

¹³ López, E., «La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG». *Arqueología y Territorio Medieval*, 19, 2012.

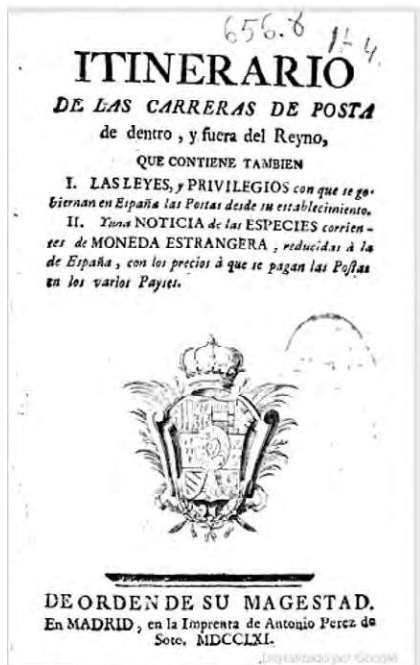


Fig. 1. Portada del libro *Itinerario de las carreteras de posta*, impreso en España en 1761.

	Leguas.
de Madrid à Getafe.	2 1/2
de Getafe à Illescas.	4
de Illescas à Cabañas.	3
de Cabañas à TOLEDO.	3
de Toledo à Orgáz.	5
de Orgáz à la Venta de Juan de Dios.	4
de la Venta de Juan de Dios à la de la Zarzuela.	4
de la de la Zarzuela à Malagon.	2 1/2
de Malagon à CIUDAD-REAL.	4
de Ciudad-Real à Caracuel.	3
de Caracuel à Almodóvar del Campo.	3
de Almodóvar à la Venta de Alcudia.	5
de la de Alcudia à la Conquista.	4
de la Conquista à la Venta del Puerto.	5
de la Venta del Puerto à Adamuz.	4
de Adamuz à CORDOVA.	5
Total	61

En el margen izquierdo se lee verticalmente 'Cajón N.º 1 LA MANCHA'.

Fig. 2. Página 22 del libro *Itinerario de las carreteras de posta* (vid. Fig. 1) con el trayecto de Madrid a Córdoba.

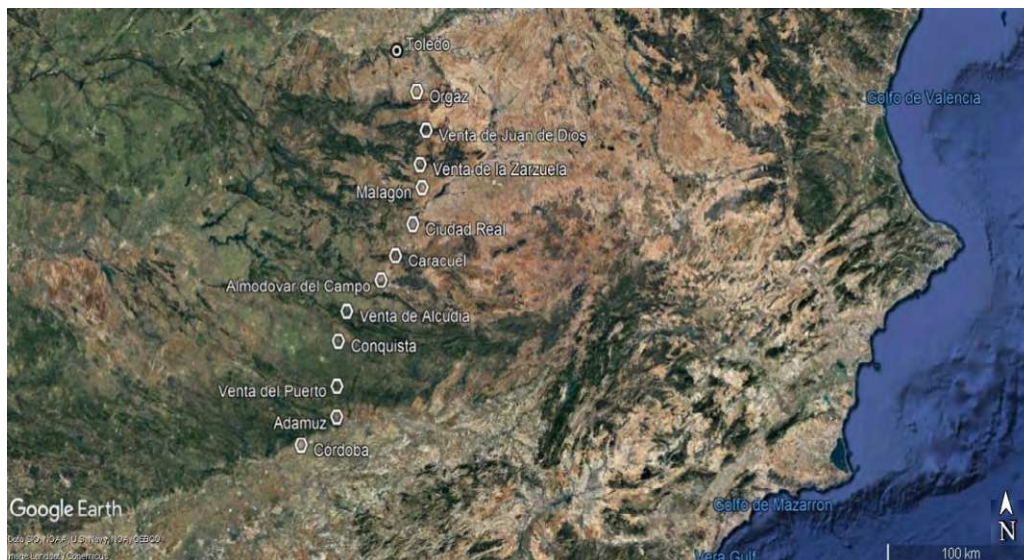


Fig. 3. Trazado del camino de posta entre Toledo y Córdoba, según el itinerario oficial de 1761 (vid. Fig. 2). Sobre imagen de Google Earth editada por el autor, donde se han señalado las distintas etapas de esta ruta.

2. DE CÓRDOBA A CARACUEL

En el siglo X, las murallas de Córdoba limitaban exclusivamente el área de lo que los musulmanes denominaban la «medina» y que tras la conquista cristiana vino a llamarse la «villa»; es decir, intramuros de la urbe romana. En esa época, la puerta oriental de la ciudad, que vendría a coincidir con la entrada de la antigua «vía Augusta», se denominaba puerta de Toledo,

la *Bab Tulaytula* que cita Ibn Baškuwāl,¹⁴ y que pasaría a llamarse Puerta de Hierro a partir del siglo XIII con la toma de la ciudad por Fernando III.¹⁵

Con toda probabilidad, esta puerta era la utilizada por tropas y viajeros con destino a Toledo, que cruzando el arrabal de *al-Sharqía*, pasarían cercanos a la recién fundada Medina Azahira, en dirección noreste hasta pasar Alcolea. El trazado en estos primeros kilómetros es llano, una zona salpicada de meandros, llanuras aluviales y torronteras, donde se superponen en suave pendiente las terrazas fluviales de tierras fértiles sobre la vega del río¹⁶ cruzada por tres pequeños arroyos en sentido norte-sur, el Pedroches, el Rabanales y el Guadalbarbo, que vienen a desembocar en el propio Guadalquivir y que, por su reducido cauce, no supondrían problema alguno para cruzarlos; independientemente de que cada uno de los arroyos disponía de sendos puentes de época romana.¹⁷ Recordemos que la «vía Augusta», como parte de la extensa y organizada red viaria romana, unía Roma con Cádiz, condicionada en su mayor parte por los cursos fluviales y otros accidentes geográficos. El trazado de la «vía Augusta» en el Alto Guadalquivir ha sido descrito en varias fuentes antiguas como el *Itinerario de Antonino*, el *Anónimo de Rávena*, o los conocidos *Vasos de Vicarello*;¹⁸ por lo que es fácilmente identificable paralelo al curso del Guadalquivir, por su margen derecha, donde la vía describe casi una línea recta que une Córdoba con Alcolea, mientras que el río se acerca y se aleja, formando suaves meandros. Pierre Sillières indica que, cuando se ensanchó la antigua carretera Nacional IV, al este de Alcolea, en 1985, aparecieron restos de la antigua vía romana, que fue destruida parcialmente por acción de las excavadoras.¹⁹

Debemos suponer, que la zona entre Córdoba y Alcolea estaba salpicada de granjas y almunias, con sembrados y espacios de labor, condicionados por la fertilidad de las tierras ribereñas y la facilidad de comunicación por vía terrestre o fluvial; al menos hasta la desembocadura del Guadalmeñato, río llamado *Armilata* en la Antigüedad y que vierte sus aguas en el Guadalquivir unos tres kilómetros al este de Alcolea, esto es, unos catorce kilómetros después de salir de Córdoba. Próximo a su desembocadura, se levanta sobre el Guadalmeñato el llamado puente Mocho sobre la «vía Augusta»,²⁰ que permite cruzarlo en dirección noreste hacia la Comarca del Alto Guadalquivir. Sin embargo, este camino de Córdoba a Toledo en el siglo X (y posiblemente mucho tiempo atrás), abandonaba el curso fluvial del Guadalquivir para girar hacia el norte por un valle angosto que bien podría identificarse con un paleocauce

¹⁴ Hernández, F., «El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana», p. 6.

¹⁵ Escobar, J.M., «El recinto amurallado de la Córdoba bajomedieval», *Actas del Coloquio La Ciudad Hispánica siglos XIII al XVI*. Edit. Universidad Complutense. Madrid, 1987, p. 145.

¹⁶ López, A., «El término de Córdoba. Caracteres generales», *Córdoba capital*, Vol. 3, Córdoba, 1994, p. 3.

¹⁷ Los puentes sobre los arroyos Pedroche y Rabanales han sido estudiados, entre otros, por Francisco Javier Rubiato Lacambra en «Huellas romanas en la provincia de Córdoba. Calzadas y puentes», PH: *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 38, 2002, pp. 138-147. Rodríguez Neila, J.F., *Historia de Córdoba I. Del amanecer prehistórico al ocaso visigodo*, Monte de Piedad de Córdoba, Córdoba, 1988. Fernández Casado, C., *Historia del puente en España. Puentes romanos*. CSIC, Madrid, 1980.

¹⁸ Melchor, E., «La red viaria romana en la comarca del Alto Guadalquivir». *Orígenes históricos de Villafranca de Córdoba*. Cabrera, E.; Córdoba, R.; Melchor, E. y Segado, L. (Coords.), Servicio de Publicaciones UCO, Córdoba, 2013, pp. 101-124; p.103.

¹⁹ Sillières, P., *Les voies de communication de l'Hispanie Meridionale*. Paris, 1990, p. 303.

²⁰ Vaquerizo Gil, D., (Dir.) *Guía arqueológica de Córdoba*, Plurabelle, Córdoba, 2003, p. 42.

del Guadalmeñato, por donde hoy día discurre la carretera de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir CH-1, en paralelo al embalse San Rafael de Navallana. Son sólo cuatro kilómetros hasta cruzar de nuevo el río Guadalmeñato, al que habíamos dejado atrás, y que aparece nuevamente, tras varios meandros, ocultos hoy por la gran masa de agua que compone el embalse. Esta es ya una zona montañosa de suaves colinas, donde el camino se acerca y se aleja del cauce del Guadalmeñato, siempre en dirección norte, aprovechando los cauces de pequeños arroyos que cruzan la zona, hasta alcanzar el final de la primera etapa.

Citado por cronistas musulmanes, el convento o monasterio de San Zoilo Armilatense, que con toda probabilidad tomó su nombre del río Armilata que circulaba a sus pies, se encontraría a unas treinta millas al noreste de Córdoba (15 km al norte de Alcolea), en una zona abrupta de difícil acceso. Entre los años 1008 y 1009, la zona próxima al monasterio se vería envuelta en graves sucesos que marcarían el fin del califato de al-Andalus; es decir, la repentina muerte de ‘Abd-el-Malik, hijo mayor de Almanzor, en octubre de 1008, y la ejecución de su hermano ‘Abd al-Rahmān «Sanchuelo» en marzo del año siguiente en Manzil Hānī, frente a San Zoilo Armilatense.²¹ Las referencias para la localización de este monasterio son bastante imprecisas; San Eulogio de Córdoba dice que estaba en un paraje muy áspero en el corazón de la sierra, cerca del río Armilata, donde las aguas se remansan y hay buena pesca.²² Rafael Castejón, tomando como referencia algunas crónicas musulmanas, indica que frente al monasterio estaba la mansión y palacio llamada Manzil Hānī (que puede traducirse como posada de Hānī), donde hacían parada los ejércitos que marchaban a Toledo. El lugar debió ser algo más que una simple posada, pues en la crónica *Kitāb al-bayān al-mugrib fī ajbār al-Andalus wa-l-Magrib*, de Ibn ‘Idārī, se dice que el *hāyib* ‘Abd al-Malik, hijo de Almanzor, marchó (de Córdoba) en su primera etapa hasta acampar en la almunia de Armilata;²³ y más adelante, en la misma crónica, ‘Abd al-Rahmān «Sanchuelo», volviendo de Toledo, fue abandonado por su ejército en las proximidades de Manzil Hānī y, temeroso del califa Hišām (II), se refugió en el alcázar de Armilata, donde instaló su harén.²⁴ Por lo tanto, se deduce que en las proximidades del convento de San Zoilo debió existir un complejo de edificaciones apto para alojar a las tropas en marcha. Rafael Castejón, visitó el lugar a finales de los años 20, concluyendo que no había rastro alguno de edificaciones medievales en la finca El Retamalejo, que considera es donde debió de asentarse la mansión Manzil Hānī.²⁵ Por su parte, Félix Hernández, incide en el hecho de que este monasterio estaba muy cerca de la junta de los ríos,²⁶ un remanso formado por la confluencia de los ríos Guadalbarbo, Cuzna y Varas, creando, con la unión de los tres, el río Guadalmeñato, a escasos dos kilómetros al norte del posible asentamiento monástico.

Durante los años 1928, 1929 y 1930, la Junta Superior de Excavaciones concedió dos mil pesetas cada uno de los años para verificar exploraciones en los antiguos conventos mozárabes que tanto florecieron en la Sierra de Córdoba

²¹ Frochoso, R., «Los conventos de San Zoilo Armilatense y San Francisco del Monte en Adamuz (Córdoba)» BRAC 158-159, 2010, pp. 177-190, p. 178.

²² Simonet, F.J., *Historia de los mozárabes de España*, Madrid, 1903, p. 334.

²³ Maíllo Salgado, F., *La caída del califato de Córdoba y los reyes de taifas*, Salamanca, 1993, p. 13.

²⁴ *Idem*, p. 55 y 72.

²⁵ Castejón, R., «Córdoba califal» BRAC, 25, 1929, pp. 255-339, p. 336.

²⁶ Hernández, F., «El camino de Córdoba a Toledo...», p. 7.

durante los siglos de mayor esplendor del periodo omeya. Fueron asignadas a los eruditos locales Félix Hernández y Rafael Castejón, que visitaron varios de los asentamientos; publicando los resultados veinte años después.²⁷ Sobre el Armilatense, Rafael Castejón, dice que, en el término de Adamuz, en la finca de El Retamalejo, hay una zona que llaman Los Conventillos y que bien pudiera el topónimo deberse a la ubicación del convento de San Zoilo;²⁸ allí donde un escarpado rocoso, que se eleva hasta los 533 m.s.n.m. llamado Peñas Rubias, presenta en su cara occidental una pared casi vertical donde pueden verse varias cuevas que hoy día enfrentan sus aberturas a la presa del embalse del Guadalmellato (Fig. 4).

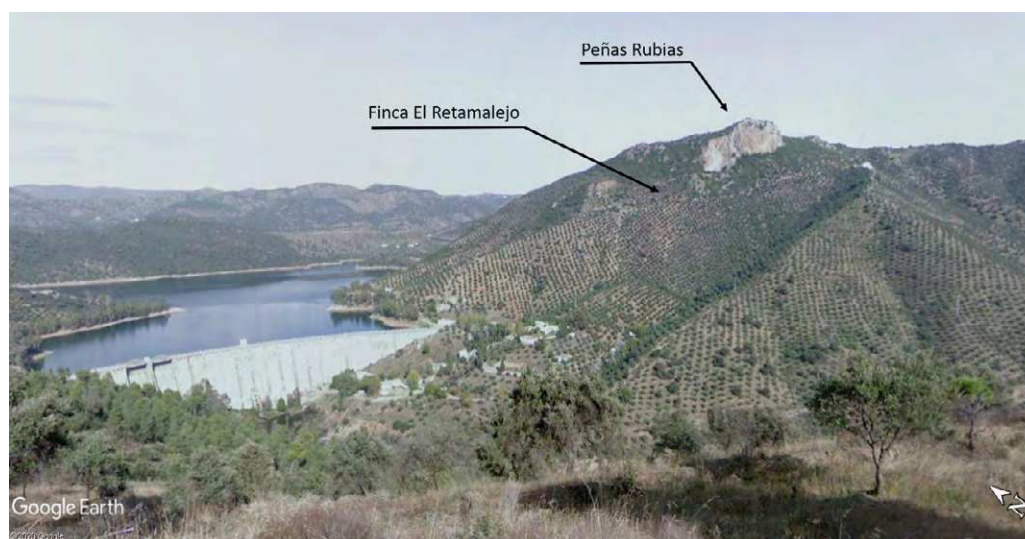


Fig. 4. Vista desde el oeste de la ubicación de la finca El Retamalejo y Peñas Rubias, sobre el embalse del Guadalmellato. (Imagen Google Earth editada por el autor).

La inundación de gran parte de estos terrenos por las aguas represadas del embalse ha modificado mucho la configuración del paisaje en esta zona; incluso posiblemente ha llegado a sepultar bajo las aguas los restos de la mansión Manzil Hānī (cerca al monasterio de San Zoilo). Considerando que los finales de etapas de un ejército en marcha debían hacerse en un lugar suficientemente amplio para acampar, no parece probable que se eligieran los altos riscos que coronan las márgenes del río Guadalmellato, sino todo lo contrario, navas extensas próximas al emplazamiento del monasterio. El lugar concreto podría, hoy día, estar sumergido, como otras muchas tierras cercanas, o bien, aventurarnos a decir que, ya que las fuentes son imprecisas, el lugar ideal de acampada podría ser una nava cercana, situada a unos dos kilómetros al sur de Peñas Rubias, en la margen izquierda del Guadalmellato llamada Nava del Moro; un topónimo muy apropiado para una zona de campamento en época islámica (Fig. 5).

La Nava del Moro, es una planicie de aproximadamente 1km², con suaves ondulaciones del terreno en la margen izquierda del Guadalmellato, un lugar apropiado para el asentamiento temporal de un ejército en marcha, con agua

²⁷ Castejón, R., «Excavaciones en Monasterios mozárabes de la sierra de Córdoba», *BRAC*, 61, 1949, pp. 65-76, p. 65.

²⁸ *Idem*, p. 66.

abundante para hombres y animales. Incluso una zona ideal para la construcción de una almunia y un alcázar, tal como refieren las fuentes²⁹ (Fig. 6).



Fig. 5. Situación de la Nava del Moro con respecto a la posible ubicación del monasterio de San Zoilo Armilatense, junto a Peñas Rubias. (Edición en Google Earth por el autor).



Fig. 6. En primer término, la planicie denominada Nava del Moro junto al río Guadalmellato, vista desde poniente. Una amplia zona útil para la acampada. (Imagen Google Earth).

Al inicio de la segunda jornada, los viajeros se ponen en marcha en dirección al Valle de los Pedroches, llamado Fahs al-Ballūt por los musulmanes. Si bien, ninguno de los trabajos de los geógrafos musulmanes describe el trayecto entre Manzil Hānī y el Valle de los Pedroches; Ibn Hawqal, informa que debían pernoctar, al menos, dos días más.

El Valle de los Pedroches, posee forma elipsoidal y está rodeado por un conjunto de montañas que forman un verdadero cerco y, al pie de algunas de ellas, corren varios ríos que vienen a delimitar el valle, aún más, de las tierras colindantes.³⁰ Al-Himyarī, en su *Rawd al-Mi'tār*, dice que la región de Fahs al-Ballūt está a dos o

²⁹ Maíllo, F., *La caída del califato de Córdoba y los reyes de taifas*, Salamanca, 1993, pp. 13 y 55.

³⁰ Gil, A., «El Valle de los Pedroches», BRAC, 12, 1925, pp. 131-168, p. 131.

tres etapas de Córdoba. Esta región pertenece al *Yabal al-Barānis* (Sierra de Almáden) en el cual hay un yacimiento de mercurio que se explota para su exportación.³¹ Curiosamente, los datos del camino de Córdoba a Toledo, a su paso por esta región, después de dejar *Manzil Hānī*, son escuetos; lo cual, nos lleva a pensar que debieron de ser acampadas en sitios de menor importancia. Félix Hernández, sugiere que la última parada antes de abandonar *Fahs al-Ballūt*, se hacía en el Castillo del Almogávar.³² Este castillo, hoy día un yacimiento arqueológico destacado, se encontraba a medio camino entre las actuales poblaciones de Torrecampo y Conquista, pertenecientes al Valle de los Pedroches, sobre una formación rocosa llamada Cerro Mogábar, que destaca en el paisaje por su altura de algo más de 700 m.s.n.m., de entre las suaves colinas que lo circundan (Fig. 7).

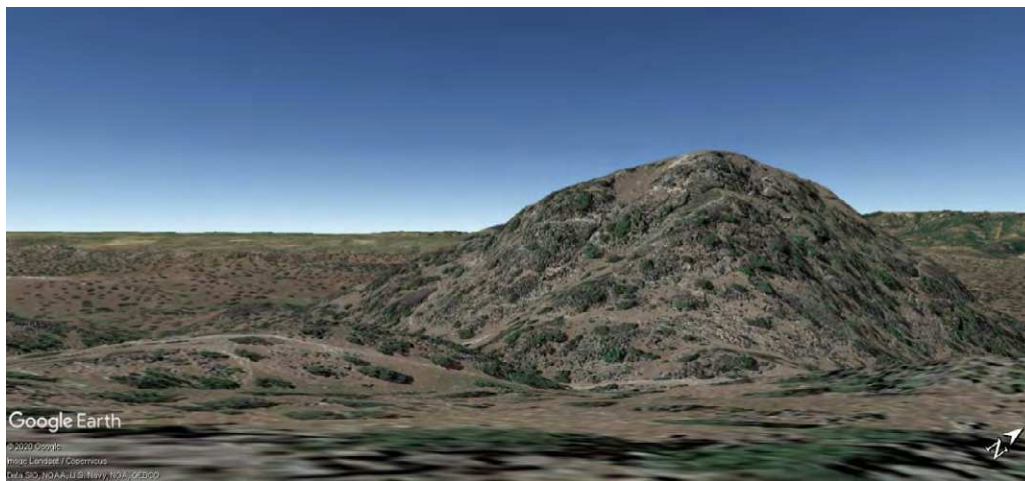


Fig. 7. Vista a ras de suelo, desde el este, del Cerro Mogábar destacado sobre el entorno de suaves colinas. (Imagen Google Earth).

Sobre este cerro, Carpio Dueñas nos dice que *«domina visualmente un amplísimo espacio, desde Puerto Mochuelos hasta el sur de la provincia de Córdoba, surcado por las más importantes vías de comunicación históricas que ponían en contacto la Meseta con el Valle del Guadalquivir, lo que lo convirtió desde antiguo en un importante centro de control del territorio»*.³³ La cota media del Valle de los Pedroches se sitúa entre los 600 y 650 m.s.n.m., lo que hace que el Cerro Mogábar destaque sobresaliente casi cien metros más alto que el paisaje que le rodea. Desde la carretera A-3200 (de Azuel a Santa Eufemia, por Torrecampo), a la altura del PK27, puede verse perfectamente este cerro de 115 km² en sentido norte-sur, de morfología redondeada y suave, aunque si se compara con el terreno llano que lo circunda, es de forma alargada y abrupta³⁴ (Fig. 8).

³¹ Arjona, A., «La cora de Fahs al-Ballut» en *Actas I Congreso Historia de Andalucía*, Tomo I, Andalucía medieval, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, 1982, pp. 77-84; p. 78.

³² Hernández, F., «El camino de Córdoba a Toledo...», p. 31.

³³ Carpio Dueñas, J.B., «Los orígenes de la villa de Torrecampo», *El Celemín*, 25, Torrecampo, 2017, pp. 1-6, p. 2.

³⁴ Carracedo, M. et al. «Cartografía, petrología y geoquímica del Plutón del Cerro Mogábar, batolito de Los Pedroches (Córdoba, España)», *Cuaderno del Laboratorio Xeológico de Laxe*, Coruña, 1990, Vol. 15, pp. 105-118, p. 106.



Fig. 8. En el centro de la imagen, perfilado sobre el horizonte, el Cerro Mogábar, visto desde el PK27 de la carretera A-3200. (Imagen Google Earth).

Si trazamos una línea recta desde San Zoilo Armilatense hasta Caracuel, esta pasa muy cerca de Conquista, una pequeña población del Valle de los Pedroches, que ofrece hacia el norte, una línea de sierra elevada y compleja de traspasar (línea amarilla en Fig.9). Sin embargo, si la ruta se desvía unos 3 km hacia el oeste para pasar por el Castillo de Almogávar, se ofrece al viajero un paso natural justo al norte del castillo que, salva las estribaciones de Sierra Morena por un valle sinuoso que viene a desembocar en el Valle de Alcudia (línea roja en Fig. 9). Este debió de ser el motivo por el que la ruta se desviaba ligeramente al oeste, realizando el descanso de la última noche de Fahs al-Ballūt en el Castillo de Almogávar (Fig. 9).

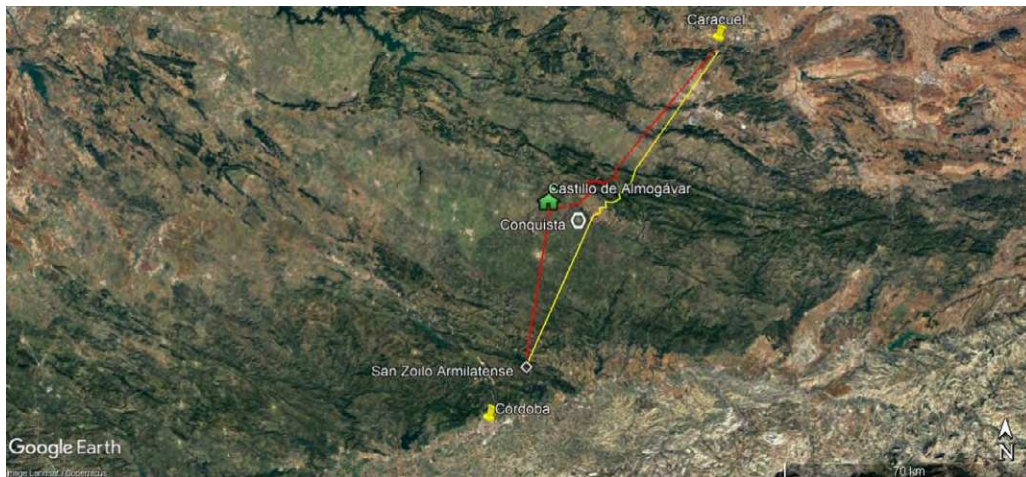


Fig. 9. Sobre una imagen de Google Earth, se han trazado las dos rutas opcionales para cruzar el Valle de los Pedroches: Línea recta hasta Caracuel (color amarillo, a la derecha) y ruta que pasa por el Castillo de Almogávar (color rojo, a la izquierda).

Todavía queda una duda sobre estos primeros días de recorrido. Se ha dicho anteriormente que, según el geógrafo Ibn Hawqal, se empleaban cuatro días de Córdoba a Caracuel, o lo que es lo mismo, 150 km aproximadamente; con una media diaria de 37 o 38 km. De Córdoba a Manzil Hānī hay unos 30 km, pero de

esta última hasta el Castillo de Almogávar, hay alrededor de 45 km; por lo que se deduce que esta era la etapa más larga y dura de todas, pudiendo hacer noche en la población que debió de existir a los pies del castillo. De Almogávar a Caracuel hay unos 70 km, por lo que es fácil deducir que debió haber una parada intermedia en cualquiera de las posadas, ventas o alquerías que poblaban el Valle de Alcudia.

Dejando atrás el Castillo de Almogávar, en dirección al norte, se alcanza el arroyo Navaluenga, distante unos cuatro kilómetros; y algo más de dos kilómetros después se llega al río Guadalmez. Este río corre en sentido SE-NO yendo a desembocar en el Zújar, afluente del Guadiana. Próximo al vado del Guadalmez, y alrededor de unos quinientos metros a poniente de este punto, se encuentra la desembocadura del arroyo de la Ribera, que discurre en dirección N-S. En ninguno de los libros de geografía sobre al-Andalus, se describe el trazado, paso a paso, del camino de Córdoba a Toledo, por lo que hacer un seguimiento al mismo consiste en una mera especulación.

Por lo tanto, la ruta en línea recta que cruza la sierra de Adamuz hasta el Valle de los Pedroches y desembocando después en el Valle de Alcudia, parece la más acertada. Así pues, llegados a este punto, el arroyo de la Ribera nos ofrece un amplio valle fluvial que corre en sentido E-SE unos seis kilómetros, girando lentamente hacia el NE otros cuatro kilómetros más; en total algo más de diez kilómetros de ligero ascenso que viene a culminar en el paso del Horcajo, a 750 m.s.n.m. flanqueado por dos cerros, Los Ladrones, al este, y La Basilisa, al oeste, que superan los 900 m.s.n.m. (Figs. 10 y 11).



Fig. 10. Trazado del posible recorrido de la ruta Córdoba-Toledo saliendo del Valle de los Pedroches por el paso del Horcajo. (Imagen Google Earth).

El paso del Horcajo, que se abre al Valle de Alcudia, se encuentra encajado entre dos grupos de montañas (la Umbría de Alcudia, al sur, y la Solana de Alcudia, al norte) y es recorrido por diversos ríos, riachuelos y arroyos, generalmente sin agua en el estiaje, entre los que destacan el Guadalmez, el Alcudia, el Cabra, el Montoro, el Tablillas y el Fresnedas; dejando una planicie llana con ligeras ondulaciones sobre el terreno. Históricamente, el Valle de Alcudia ha sido muy transitado desde la Antigüedad, siendo paso obligado entre Castilla y Andalucía por ser el camino más corto que unía Córdoba con Toledo. Desde el norte, se accede al valle cerca del llamado Puerto de Suelta, entre Brazatortas y Retamar,

siguiendo por el camino del Horcajo, que contaba con la Venta Peñuela, la del Molinillo y la del Alcalde, hasta llegar al pueblo minero del Horcajo.³⁵



Fig. 11. En primer plano el poblado minero del Horcajo, y al fondo el paso del Horcajo flanqueado por los cerros Los Ladrones (izquierda) y La Basilisa (derecha). (Imagen Google Earth).

Cualquier referencia que se busca sobre el Valle de Alcudia hace mención a las distintas posadas o ventas que existían en la zona, lo que viene a significar el enorme tráfico humano que recorría estos parajes, sobre todo desde época islámica con la gran explotación minera del valle.³⁶ Alguna de estas ventas debió de ser parada obligada por los viajeros en tránsito de Córdoba a Toledo pues, recordemos que entre el Castillo de Almogávar y Caracuel hay unos setenta kilómetros y, por lo tanto, debió de haber una parada intermedia, de la cual, no existen datos arqueológicos, toponímicos, ni geográficos. Sin embargo, como hemos visto anteriormente, la ruta que cruza el Valle de Alcudia fue usada con asiduidad debido a la explotación de mineral de la zona hasta fechas recientes y como tránsito habitual entre La Meseta y Andalucía, hasta finales del siglo XVIII, por el servicio de posta.



Fig. 12. Actual población de Caracuel al pie del Cerro del Castillo, vista desde el SE. (Imagen Google Earth).

³⁵ Sánchez, I., «El Valle de Alcudia», *Añil*, 2003, pp. 35-40, p.36.

³⁶ Gómez, M.F., «La minería en el Valle de Alcudia y sus aledaños durante el Antiguo Régimen (1250-1860)», *Campo de Calatrava*, 2, 2000, pp. 77-190, p. 80.

Al atardecer del cuarto día de viaje, se alcanzaba Caracuel; una población crucial por su situación geográfica casi a las puertas de La Mancha, y situada a la sombra del castillo (Fig. 12), bien estudiado por Amador Ruibal³⁷, que, aún hoy día, conserva buena parte de sus muros y algunas torres.

3. DE CARACUEL A TOLEDO

Ibn Hawqal, en su trabajo «*Configuración del mundo*» describe someramente el viaje de Córdoba a Toledo, aportando escasos datos geográficos. La parte correspondiente al tramo entre Caracuel y Toledo queda expuesta de esta manera:

En una etapa se va de Caracuel a Calatrava, gran ciudad provista de una muralla de piedra, junto a un gran río, cuyos habitantes toman agua potable, utilizándola para la agricultura; hay mercados, baños, establecimientos de comercio; el camino pasa por populosos pueblos. Una etapa hay de Calatrava a Malagón, ciudad situada junto a un río, defendida por un muro de tierra, inferior en superficie a Calatrava; el río lleva el nombre de la ciudad y suministra agua potable. Una etapa de allí a Yébenes, pueblo muy poblado, provisto de una posada y de una fuente que da agua potable. Una etapa de Yébenes a Toledo, gran ciudad famosa y célebre, más importante que Pechina, rodeada de una sólida muralla, regada por el Tajo, sobre el cual se encuentra un gran puente de piedra con una longitud de cincuenta brazas; este riachuelo se proyecta en el río que tiene su desembocadura en Cintra.³⁸

Salvando Sierra Morena y sus estribaciones al norte y al sur, el camino se convierte en una llanura prácticamente hasta alcanzar Toledo. Siguiendo las indicaciones de Ibn Hawqal, el resto del recorrido, estimando una velocidad de unos 5 km/h, equivalente a una mula al paso o una persona caminando, podría quedar diseñado de la siguiente manera: de Caracuel a Calatrava (la Vieja), 34 km, unas 7 horas; de Calatrava a Malagón, 20 km, unas 4 horas; de Malagón a Los Yébenes, 50 km unas 10 horas; de Los Yébenes a Toledo, 40 km unas 8 horas. En total, otros cuatro días de viaje que componen los ocho días que decía Ibn Hawqal de Córdoba a Toledo. No obstante, las variables son múltiples pues, si bien Ibn Hawqal alude a las buenas cualidades de las mulas procedentes de Mallorca, indicando que es el medio de transporte habitual,³⁹ también en un ejército en marcha había gente de a pie, lo que podría incluso retrasar la marcha en uno o más días. Ibn Idārī cita que el *hāyib* ‘Abd al Malik partió de Córdoba hacia el país de los francos, con mucha gente de a pie, el 15 de junio de 1003, llegando a Toledo el 26 de ese mes; es decir, 11 días después.⁴⁰

Entre Caracuel y Calatrava hay una inmensa llanura que une los dos puntos; es La Mancha. Calatrava se encuentra al NE de Caracuel y la ruta se dirige al paso natural que el río Jabalón ha marcado entre dos elevaciones del terreno: la Loma de los Llanos y Cabeza Segura, que se levantan entre veinte y cuarenta metros sobre el nivel del río. Si trazáramos una línea virtual que uniera las dos

³⁷ Ruibal, A., «Estudio histórico-arqueológico del castillo de Caracuel» *Al-Qantara: Revista de estudios árabes*, Vol. 4, 1983, pp. 385-410 y «Castillo de Caracuel», *Castillos de España*, 87, 1983, pp. 49-68.

³⁸ Ibn Hawqal. *Configuración del Mundo*, Romani Suay, M.J. (Trad.), Valencia, 1971, p. 69.

³⁹ *Idem*; p. 67.

⁴⁰ Maíllo, F., *La caída del califato de Córdoba y los reyes de taifas*, pp. 12-13.

poblaciones, esta pasaría justo por el centro de Ciudad Real; que, evidentemente, aún no existía en época califal (Fig. 13). Calatrava era un centro importante de comunicaciones en el corazón de la Meseta, en la orilla izquierda del río Guadiana, de donde se surtía de agua a través de dos imponentes corachas que, aún hoy día, se conservan junto con muchos de los lienzos de su muralla exterior y espacios interiores. Por Calatrava pasaron, hasta mediados del siglo XIII, la ruta principal entre Córdoba y Toledo, y los caminos de Mérida a Zaragoza y del Atlántico a Levante, lo que generó en torno a ella un intenso tráfico comercial y la convirtió, al mismo tiempo, en punto clave del sistema defensivo de la Meseta; siendo el lugar más poblado entre Córdoba y Toledo hasta el siglo XIII.⁴¹ Por lo tanto, llegar hasta Calatrava era inevitable, por los condicionantes que ello representaba comercial y militarmente.⁴² Su recinto amurallado ocupa un pequeño cerro amesetado de planta ovoide, de unas 5 ha de extensión, que proporciona un amplio dominio visual sobre el entorno; especialmente hacia el norte, sobre el paso histórico de los Montes de Toledo.⁴³



Fig. 13. La línea que une las poblaciones de Caracuel y Calatrava la Vieja atraviesa Ciudad Real. (Imagen Google Earth).

Al objeto de defender el camino de Córdoba a Toledo, los musulmanes construyeron varios castillos, a lo largo de la ruta, que proporcionaron seguridad a nuevos pobladores del entorno. Este es el caso de Malagón, que nació a la sombra del castillo situado sobre el cerro Plaza de los Moros, de mil metros de altitud, perteneciente a la Sierra de Malagón; en la margen derecha del río Bañuelo, que corre en sentido NO-SE desde los Montes de Toledo, girando al sur en este punto hasta su desembocadura en el Guadiana.

⁴¹ Hervás, M.A. y Retuerce, M., «La Medina de Calatrava la Vieja en el S. XIII. Una primera aproximación» *Arqueología y Territorio Medieval*, 12.2, 2005, pp. 147-188, p. 148.

⁴² Calatrava era un enclave importantísimo en el centro de La Mancha, y por lo tanto de paso obligatorio. Eneko López indica que, a pesar de quedar ligeramente apartada de la ruta hacia el este, según se desprende del análisis del trazado de ruta óptima con poblaciones georeferenciadas, era un punto estratégico para pernoctar. López Martínez de Marigorta, E. «La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG». *Arqueología y Territorio Medieval*, 19, 2012, p. 43.

⁴³ Hervás, M.A. y Retuerce, M., «La Medina de Calatrava la Vieja en el S. XIII. Una primera aproximación» *Arqueología y Territorio Medieval*, 12.2, 2005, pp. 147-188, p. 148.

Malagón está a escasos veinte kilómetros de Calatrava (Fig. 14), lo que implica que esta jornada no tomaría más de seis horas en recorrerse. Tras cruzar el río Guadiana, el camino toma dirección norte por una llanura sin apenas accidentes geográficos, salvo el río Bañuelo, que la corta de norte a sur a poniente y la Sierra de Malagón, donde se asienta el castillo (hoy solamente algunas ruinas), que puede verse desde varios kilómetros de distancia (Fig. 15).

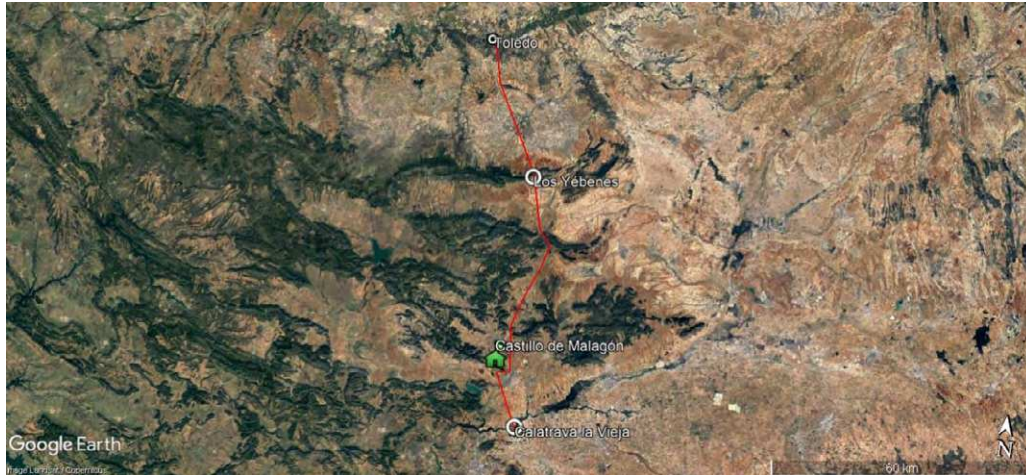


Fig. 14. Ruta entre Calatrava la Vieja y Toledo, a través de Malagón y Los Yébenes. (Imagen Google Earth).

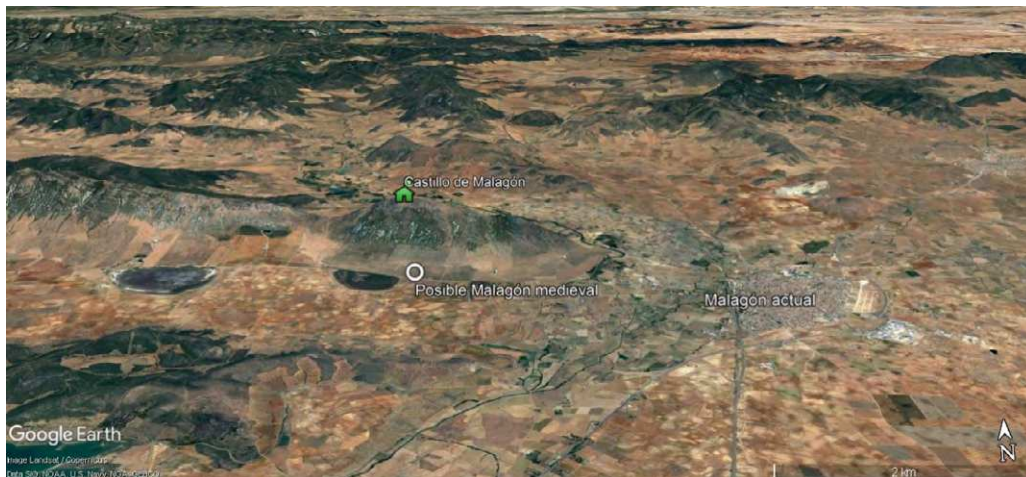


Fig. 15. Vista aérea de la zona de Malagón en la actualidad, con el cerro Plaza de los Moros a Poniente, donde se levantaba el castillo. (Imagen Google Earth).

El camino hacia Los Yébenes se realiza a través de un paso natural al NE de los Montes de Toledo, entre las sierras de las Alberquillas y de Fuenteblanca, donde llega el arroyo Bracea que viene del NE para recorrer el angosto paso en dirección al SE. Son 50 km de trayecto; la más larga de las etapas, que he calculado en unas diez horas de viaje. En camino hacia Toledo y, antes de entrar en el estrecho paso, se distingue a levante sobre una loma de 800 m.s.n.m., el castillo de Guadalerzas, que controlaba la vía. Para M.^a Rosario Viada, el castillo fue construido en el siglo XII por los musulmanes; posiblemente en el lugar donde anteriormente, había una torre de vigilancia, rectangular, con escaso número de

vanos, y entrada en alto.⁴⁴ Este camino ha sido usado durante siglos por las mestas trashumantes, y otros viajeros en tránsito entre Córdoba y Toledo principalmente. También el camino de postas del siglo XVIII pasaba por este congosto, como lo demuestra la ubicación de la Venta de Juan de Dios, señalada en el *Itinerario de Carreras de Postas* al que se ha hecho referencia en el apartado Introducción de este trabajo, y que se encuentra a unos 700 m al SO del castillo, al pie de la carretera N-401, concretamente en el PK 129 (Figs. 16 y 17).



Fig. 16. El paso de Guadalerzas visto desde el SE, con la Venta de Juan de Dios en el centro del valle y el castillo a su derecha sobre una loma. (Imagen Google Earth).



Fig. 17. El castillo de Guadalerzas próximo a la Venta de Juan de Dios en el paso de Guadalerzas. (Imagen Google Earth).

Desde ahí a Los Yébenes, solamente separa al viajero un paseo de 12 km por una llanura de suaves lomas, que se alzan entre diez y quince metros sobre el terreno, cruzada únicamente por el río Algodor, que la corta justo por la mitad de NE a SO. (Fig. 18) Los Yébenes, afirma Ibn Hawqal, «era un pueblo muy poblado, provisto de una posada y una fuente que da agua potable».⁴⁵

⁴⁴ Viada, M.^a R., «El castillo de Guadalerzas II. Estudio arquitectónico», *Castillos de España*, 94, 1987, pp. 43-54, p.45.

⁴⁵ Ibn Hawqal. *Configuración del Mundo*, Romani Suay, M.J. (Trad.), Valencia, 1971, p. 69.

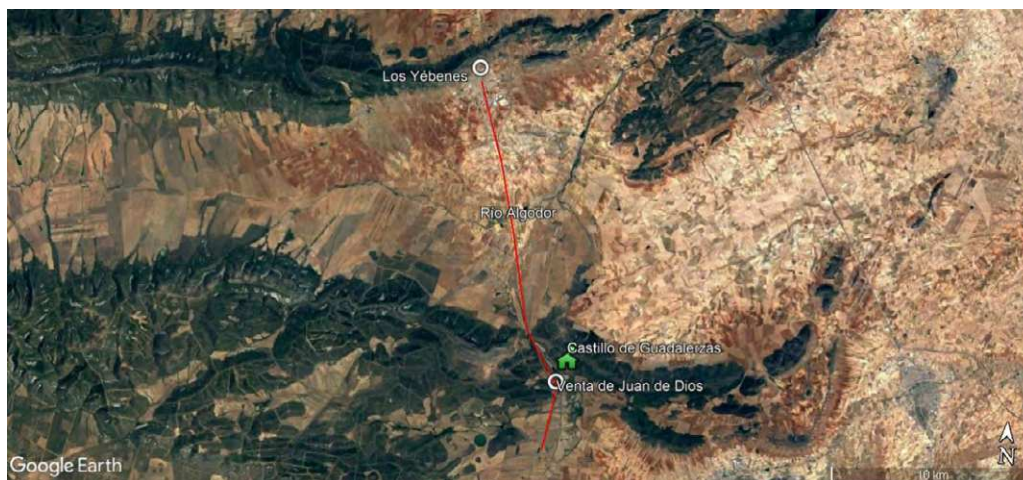


Fig. 18. Trazado de la ruta entre el paso de Guadalerzas y Los Yébenes con el río Algodor cortando la llanura intermedia. (Imagen Google Earth)

Como se ha dicho anteriormente, Ibn Hawqal afirma que de los Yébenes a Toledo había una etapa de viaje. Una etapa larga, de casi 40 km de recorrido que ocuparía algo más de ocho horas de ruta. Al salir de Los Yébenes, lo más lógico es que se cruzara la sierra homónima por el Puerto de Los Yébenes; un puerto de montaña cuya elevación alcanza poco más de los cien metros con respecto a la cota del pueblo, que corre bordeando el Barranco del Tesoro. Por lo tanto, se trata de un puerto de montaña suave y fácil de salvar; justo donde hoy día lo atraviesa la carretera N-401 hacia Toledo (Fig. 19).

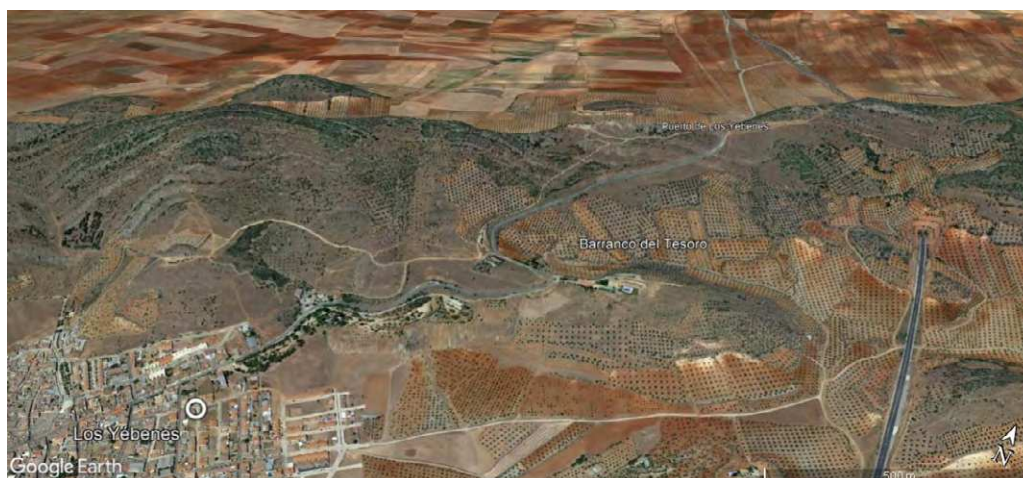


Fig. 19. Vista aérea del paso de Los Yébenes, desde el sur, bordeando el Barranco del Tesoro. (Imagen Google Earth).

Otra opción, que he descartado, es la de salir de Los Yébenes hacia levante, buscando el paso de la Raya de Manzaneque, del que dista unos ocho kilómetros, lo que resultaría un trayecto de unos 45 kilómetros en total hasta Toledo; aumentando la distancia en siete u ocho kilómetros más. Si se compara la ruta por el paso de Los Yébenes con el paso de la Raya de Manzaneque, se observa que, eligiendo un punto final al azar, la primera ruta son algo menos de siete kilómetros (en rojo), mientras que la segunda opción (en amarillo) son casi dieciséis kilómetros al mismo punto (Fig. 20).



Fig. 20. Trayectos comparativos a un punto común aleatorio donde se aprecia la diferencia de kilometraje a realizar según se use una ruta u otra. (Imagen Google Earth).

Desde Los Yébenes a Toledo es otra etapa del viaje; la última. Unos 38 km en los que, salvando la Sierra de Los Yébenes, el trayecto se realiza por una llanura donde se cruzan las poblaciones de Orgaz, Ajofrín y Burgillos de Toledo; esta última casi a las puertas de la Ciudad Imperial. Dice Ibn Hawqal que Toledo es una de las ciudades más grandes y mejor fortificadas de España,⁴⁶ y según Almagro Gorbea, su población podría situarse en unos 37.000 habitantes en el siglo X.⁴⁷ La llegada a Toledo se realizaría a través de un territorio de huertas y almunias, asentadas en la Vega de Toledo, en las riberas del Tajo. Gracias a la documentación existente de los siglos XII y XIII, es posible recomponer el paisaje de esta zona en la Edad Media.⁴⁸

4. CONCLUSIÓN

Hasta la fecha, las investigaciones realizadas sobre calzadas romanas en Hispania, no revelan la existencia de una vía romana entre Toledo y Córdoba; al menos, de manera directa la una con la otra. Así pues, cuando Toletum, sede principal del reino visigodo de Hispania, se vio relevada en sus funciones de capital por Córdoba con la llegada de los musulmanes, todo parece indicar que se hizo necesario un camino que enlazara ambas poblaciones. Quizás el desconocimiento de la geografía peninsular, llevó a los primeros musulmanes a realizar complejas rutas para llegar desde Córdoba hasta Toledo a través de Mérida, lo que hoy día nos resulta un tanto extraño. Tal vez, los primeros conquistadores musulmanes decidieron utilizar las calzadas romanas que aún existían en el siglo VIII, sin preocuparse en hallar una vía directa con un trazado más o menos rectilíneo. Que existió una vía romana de Córdoba a Mérida, ha quedado perfectamente demostrado,⁴⁹ y que Toledo estuvo en el camino entre Mérida y Zaragoza, también;⁵⁰ lo

⁴⁶ Ibn Hawqal. *Configuración del Mundo*, Romani Suay, M.J. (Trad.), Valencia, 1971, p. 63.

⁴⁷ Almagro, A., «Planimetría de las ciudades hispanomusulmanas», p. 434.

⁴⁸ Ramón-Laca, L., *Simbiosis Arquitectura-Paisaje evolución de los contornos de cuatro ciudades (Córdoba, Toledo, Sevilla y Granada)*, Madrid, 1998, p. 74.

⁴⁹ Melchor, E., *Vías romanas de la provincia de Córdoba*, p. 115.

⁵⁰ Carrasco, G., «Viaría romana y mansiones de la provincia de Toledo: bases para su estudio» *V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Valencia, 2002, pp. 75-86, p. 75.

que viene a significar que los invasores del siglo VIII utilizaron las vías oficiales establecidas para moverse por la Península; al menos, los primeros años de conquista, hasta que la geografía del territorio empezó a conocerse en profundidad.

Todo parece indicar, que el camino que se utilizó entre Córdoba y Toledo durante centurias, al menos desde el siglo VIII, fue el resultado de la experiencia en viaje de ejércitos y mercaderes que cruzaron esas tierras una y otra vez hasta encontrar el recorrido más corto. Historiadores como Félix Hernández o Amador Ruibal, afirmaron en su día que, el camino de Córdoba a Toledo seguía un trazado similar a una línea recta imaginaria que uniera las dos ciudades; como así parece ser. Siguiendo el trazado descrito por Ibn Hawqal a mediados del siglo X, se han desgranado las distintas etapas con cierto detalle, llegando a coincidir con el geógrafo árabe, que afirmaba que entre estas dos ciudades había 8 días de camino. La imposibilidad de visitar algunos de los enclaves señalados, o la falta de estudios concretos sobre los mismos, hace aún más compleja la realización de un trabajo de este tipo. No obstante, se ha procurado ajustar el día a día de un recorrido estimado, en el que se han resaltado, sin profundizar, como hubiera sido deseable, en los aspectos geográficos, de todos y cada uno de los puntos de pernoctación de los viajeros a lo largo de este camino.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEMANY BOLÚFER, José (1921), *Geografía de la península ibérica en los escritores árabes*, Tipográfica El defensor de Granada, Granada.
- ALMAGRO GORBEA, Antonio (1987), «Planimetría de las ciudades hispanomusulmanas», *Al-Qantara. Revista de Estudios Árabes*, Vol. VIII, pp. 421-448.
- ARJONA CASTRO, Antonio (1982), «La cora de Fahs al-Ballut» *Actas I Congreso Historia de Andalucía*, Tomo I, Andalucía medieval, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, pp. 77-84.
- CARPIO DUEÑAS, Juan Bautista, (2017), «Los orígenes de la villa de Torrecampo», *El Celemín*, 25, Torrecampo, pp. 1-6.
- CARRACEDO SÁNCHEZ, Manuel, *et al.* (1990), «Cartografía, petrología y geoquímica del Plutón del Cerro Mogábar, batolito de Los Pedroches (Córdoba, España)», *Cuaderno del Laboratorio Xeológico de Laxe*, Coruña Vol. 15, pp. 105-118.
- CARRASCO SERRANO, Gregorio (2002), «Viaria romana y mansiones de la provincia de Toledo: bases para su estudio» *Actas V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Valencia, pp. 75-86.
- CASTEJÓN Y MARTÍNEZ DE ARIZALA, Rafael (1929), «Córdoba califal», *BRAC*, 25, pp. 255-339.
- CASTEJÓN Y MARTÍNEZ DE ARIZALA, Rafael (1949), «Excavaciones en Monasterios mozárabes de la sierra de Córdoba» *BRAC*, 61, pp. 65-76.
- ESCOBAR CAMACHO, José Manuel (1987), «El recinto amurallado de la Córdoba bajomedieval», *Actas del Coloquio La Ciudad Hispánica siglos XIII al XVI*. Universidad Complutense, Madrid, pp. 125-152.
- FERNÁNDEZ CASADO, Carlos (1980), *Historia del puente en España. Puentes romanos*, CSIC, Madrid.
- FRANCO SÁNCHEZ, Francisco (2017), «Al-Masālik Wa-l-Mamālik: Precisiones acerca del título de estas obras de la literatura geográfica árabe medieval y conclusiones acerca de su origen y estructura». *Philologia Hispalensis*, 31/2 pp. 37-66.

- FROCHOSO SÁNCHEZ, Rafael (2010), «Los conventos de San Zoilo Armilatense y San Francisco del Monte en Adamuz (Córdoba)», *BRAC*, 158-159, pp. 177-190.
- GIL MUÑOZ, Alfredo (1925), «El Valle de los Pedroches», *BRAC*, 12, pp. 131-168.
- GÓMEZ VOZMEDIANO, Miguel Fernando (2000), «La minería en el Valle de Alcudia y sus aledaños durante el Antiguo Régimen (1250-1860)», *Campo de Calatrava*, 2 pp. 77-190.
- HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, Félix (1959), «El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana», *Al-Andalus: Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, 24-1, pp. 1-62.
- HERVÁS HERRERA, Miguel Ángel; RETUERCE VELASCO, Manuel (2005), «La Medina de Calatrava la Vieja en el S. XIII. Una primera aproximación» *Arqueología y Territorio Medieval*, 12.2, pp. 147-18.8
- IBN HAWQAL (1971), *Configuración del Mundo*, Romani Suay, María José (Trad.), Anubar ediciones, Valencia.
- LAFUENTE ALCÁNTARA, Emilio, (ed. y trad.) (1867), *Ajbar machmuâ*, Real Academia de la Historia y Geografía, Madrid.
- LÓPEZ MARTÍNEZ DE MARIGORTA, Eneko (2012), «La vía califal entre Córdoba y Toledo. Propuesta metodológica de integración de la ruta a su entorno físico mediante SIG». *Arqueología y Territorio Medieval*, 19, pp. 33-58.
- LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio (1994), «El término de Córdoba. Caracteres generales», *Córdoba capital*, Vol. 3, Caja Provincial de Ahorros de Córdoba, Córdoba.
- MELCHOR GIL, Enrique (1995), *Vías romanas de la provincia de Córdoba*, Publicaciones de la Obra Social y Cultural CAJASUR, Córdoba.
- MELCHOR GIL, Enrique (2013), «La red viaria romana en la comarca del Alto Guadalquivir». *Orígenes históricos de Villafranca de Córdoba*, Cabrera, E.; Córdoba, R.; Melchor, E. y Segado, L. (Coords.), Servicio de Publicaciones UCO, Córdoba, pp. 101-124.
- MOLINA MARTÍNEZ, Luis (1999), «Los itinerarios de la Conquista: El relato de 'Arib'». *Al-Qantara. Revista de Estudios Árabes*, XX pp. 27-45.
- MOLINA MARTÍNEZ, Luis (2013), «Crónicas del temprano Al-Andalus. A propósito de dos nuevas traducciones». *Al-Qantara. Revista de Estudios Árabes*, XXXIV pp.187-204.
- OLIVERA POLL, Ana; ABELLÁN GARCÍA, Antonio (1987), «Consecuencias geográficas de las nuevas poblaciones del siglo XVIII» *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 7, pp. 655-666.
- PIQUERAS HABA, Juan (2009), «Cartografía islámica de Sharq al-Andalus. Siglos X-XII. Al-Idrisi y los precursores», *Cuadernos de Geografía*, 86, pp. 137-164.
- RAMÓN-LACA MENÉNDEZ DE LUARCA, Luis (1998), *Simbiosis Arquitectura-Paisaje evolución de los contornos de cuatro ciudades (Córdoba, Toledo, Sevilla y Granada)*, Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, (Tesis Doctoral).
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro (1761), *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno*, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, Madrid.
- RODRÍGUEZ NEILA, Juan Francisco (1988), *Historia de Córdoba I. Del amanecer prehistórico al ocaso visigodo*, Monte de Piedad de Córdoba, Córdoba.
- RUBIATO LACAMBRA, Francisco Javier (2002), «Huellas romanas en la provincia de Córdoba. Calzadas y puentes», *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 38, pp. 138-147.
- RUIBAL RODRÍGUEZ, Amador (1983), «Castillo de Caracuel», *Castillos de España*, 87, pp. 49-68.

- RUIBAL RODRÍGUEZ, Amador (1983), «Estudio histórico-arqueológico del castillo de Caracuel» *Al-Qantara: Revista de estudios árabes*, Vol. 4 pp. 385-410.
- RUIBAL RODRÍGUEZ, Amador (1996), «El camino de Toledo a Córdoba por el paso de Alhover y su defensa», *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo II, Madrid, pp. 37-52.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Isidro (2003), «El Valle de Alcudia», *Añil*, pp. 35-40.
- SILLIÈRES, Pierre (1990), *Les voies de communication de l'Hispanie Meridionale*, Ed. Centre Pierre Paris, Talence (Francia).
- SIMONET Y BACA, Francisco Javier (1903), *Historia de los mozárabes de España*, Imp. Viuda e hijos de M. Tello, Madrid.
- TORRES BALBÁS, Leopoldo (1959), «La Vía Augusta y el arrecife musulmán». *Al-Andalus: Revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, 24-1, pp. 441-448.
- VAQUERIZO GIL, Desiderio (Dir.) (2003), *Guía arqueológica de Córdoba*, Pluralbelle, Córdoba.
- VIADA RUBIO, M.^a Rosario (1987), «El castillo de Guadalerzas II. Estudio arquitectónico», *Castillos de España*, 94, pp. 43-54.