

EL CAMINO DE *CORDUBA* A *ATEGUA*: NUEVOS HALLAZGOS DE INFRAESTRUCTURA VIARIA ROMANA EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

Enrique MELCHOR GIL

Juan Ignacio CANO MONTERO

Universidad de Córdoba

Armin U. STYLOW

Deutsches Archäologisches Institut. München.

Resumen

En este trabajo pretendemos estudiar las técnicas constructivas empleadas en la vía *Corduba-Iliberris*, partiendo de los tramos de calzada que hemos encontrado entre *Corduba* y *Ategua*. También presentamos el estudio de un miliario de Treboniano Gallo y de su hijo Volusiano, aparecido en las inmediaciones de *Ategua*, que perteneció a la vía *Corduba-Iliberris*¹.

Abstract

In this paper we make an approach to the techniques involved in the building of the Roman road from *Corduba* to *Iliberris*, mainly through the analysis of new infrastructure data coming from the *Corduba-Ategua* section (Province of Córdoba, Spain). We also study an unpublished milestone of Treboniano Gallo and Volusiano, found close to *Ategua*, which probably belonged to the road under consideration.

1. INTRODUCCIÓN

El camino de *Corduba* a *Ategua* (cortijo de Teba la Vieja, cerca de Santa Cruz, Córdoba) es el primer tramo de una vía romana que continuaba su recorrido con di-

¹ Queremos manifestar nuestro agradecimiento a Antonio López, profesor de la Facultad de Veterinaria de la Universidad de Córdoba, quien nos informó de la aparición de los restos de camino pavimentado en la Vereda de Granada. Igualmente, agradecemos al prof. M. Martín-Bueno el habernos puesto en antecedentes de la existencia del miliario que publicamos en este trabajo, así como el habernos proporcionado un avance de su texto. Por último, damos las gracias al grupo montillano AGROPOLIS por las facilidades que nos ha prestado para el estudio, la fotografía y el calco de la pieza.

recección N.O.-S.E., atravesando la campiña de Córdoba y encaminándose a la provincia de Granada, concretamente a *Iliberris*. Por tanto, el sector de camino que pretendemos estudiar formaba parte de la vía *Corduba-Iliberris*, que en la actualidad es conocida como Vereda de Granada (MELCHOR, 1995, 133-139). De esta ruta principal, a la altura de Luque, se derivaba un ramal, con orientación O.-E., que conducía a *Sosontigi* (Alcaudete², Jaén) y *Tucci* (Martos, Jaén).

Como señalamos en un trabajo anterior (MELCHOR, 1991, 153), la Vereda de Granada debía ser una vía pública, ya que unía entre si importantes y distantes poblaciones como eran *Corduba* e *Iliberris*, pasando por diferentes municipios (*Ategua*, *Ipsca* e *Iponuba*). Esta característica nos estaba indicando que dicho camino no podía depender de diferentes administraciones locales, a las que habría sido necesario coordinar para construir o mantener una ruta de tan largo trazado, y nos llevaba a defender que la vía *Corduba-Iliberris* fue una *via publica*³. Nuestra hipótesis se ha visto refrendada por la aparición de un miliario en las inmediaciones de *Ategua* (*vid. infra*), que confirma el carácter de vía pública para el camino que estudiamos, pues nos está indicando que el mantenimiento de la vía *Corduba-Iliberris* dependía del Estado romano.

2. FUENTES ANTIGUAS

2.1. *Bellum Hispaniense*

Las fuentes antiguas relativas al camino que estudiamos son muy escasas. Hasta hace poco tiempo sólo contábamos con una breve referencia del *Bellum Hispaniense*, donde se señala la existencia de un camino que saliendo de *Corduba* llegaba a *Ategua* (*Bell. Hisp.*, 6, 1-3) discurriendo por gargantas y desfiladeros⁴. Tradicionalmente se ha mantenido que César avanzó hasta el río Guadajoz (*Salsum flumen*) utilizando un camino que, tras su acondicionamiento definitivo, en época imperial fue llamado *via Augusta*. A continuación, fue bordeando las gargantas de dicho río hasta llegar a *Ategua* (SCHULTEN 1940, V, 128). No obstante, en el *Bellum Hispaniense* no se indica que César y sus tropas siguieran el curso del Guadajoz, lo que les habría obligado a realizar un itinerario más largo, que recorría zonas de valle, peli-

² R. López Melero y A. U. Stylow (1995, 245-246), apoyándose en testimonios arqueológicos y epigráficos, ubican *Sosontigi* al nordeste de Alcaudete, entre la población actual y el monte Ahillo.

³ Las *viae publicae* eran construidas y mantenidas por el Estado romano y su trazado discurría sobre suelo público (HERZIG, 1974, 612-614; PALMA, 1982, 857-866;). A diferencia de éstas, las vías municipales (*viae vicinales*) suelen tener un recorrido más corto, llevando desde las vías públicas a determinadas ciudades, a núcleos de población rurales o a otras vías públicas o privadas (Ulpiano. *Digesto.*, XLIII, 7, 3 y XLIII, 8, 22), definición que no cuadra con la vía *Corduba-Iliberris*.

⁴ Siguiendo a R. Corzo, suponemos que los movimientos de los ejércitos que se describen en el *Bellum Hispaniense* debieron realizarse por caminos transitables que facilitasen sus desplazamientos (CORZO, 1973, 241). Buena parte de estos caminos se integrarán en la red de calzadas de la Bética, tras ser acondicionados en época imperial.

grosas desde un punto de vista estratégico, y que además era perfectamente visible desde *Ategua* durante seis o siete kilómetros. El camino conocido como Vereda de Granada se dirige a *Ategua* directamente⁵, sin rodeos, discurre paralelo a la margen derecha del Guadajoz, pero siguiendo las alturas próximas al valle, y facilita el acercamiento a *Ategua* sin ser descubierto hasta que faltan unos tres kilómetros y medio para alcanzar dicha población. La cobertura que ofrece este camino permitiría a César instalar su campamento en el cercano Cerro del Agua (STOFFEL, 1887, vol. II, 175) sin ser descubierto por las primeras luces de la mañana. Por último, el trazado de la Vereda de Granada es lo suficientemente accidentado como para que se pueda hablar de montes y desfiladeros («*montes et angustias*»), donde las tropas de Cneo Pompeyo capturaron algunos carros pertenecientes al ejército de César que habían quedado retrasados en su marcha a *Ategua*: «*Id cum Pompeius ex perfugis rescisset, qua die facultatem "est nactus, per montes" et angustias carra complura multosque lanistas retraxit et ad Cordubam se recepit*» (*Bell. Hisp.*, 6, 2). Por todo lo dicho, creemos que este debió ser el camino seguido por César y por Cneo Pompeyo en sus marchas de *Corduba* a *Ategua*.

2.2. Miliario Bético de Treboniano Gallo y de Volusiano

En las inmediaciones de *Ategua* se encontró un fragmento de miliario que originariamente debió pertenecer a la calzada que estudiamos, pues el otro camino romano conocido en esta zona, la vía *Ategua*-Monturque (MELCHOR, 1995, 166-170), probablemente era una vía vecinal perteneciente a la colonia de *Ucubi*, ya que cruzaba su territorio de Norte a Sur y lo comunicaba con dos de las principales rutas terrestres que atravesaban la campiña de Córdoba: vías *Corduba-Iliberris* y *Corduba-Malaca*. El miliario estuvo durante mucho tiempo en un cortijo situado a medio camino entre el yacimiento de *Ategua* y Santa Cruz, propiedad de los hermanos Osuna, uno de los cuales colaboraba en las excavaciones de *Ategua* llevadas a cabo por M. Martín-Bueno en los años 1980-81 (MARTÍN-BUENO, 1983) y enseñó la pieza a éste. Más tarde, el fragmento, ya restaurado, fue depositado en el Museo Histórico Local de Montilla, donde uno de nosotros (A. U. Stylow) pudo estudiarlo en el año 1995.

De este miliario, de caliza micrítica devónica de color violeta con vetas blanquizas y de forma cilíndrica en origen, con un diámetro de unos 27 cm., ya no queda más que un pequeño segmento fragmentado por todos sus lados, con una altura máxima de unos 38,5 cm., que ha sido integrado en la columna restaurada más o menos a la altura que debe haber ocupado en un principio. De su inscripción (fig. 1), se conserva la parte derecha de las líneas 1 a 7, algunas con unos restos mínimos (líns. 1 y

⁵ La distancia entre *Corduba* y *Ategua* por un itinerario que borde el Guadajoz sería de unos treinta y un kilómetros, mientras que por la Vereda de Granada sería solo de veinticuatro kilómetros.

7), otras, sin embargo, casi completas (líns. 4 y 5). Las letras, con las típicas formas angulares de la librería del siglo III, tienen una altura de unos 4 cm. en las líneas 2 a 4 y de unos 3,5 cm. en las siguientes. Los signos de interpunción, donde es posible apreciarlos, parecen ser de forma triangular. A pesar de los desconchones y de las numerosas grietas que desfiguran la superficie, que a veces se pueden confundir con los trazos de las letras, la lectura es segura. Partiendo de la premisa de que el texto estaba alineado por la izquierda, algo sangrado respecto a las líns. 1, 2 y 5, proponemos la siguiente restitución:

[Imp(erator) Caes]ar
 [C(aius) Vibius T]rebon(ianus)
 [Gallu]s · P(ius) F(elix) Aug(ustus) · p(ontifex) · m(aximus)
 [tr(ibunicia) p(otestate)] co(n)s(ul) · II · p(ater) · p(atriciae) proco(n)s(ul)
 [et Im]p(erator) · Caesar · C(aius) · Vīb(ius)
 [Afinius Ga]llus
 [Veldumnian]us
 [Volusianus P(ius) F(elix)]
 [Aug(ustus) - - -]
 - - - - -

En la línea 4, no parece que haya espacio suficiente como para restituir un numeral después de *tr(ibunicia) p(otestate)*, que tendría que ser o II o III, correspondiendo al año 252 o 253 respectivamente. Más bien es de suponer que la potestad tribunicia se mencionaba de forma genérica, sin cifra de iteración, como venía a ser frecuente en el siglo III. Por tanto, el único dato que permite precisar la cronología es el segundo y último consulado de Treboniano Gallo, que fue desempeñado por el emperador en el año 252, puesto que la elevación a Augusto de su hijo Volusiano se había producido ya en el verano del año anterior. La redacción del miliario se fecha, pues, entre el 1 de enero del 252 y la muerte violenta de los dos Augustos en la *via Flaminia*, a manos de sus propios soldados, en agosto (?) del 253 (KIENAST, 1996, 209-210).

De *Hispania*, se conocían hasta ahora seis miliarios de estos emperadores, cinco de la *Hispania Citerior*⁶ y uno de la Bética (SILLIÈRES, 1990, 154-155, no. 98⁷). En

⁶ Cuatro de la *Via Augusta* en las provincias de Castellón, Zaragoza y Navarra (LOSTAL PROS, 1992, 123-127, nos. 120-123) y uno de la provincia de Orense (CIL II, 4859).

⁷ Puesto que sólo se conservan las tres primeras líneas de este miliario, no es posible comprobar si también aparecía Volusiano mencionado como Augusto, aunque es bastante probable. Curiosamente, P. Sillières relega este miliario al apartado «voies indéterminées», reconstruyendo, por otro lado, el trazado de una *via Astigi-Ostippo* (SILLIÈRES, 1990, 506-508), cuando por la distribución de los miliarios es evidente que el eje principal de comunicaciones, por aquella zona, era la *via Astigi-Anticaria*. El lugar de aparición de algunos de los miliarios pertenecientes a esta *via* puede precisarse más, gracias al inventario de la colección epigráfica de Juan de Córdoba Centurión, marqués de Estepa, que nos ha transmitido el manuscrito, de 1716, de J. Muñoz de San Román, «Discursos sobre la república y ciu-

este último, hallado en *Ostippo* y que pertenecía a la vía *Astigi-Ostippo-Anticaria*, los emperadores se nombran en nominativo, tal como sucede en el miliario nuevo de *Ategua*, mientras que en los de la *Citerior* aparecen en dativo, caso cuyo uso viene a ser mayoritario a partir del siglo III^s (LOSTAL PROS, 1992, 236-237).

Son de destacar, además, las abreviaturas del nuevo texto. Mientras que en el miliario de *Ostippo*, a juzgar por lo conservado, se prescindía de las abreviaturas casi por completo, en el nuevo texto no sólo encontramos las siglas habituales, sino que hay abreviaturas incluso en los nombres imperiales –*Trebon(ianus)*, *Vib(ius)* en la lín. 5 (pero *Vibius* en la lín. 2, si nuestra restitución es correcta)–, motivadas, sin duda, por el deseo de evitar, a toda costa, tener que separar las palabras.

3. DESCRIPCIÓN DEL RECORRIDO DE LA VÍA ENTRE CORDUBA Y ATEGUA

La vía parte de *Corduba* (Hoja 923, «Córdoba», del M.T. escala 1:50.000) con dirección N.O.-S.E., cruza el río Guadalquivir por el puente viejo y marcha por la carretera vieja de Castro hasta el km. 2,5, en que la abandona para continuar su recorrido hacia *Ategua* (cortijo de Teba la Vieja, Córdoba) por la Vereda de Granada, pasando por los cortijos del «Judío Nuevo» (Hoja 944, «Espejo», del M.T. escala 1:50.000) y de «Torre de Juan Gil Alto». Cruza el arroyo de Trinidades por un puente romano de un arco (coord. geog.: 37^o 47' 12" - 4^o 37' 42"), así como el de Fontalba por una construcción del mismo tipo (coord. geog.: 37^o 45' 6" - 4^o 34' 48"), llegando a *Ategua* (coord. geog.: 37^o 45' 20" - 4^o 34' 14") por el Oeste.

La vía en su recorrido por el término municipal de Córdoba está jalonada por varios yacimientos que confirman la antigüedad de su trazado; nos referimos a los cortijos de Trinidades, de Valdepeñas y del Encineño en los cuales han aparecido silos datables en época ibero-romana (LACORT, 1985, 363-388).

Entre Córdoba y Ategua, la vía atraviesa la Baja Campiña cordobesa, caracterizada geológicamente por su origen terciario, concretamente mioceno, y económicamente por una dedicación mayoritaria del suelo a la cerealicultura (LÓPEZ ONTIVEROS, 1985, 37-38), como nos lo confirman para época Antigua los silos anteriormente comentados. Ciñéndonos al trazado descrito del camino, podemos constatar que la geología que le sirve de asiento tiene su origen en Mioceno Superior, si

dad antiquísima de Ostippo y su fundación segunda» (Bibl. Univ. Sevilla: cfr. JUÁREZ, 1995, 91-110). A la vía *Astigi-Anticaria* debieron pertenecer tres miliarios del territorio del municipio flavio de Los Cosmes (SILLIÈRES, 1990, nos. 71 a 73); otro de *Ostippo* (SILLIÈRES, 1990, no. 98) y cuatro del territorio de *Olaurum* (SILLIÈRES, 1990, nos. 74, 96 y 104; *CIL* II, 1440). Todos ellos nos están marcando la existencia de una vía principal que conectaba la capital del *Conventus Astigitanus* con las ciudades de la parte occidental del mismo; de ella salía un ramal en *Ostippo* con dirección a *Hispalis*.

* Para el uso indiscriminado de los dos casos cfr. A. Boninu; A. U. Stylow (1982, 32-33), con bibliografía sobre el tema.

bien el camino cruza también una reducida zona de geología cuaternaria, perteneciente a los conjuntos de terrazas del Guadalquivir. En el tramo Arroyo de Trinidades-Arroyo de Fontalba, que es donde hemos localizado los restos de la vía antigua, la geología se adscribe concretamente al Tortoniense Superior, uno de los últimos momentos miocenos. Litológicamente dominan las margas gris-azuladas, aunque existen pocos afloramientos. En esta zona concreta se han encontrado lentejones interstratificados de arenas más o menos cementadas, gravas y conglomerados. Estos últimos se hacen más comunes a la izquierda del camino, dando lugar a una zona donde es más notable la presencia de areniscas. Es en Ategua, la Loma de Teba, donde encontramos una formación arenisca y calcárea, que ha sido explotada como cantera de material de construcción desde época romana (IGME, 1976; MONTEALEGRE, 1994). La litología dominante ha dado lugar a una potente formación edáfica constituida mayoritariamente por los llamados vertisoles, suelos profundos y fértiles, cuyo elevado contenido en arcilla los hace muy aptos para el cultivo de secano (PARRA RINCÓN, 1994, 36-37).

4. ASPECTOS TÉCNICOS, CONSTRUCTIVOS Y DE TRAZADO

Como ya hemos señalado, el tramo de la vía comprendido entre *Corduba* y *Ategua* se caracteriza por seguir un recorrido en altura desde donde se dominan los valles circundantes. Su ancho oscila entre 3,60 y 3,90 m. (12 y 13 pies romanos respectivamente). Los restos de calzada conservados visibles hasta el pasado año eran muy escasos, ya que parte de ella había desaparecido por la roturación de tierras y por la construcción de carreteras modernas o se encontraba oculta a unos cincuenta centímetros de profundidad, bajo un manto de tierra que ha facilitado su conservación. En el año 1986 sólo pudimos constatar la existencia de unos contrafuertes laterales de piedra que evitaban la rotura del camino y pequeños tramos de enlosado conservados en el término municipal de Luque, cuando la vía se acerca al límite Sureste de la provincia de Córdoba (MELCHOR, 1995, 135).

En el tramo comprendido entre los puentes romanos que permiten salvar los arroyos de Trinidades y Fontalba, ha aparecido parte de la infraestructura viaria de este camino, que ha quedado al descubierto a causa de las fuertes lluvias del pasado invierno. El agua caída se ha llevado parte de la cobertura arcillosa que cubría la calzada, dejando al descubierto tramos pavimentados, y ha cortado el camino en alguna de sus partes, lo que nos ha permitido estudiar la composición interna de la calzada. Los materiales utilizados en las zonas pavimentadas de la vía son mayoritariamente calcarenita y grandes guijarros, que concuerdan con la litología existente en el entorno próximo de la misma. Pasemos a continuación a estudiar los restos viarios existentes en la actualidad, siguiendo la dirección Córdoba-Ategua:

– Sector 1.^º (coord. geog.: 37^º 47' 2" - 4^º 37' 6"): la existencia de una rambla que atraviesa la vereda y que desemboca en el cercano arroyo de Trinidades, unida a las fuertes lluvias del pasado invierno, ha creado una gran zanja transversal al camino donde se puede estudiar su estructura interna (fig. 2). La vía tiene unos cuarenta y cinco centímetros de grosor y su núcleo interior está compuesto por guijarros de pequeño y mediano tamaño, mezclados con tierra arcillosa y con algún ladrillo fragmentado. La vía descansa sobre niveles vírgenes de margas. A escasos metros al Este de la zanja se conservan varios tramos del pavimento de la antigua vía, compuesto por losas de piedra caliza y arenisca que pueden alcanzar los treinta o cuarenta centímetros de lado, aunque junto a ellas aparecen otras de menor tamaño (figs. 3-5).

– Sector 2.^º (coord. geog.: 37^º 46' 58" - 4^º 37' 0"): en un lateral del actual camino, que se ha hundido parcialmente por la acción de la lluvia, se conserva una sección longitudinal de la antigua vía (fig. 6). Esta presenta un pavimento de losas de caliza y arenisca que descansa sobre una cama compuesta por piedras y arcilla muy compactada, como si hubiese sido apisonada antes de colocar encima el enlosado. El grosor de la vía es de unos cuarenta centímetros.

– Sector 3.^º (coord. geog.: 37^º 46' 54" - 4^º 36' 56"): hilera de grandes bloques de piedra caliza y arenisca, perfectamente alisados por su cara exterior, que se disponen de forma paralela a uno de los lados del actual camino (fig. 7). Sus dimensiones oscilan entre 80 y 114 cm. de largo y entre 1,46 y 1,90 cm de ancho; mientras que su grosor es bastante similar, situándose entre los 30 y 40 centímetros. Nos encontramos ante uno de los bordillos laterales de la antigua vía, que evitaba su ruptura al actuar de contrafuertes. Estos restos se hallan en una zona de fuerte pendiente, donde el camino comienza su ascenso hasta las inmediaciones de la cota 320 (coord. geog.: 37^º 46' 51" - 4^º 36' 47"). En este punto, el camino discurre entre dos taludes de unos diez metros de altura (fig. 8), que pudieran ser el resultado de un acondicionamiento del terreno, con el fin de reducir la pendiente existente y de facilitar el paso por la vía^º (fig. 9). Esta técnica fue utilizada con frecuencia por los constructores romanos y en la Bética la encontramos atestiguada en diversos tramos de pendiente de las vías *Augusta* (SILLIÈRES, 1990, 306) y *Corduba-Emerita* (MELCHOR, 1995, 119).

– Sector 4.^º (coord. geog.: 37^º 46' 23" - 4^º 36' 24"): se conservan pequeños tramos de pavimento que presenta la particularidad de combinar losas de caliza con afloramientos naturales de roca arenisca que ha sido alisada y nivelada (fig. 10).

– Sector 5.^º (coord. geog.: 37^º 46' 9" - 4^º 36' 22"): En las inmediaciones del camino aparecen varias acumulaciones de grandes losas de piedra caliza y arenisca

^º Las vías romanas podían afrontar fuertes pendientes, de hasta el 15%, aunque los constructores hicieron grandes esfuerzos por reducirlas, como puede apreciarse en el trazado de algunas calzadas que atravesaban terrenos muy accidentados, en las que raramente se alcanza el 10% de pendiente (MOLLO, 1992, 57-62 y esp. n.4).

(fig. 11) que creemos pudieron pertenecer al pavimento de la antigua vía; éstas se encuentran formando montones, alineados junto al camino, como si hubiesen sido extraídas para facilitar el desarrollo de labores agrícolas. Los amontonamientos de grandes losas, que suelen aparecer jalonando el recorrido de algunos caminos que atraviesan la campiña de Córdoba, ya han sido detectados junto a otras vías romanas como la que unía *Corduba* y *Anticaria* (MELCHOR, 1996, 44, 49 y nota 27).

La estructura de la vía que estudiamos, ha sido documentada en diferentes caminos romanos de *Hispania* (ABASOLO, 1990, 15-16), aunque ellos carecían de un pavimento superior. La ausencia de diferentes capas internas que conformen la calzada, nos lleva a pensar que la vía *Corduba-Iliberris* fue una vía ligera con unos grandes bloques de piedra situados en los laterales que actuaban de contrafuertes, similar a las descritas por Palladio en *Los cuatro libros de la arquitectura* (III, 3), aunque presenta la particularidad de tener su superficie pavimentada. La aparición de tramos de enlosado tanto en terrenos llanos como en otros de pendiente, parecen indicar que el camino pudo estar pavimentado en buena parte de su recorrido entre *Corduba* y *Ategua* y no sólo en las zonas llanas, donde era más necesaria una superficie enlosada para evitar que se acumulase el agua y se formase un barrizal, impidiéndose así el tránsito por la vía.

5. OBRAS DE FÁBRICA

Como ya hemos comentado, en el tramo de vía comprendido entre *Corduba* y *Ategua* se conservan dos puentes romanos de un arco que ya han sido analizados en diferentes trabajos (LIZ GUIRAL-MARTIN-BUENO, 1981, s.p.; MELCHOR, 1991, 157 y 1995, 136-138; BERMÚDEZ, 1994, 63-64), a los que remitimos para su estudio. No obstante, es necesario realizar algunas consideraciones sobre la datación del puente sobre el arroyo de Fontalba. Este puente presenta una serie de dovelas partidas, que se alternan correlativamente con otras enteras (fig. 12). M. E. Blake constata esta característica constructiva en múltiples puentes romanos de la Península Itálica como los de Nona, Amato o el puente *Milvius*, datándolos en los dos últimos siglos de la República y confirmando el mantenimiento de este tipo de estructuras en época augustea (Blake, 1947, 212). La misma técnica ha sido detectada en el puente romano de Córdoba (SILLIÈRES, 1990, 661), que pudo ser construido en piedra durante el Principado de Augusto¹⁰ (KNAPP, 1983, 65). Nosotros creemos que el puen-

¹⁰ De la descripción del choque entre *Q. Cassius Longinus* y *M. Claudius Marcellus* (*Bell. Alex.* 60, 4-5) puede deducirse que en el 48 a.C. no existía ningún puente en *Corduba*. Por tanto, el puente de madera que Cesar mandó construir a principios del 45 (*bell. Hisp.* 5, 1) debió ser el primero que tuvo *Corduba* (STYLOW, 1990, 263-264). Los puentes de madera o de barcas no sólo fueron empleados en operaciones militares, sino que con frecuencia se emplearon como técnica constructiva normal en numerosas vías (CALZOLARI, 1997, 231-235); por tanto, el puente construido por Cesar junto a *Corduba* pudo ser utilizado hasta que posteriormente fuese reemplazado por otro de piedra.

te sobre el arroyo de Fontalba pudo también ser realizado en época augustea, período en el que debieron levantarse en nuestra provincia otros puentes con el dovelaje partido, como el existente sobre el arroyo de Yegueros, que estaba situado en la *Via Augusta* en su tramo *Corduba-Ad Decumo* (MELCHOR, 1995, 86). Este último puente se encontraba en el camino que comunicaba *Castulo* y *Corduba* pasando por *Epora* (*Alio Itinere a Corduba Castulone*) que, con seguridad, fue construido durante el Principado (*CIL* II, 4701), cuando se dio la estructura definitiva a la *Via Augusta* y se produjeron algunas rectificaciones en el trazado del antiguo camino Republicano (Estrabón, III, 4, 9). Una de estas rectificaciones supuso modificar algunos trazados como el existente entre *Corduba* y *Castulo*. La antigua vía que comunicaba ambas poblaciones pasando por *Obulco* se convirtió en un camino secundario, mientras que el camino *Alio Itinere a Corduba Castulone*, más corto que el anterior en XXI millas, pasó a ser el principal (MELCHOR, 1995, 104). Por todo lo dicho, los puentes existentes en el camino de *Corduba* a *Castulo* por *Epora*, como el de Villa del Río o el del arroyo de Yegueros, debieron ser construidos a partir del reinado de Augusto, para servir al nuevo trazado de la vía que lleva su nombre.

Aunque varios puentes de la *Via Augusta*, como el de Alcantarillas, Villa del Río, o el del arroyo de Pedroche, tienen una probable datación augustea (SILLIÈRES, 1990, 672, 681 y 686), no podemos decir lo mismo de todos los existentes, ya que en época Flavia continuaron levantándose puentes en esta calzada, como señalan algunas inscripciones: «...pontes fecit, veteres restituit...» *CIL* II, 4697. De acuerdo con nuestros planteamientos y con las teorías de M. Blake (1947, 212), creemos que puentes con el dovelaje partido, como el de Yegueros o el del arroyo de Fontalba, debieron ser construidos en época augustea, aunque aceptamos la posibilidad de ampliar la datación a otro momento del siglo I d.C., ya que otros autores consideran que la técnica constructiva de alternar dovelas partidas con otras enteras pervivió durante toda la primera centuria (LIZ, 1985, 32; BERMÚDEZ, 1994, 63 Y 66).

6. ESTUDIO HISTÓRICO-CRONOLÓGICO

Como ya hemos señalado, el *Bellum Hispaniense* nos informa de la existencia de este camino en el 45 a.C.; no obstante, su acondicionamiento como vía romana no debió realizarse hasta época augustea o Julio-Claudia, momento en el que se estableció firmemente la red de calzadas de la Bética. La posible construcción del puente sobre el arroyo de Fontalba en época augustea, parece apuntar a que en este momento, de intensa labor constructora de caminos en la Bética, pudo acondicionarse la ruta *Corduba-Iliberris* como vía romana. En defensa de nuestros argumentos, debemos tener presente que la creación de una infraestructura viaria estable en el Sur Peninsular no comenzó a desarrollarse hasta el Principado, pues durante la República sólo se habían abierto las vías indispensables para la unión de la *Hispania Ulte-*

rior con Roma, las cuales coexistirían con otros muchos caminos, algunos de gran importancia, que todavía no habían sido convertidos en vías romanas (SILLIÈRES, 1990, 577-580). Por otra parte, tras la dinastía Julio-Claudia, las construcciones de nuevas vías son muy escasas, pues los trabajos se centraron en la reparación y mantenimiento de las existentes¹¹. Durante el Alto Imperio la utilización de este camino nos es confirmada por la construcción de los puentes sobre los arroyos de Fontalba y de Trinidades, así como, por el miliario de Treboniano Gallo y de Volusiano, fechable en el 252-253.

El acondicionamiento de este camino en época Imperial, convirtiéndolo en una vía ligera, con pavimento enlosado, nos muestran la importancia de la vía *Corduba-Iliberris* que ponía en contacto el valle medio del *Baetis* con la cabecera del *Singilis* (Genil), atravesando parte de los territorios interiores comprendidos entre ambos ríos. La vía que estudiamos tenía otra función importante: comunicar, junto con la vía *Obulco-Ulia-Astigi* (MELCHOR, 1995, 139-143) y el Camino de Metedores (MELCHOR, 1995, 144-148), los territorios orientales del *Conventus Astigitanus* con su capital. La vía *Corduba-Iliberris* no tenía conexión directa con *Astigi*, pero se cruzaba con los otros dos caminos citados en las inmediaciones de Castro del Río y de *Iponuba* (Cerro del Minguillar, Baena); por tanto, los viajeros que utilizasen la Vereda de Granada podían desviarse por la vía *Obulco-Ulia-Astigi* o por el Camino de Metedores para alcanzar la capital del *Conventus Astigitanus* (fig. 13).

Por último hemos de destacar que la vía atravesaba la zona oriental de la Campiña Cordobesa, donde la principal producción era el cereal, como lo ponen de manifiesto los abundantes silos ibero-romanos encontrados (LACORT, 1989) y diferentes fuentes Antiguas: recordemos que Cesar asedió la ciudad de Ategua para apoderarse del trigo que habían almacenado allí los pompeyanos (Dion Casio, XLIII, 33). Por tanto, la vía pondría en contacto las zonas productoras con *Corduba*, uno de los principales mercados de la comarca, por donde saldría o a donde se destinaría gran parte de la producción de cereal, fundamentalmente trigo y cebada. Con respecto al tramo de vía *Corduba-Ategua*, en el que hemos centrado nuestro trabajo, señalar que el camino también facilitó las comunicaciones y los contactos comerciales de los habitantes de *Ategua*, pues esta población continuó existiendo como núcleo urbano tras las Guerras Civiles y alcanzó la promoción a municipio, probablemente en época Flavia (VENTURA, 1994, 308).

¹¹ P. Sillières (1990, 588-596) sólo cita como calzadas construidas en la Bética después de la dinastía Julio-Claudia, la vía *Emerita-Italica*, de época de Adriano, y la ya mencionada *Astigi-Ostippo-Anticaria* (vid. nota 7), que pudo ser realizada en el siglo III.

BIBLIOGRAFÍA

- ABASOLO, J. A. (1990): «El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico», *La red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 7-20.
- BERMÚDEZ CANO, J. M. (1994): *Estudio arqueológico de los puentes cordobeses*, Córdoba. Memoria de Licenciatura inédita.
- BLAKE, M. E. (1947): *Ancient roman construction in Italy from the prehistoric period to Augustus*, Washington.
- BONINU, A.; STYLOW, A. U. (1982): «Miliari vecchi e nuovi dalla Sardegna», *Epigraphica* 44, 29-56.
- CALZOLARI, M., (1997²): «Ponti di legno e ponti di barche nell'Italia Settentrionale in età romana», en L. Quilici e S. Quilici (eds.), *Strade Romane. Percorsi e Infrastrutture*, Bolonia, 231-236.
- CORZO, R. (1973): «Munda y las vías de comunicación en el *Bellum Hispaniense*», *Habis* 4, 241-252.
- HERZIG, H. E. (1974): « Probleme des Römischen StraBenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht», *ANRW II*, Principat 1, 593-653.
- IGME (1976): *Mapa Geológico de España 1:50.000. Hoja 944 (Espejo) y Memoria Explicativa*, Madrid.
- JUÁREZ MORENO, J. M. (1995): «Un verdadero Museo arqueológico en la Estepa del siglo XVII», *Estepa. Actas de las I Jornadas sobre Historia de Estepa [1994]*, Estepa, 91-110.
- KIENAST, D. (1996): *Römische Kaisertabelle. Grundzüge einer römischen Kaiserchronologie*, 2^a ed., Darmstadt.
- KNAPP, R. (1983), *Roman Cordoba*, Berkeley.
- LACORT, P. (1985): «Cereales en la *Hispania Ulterior*. Silos de época ibero-romana en la Campiña de Córdoba», *Habis* 16, 363-388.
- : (1989): *Economía agraria ibero-romana en el Valle Medio del Guadalquivir: infraestructura rural*, Serie microfichas, Córdoba.
- LIZ GUIRAL, J. (1985): *Puentes romanos del Convento Jurídico Caesaraugustano*. Zaragoza.
- LIZ GUIRAL, J.; MARTÍN BUENO, M. (1981): «Dos nuevos puentes romanos cordobeses», inédito, s.p.
- LÓPEZ MELERO, R.; STYLOW, A. U. (1995): «Una pena sepulcral en favor de la *res publica Aiungitanorum*» *Espacio Tiempo y Forma* 8, 219-253.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1985): «Rasgos físicos: relieve y morfología», *Córdoba y su Provincia*, Córdoba, vol. 1, 22-49.
- LOSTAL PROS, J. (1992): *Los miliarios de la provincia Tarraconense*, Zaragoza.

- MARTÍN-BUENO, M. (1983): «Primeros resultados de las excavaciones de Ategua (Córdoba)», *Homenaje al Prof. Martín Almagro Basch*, III, Madrid, 227-233.
- MELCHOR, E. (1991): «La red viaria de la Campiña de Córdoba: Sector Oriental», *II Encuentros de Historia Local: La Campiña*, Córdoba, 151-171.
- : (1995): *Vías romanas de la Provincia de Córdoba*, Córdoba.
- : (1996): «La red viaria romana de la Campiña de Córdoba II: la vía Corduba-Anticaria», *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Vol. I: Caminería Física*, Madrid, 37-49.
- MOLLO MEZZENA, R. (1992): «La strada romana in Valle d'Aosta: procedimenti tecnici e costruttivi», en L. Quilici e S. Quilici (eds.), *Tecnica Stradale Romana*, Roma, 57-72.
- MONTEALEGRE CONTRERAS, L. (1994): «La geología cordobesa», *Córdoba Capital*, Córdoba, vol. 3, 14-24.
- PALMA, A. (1982): «Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche dell'età del principato», *ANRW XIV*, 850-880.
- PARRA RINCÓN, M.A. (1994): «Suelos de la Sierra, del Valle y de la Campiña», *Córdoba Capital*, Córdoba, vol. 3, 31-38.
- SCHULTEN, A. (1940): *Fontes Hispaniae Antiquae. Vol. V. Las guerras del 72-19 a. de J.C.*, Barcelona.
- SILLIÈRES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, Publication du Centre Pierre Paris 20, París, 1990.
- STOFFEL, E. (1887): *Histoire de Jules César. Guerre Civile*, París.
- STYLOW, A. U. (1990): «Apuntes sobre el urbanismo de la Corduba romana», *Stadtbild und Ideologie. Die Monumentalisierung hispanischer Städte zwischen Republik und Kaiserzeit*, München, 259-282.
- VENTURA, A. (1994): «Ategua: ¿Municipio Flavio?», *AAC* 5, 305-311.

∩
D E B O N
∩ P I A V C P M
G S T P P P R O C S
∩ A F S A R C V I B
I L V S
' C

Fig. 1.- Calco del miliario de Treboniano Gallo y de Volusiano.

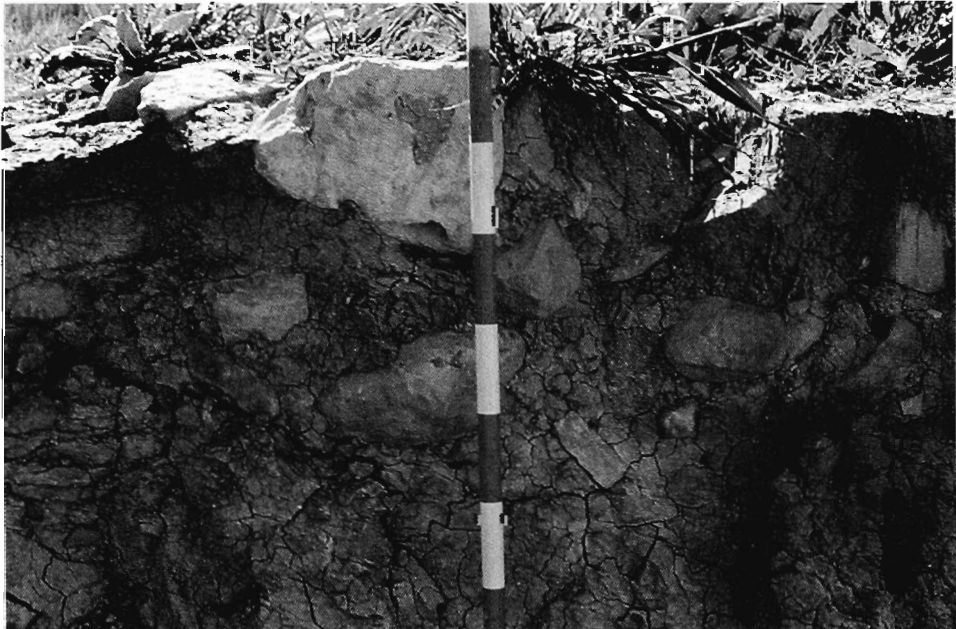


Fig. 2.- Estructura interna del camino (sector 1.º).



Fig. 3.- Vista general del pavimento de la vía (sector 1.º).



Fig. 4.- Detalle del pavimento de la vía (sector 1.º).



Fig. 5. Detalle del pavimento de la vía (sector 1.º).



Fig. 6.- Sección longitudinal de la vía (sector 2.º).

ENRIQUE MELCHOR GIL Y OTROS



Fig. 7.- Contrafuertes laterales de la vía (sector 3.º).



Fig. 8.- Encajonamiento del camino con el fin de aminorar la pendiente existente (sector 3.º)

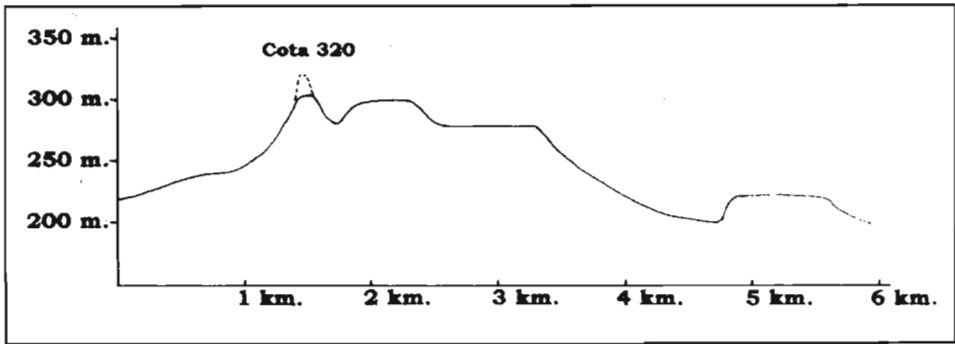


Fig. 9.- Corte topográfico del recorrido de la vía entre los puentes sobre los arroyos Trinitades y Fontalba. Escala vertical: 1:5.000; Escala Horizontal: 1:50.000.

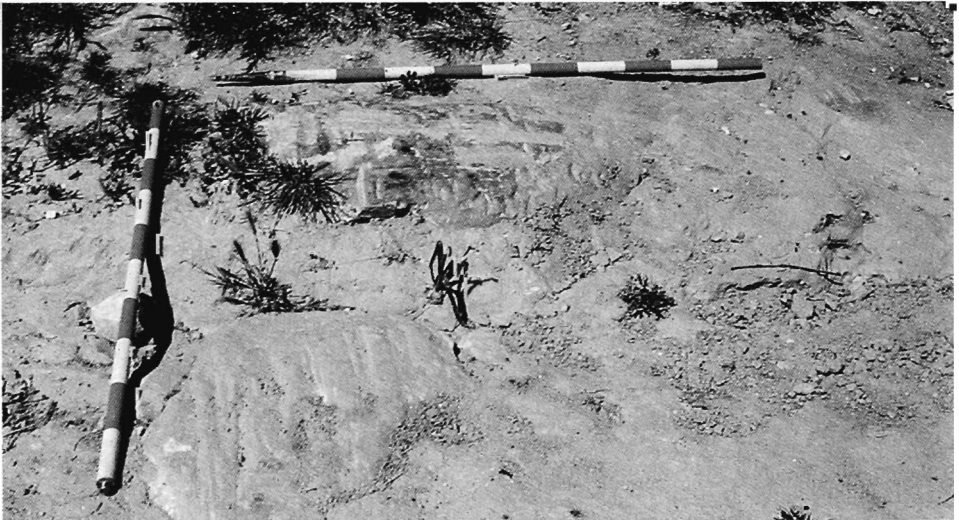


Fig. 10.- Detalle del pavimento de la vía (sector 4.º).

ENRIQUE MELCHOR GIL Y OTROS



Fig 11.- Acumulación de grandes losas de piedra caliza y arenisca existente junto al camino (sector 5.º).



Fig. 12.- Puente sobre el arroyo de Fontalba.

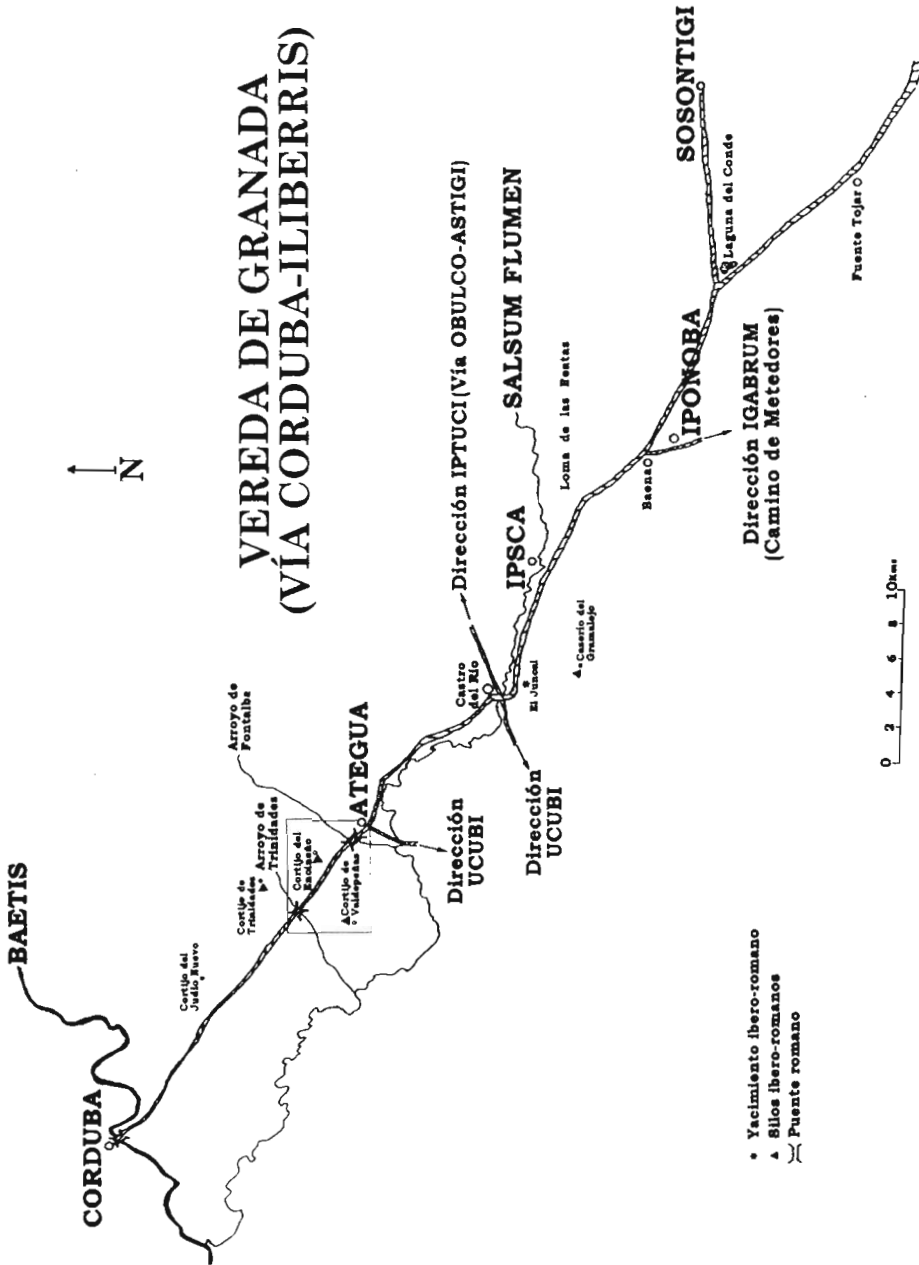


Fig. 13.- Trazado de la Vereda de Granada por la provincia de Córdoba, con la zona de aparición de los restos viarios enmarcada.

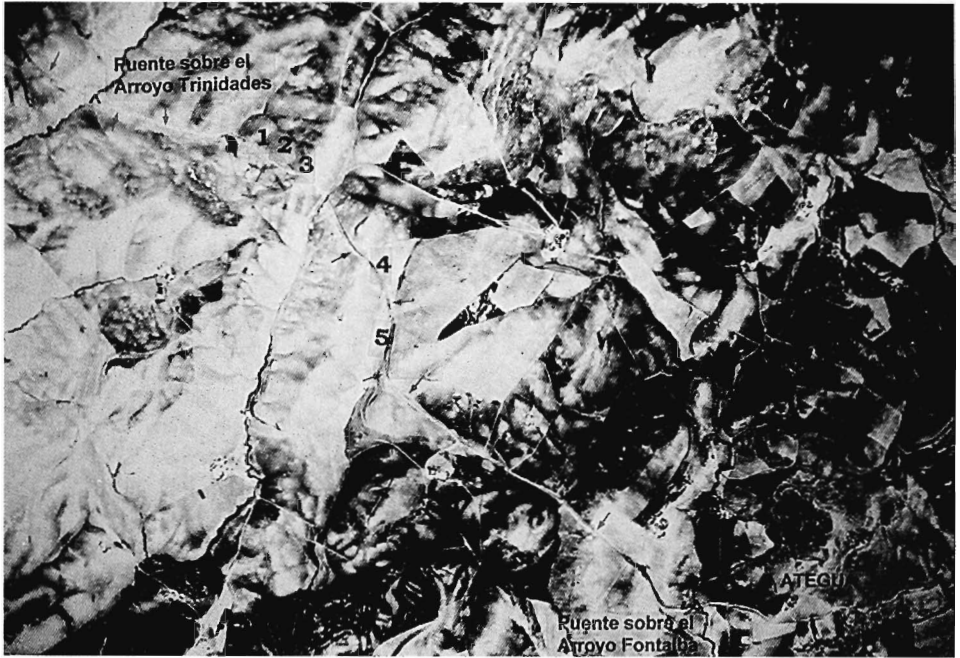


Fig. 14.- Fotografía aérea del tramo de camino comprendido entre los puentes sobre los arroyos Trinidades y Fontalba, con los puntos donde han aparecido restos de infraestructura viaria (A partir del Fotograma n.º 26210 del Vuelo Americano de 1956).