

CAMINOS ANTIGUOS ENTRE CÁSTULO Y CÓRDOBA

Por José M.^o Almendral Lucas

RESUMEN

Se estudian las vías de comunicación que, en los albores de la Historia y durante la Edad Antigua, unían Cástulo, ciudad de la provincia romana cartaginesa, con Córdoba capital de Bética. En la bibliografía se recogen citas del transporte fluvial a lo largo del Betis y del terrestre por caminos, puentes y calzadas.

Summary

The ways that, in the dawn of History and in the Old Age, communicated the city of Cástulo, in the carthaginian Roman province, and Córdoba, the capital of Bética, are reported in the present study.

References are given for fluvial transport along the Betis river and also for surface transport on pathways, bridges and Roman roads.

IBEROS, Tartesos, Cartagineses y Romanos, se establecieron y pasaron por el territorio andaluz durante la Edad Antigua. Dejaron fuerte huella hasta el punto tal, que siguen escribiéndose libros y comunicaciones que aportan datos o interpretaciones sobre trazados de las vías antiguas, su historia sus vicisitudes y sus restos arqueológicos. En la década que concluyó, dos obras específicas dedicadas a las vías de Andalucía (1) y (2), y una general para

España (3) se suman a las clásicas españolas de Saavedra y Fernández Casado: (4) y (5). Mantienen vivo el conocimiento, dos publicaciones periódicas (6) y (7), y acaba de aparecer «JAÉN ROMANO» (8), fuente importante de datos epigráficos.

TRANSPORTES PRIMITIVOS

A. Transporte fluvial: Recopilación

Según el kilometraje de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, las distancias entre poblaciones y la desembocadura, siguiendo el río, son:

- Cástulo: al mar: 475 kms.
- a Iliturgis: 13 kms.
- a Córdoba: 191 kms.

Cástulo, ciudad situada en la margen derecha del Guadalimar, fue en tiempos primitivos y hasta la Edad Media, emporio de riqueza, por ser centro de llegada de productos procedentes de las zonas mineras que hoy corresponden a los términos municipales de: Linares, Vilches, Santa Elena, La Carolina, Baños de la Encina, Guarromán, Aldeaquemada y Carboneros, al sur de Despeñaperros, con infinidad de explotaciones que se han mantenido hasta finales del siglo XX.

El transporte pesado, se hacía por flotación, siguiendo el río, y especialmente el de los metales, tendría lugar con aguas medias, cesaría durante las avenidas y se reduciría, en los largos estiajes, al tráfico de bateles.

En paralelo con este tráfico y complementándolo, está el de la madera que, procedente de las sierras de Segura y Cazorla, se ajorraba hasta el río; allí, los expertos con sus bicheros, formaban las maderadas, las reunían en armadías y dirigiéndolas desde los troncos flotantes, continuaban sobre ellos, río abajo, para hacer escala en Iliturgis y, en parte importante, seguir a Kórdiba e Hispalis. En astilleros, los carpinteros de ribera, cumplían su muy acreditado oficio, con tal precisión, que fue orgullo y modelo en todo el Mediterráneo. Tenemos referencias por la Biblia (9).

Dos citas remotas son estas: En el siglo V a. de C. Hecateo, primer geógrafo griego que nos visitó, dejó noticia de «Elibyрге, ciudad de Tartesso» que después se llamó Iliturgis (10) y hoy se localiza en la finca Maquiz de Mengibar, en el interfluvio Guadalquivir-Guadalbullón. «De la España que

entre 530 y 500 a. de C. visitó Himilco sabemos que la navegación sobre odres constituía la base comercial en los pueblos surorientales de la Península Ibérica» (11) página 16.

Ya en época romana, Plinio dice que eran navegables, «incluso el Genil hasta Écija y el Guadalimar» (10). Strabón escribe en su Geografía: «Hasta Hispalis, lo que supone cerca de 500 estadios, pueden subir los navíos de gran tamaño; hasta las ciudades de más arriba, como Ilipa, con otros menores. Para llegar a Kórдыba, es preciso usar de barcas de ribera hoy hechas de piezas ensambladas, pero que los antiguos las construían de un solo tronco. Más arriba de Castulón el río deja de ser navegable» (12).

Dos citas históricas tardías nos las proporciona González Barberán en la misma obra (10), página 84; de al-Razi dice: «Cerca de las fuentes del río de Córdoba, hay una ciudad, en el término de Jaén —que entonces se extendía a Baza y Huéscar— llamada Latankaya... llanura o amplio valle seco «de donde se saca madera suficiente para abastecer toda España»; era zona muy fortificada (que podría ser Tíscar, cabecera del Guadiana Menor o zona de la Sierra de Segura). Los mismos datos los recoge, mucho después, hacia 1.250 Yaqut al Hamawi que insiste y dice que en la «cora» de Jaén, se produce madera para todo Al Andalus».

Detalle arqueológico importante es la conservación del muelle de atraque de Cástulo en la margen derecha del Guadalimar, formado por grandes sillares, paralelepípedos alineados. Su existencia se denunció por Contreras (13) y lo fotografía Sillières (1), que da datos epigráficos de los barcos del Guadalquivir, los «scapharii» y los «lintrarii», comunes en los tramos fluviales de los ríos europeos. Referencia más amplia en (14).

B. Transporte terrestre

El transporte primitivo pasa de la senda al camino. Sobre la senda anda o transporta el hombre, la bestia con amo o la recua, con exigencias mínimas de acceso y paso. El carro con ruedas necesita trazado adecuado, anchura y firme, lo que hoy llamamos «Camino», cuyo signo distintivo es la rueda.

Resulta aleccionador que el 50% de los hallazgos encontrados de carros o ruedas, de la España prerromana, estén situados en la mitad alta de la cuenca del Guadalquivir (15), e incluso que la reconstrucción de la primera rueda, con buje y llanta robustos y seis radios, se encontrara en la necrópolis ibérica de Toya, cuenca del Guadiana Menor (Jaén) (16) y posteriormente

otras análogas en la misma necrópolis. Confirmamos con ello, los orígenes del título de este artículo.

La verdadera historia, regional, comienza con los cartagineses situados en Andalucía y Levante. Amílcar, y sobre todo Aníbal, centran su actuación en Cástulo, donde este último tiene residencia y familia.

Hoy se reivindica la actuación destacada de los cartagineses en el afirmado de los caminos y, como es natural, buena parte de los caminos de Cástulo, disfrutarían de la afirmación de Saavedra Moragas: «...al decir de San Isidoro, fueron los cartagineses los primeros en empedrar las calzadas»; el desarrollo de la conquista por los romanos, con sus largos y rápidos desplazamientos, dan fe de ello y, en análoga medida, la existencia de una Agricultura de privilegio.

B.1. *Caminos prerromanos*

El concepto de «Vía» recuerda al gran itinerario, siendo los primeros, el fluvial, el costero, y el militar. El primero es el del río Guadalquivir de Cástulo al mar, planteado y mantenido por los tartessos; el segundo es el llamado «Camino fenicio» que en buena parte aprovechó Aníbal desde Cartagena a los Pirineos, con un tramo meridional llamado Vía Hercúlea; el tercero el Cádiz-Cartagena cuya construcción y mantenimiento debe achacarse a los cartagineses y cuyo tramo oriental: de Cástulo al puerto mediterráneo, se sigue llamando Camino de Aníbal. A éstos siguió la explosión en planteamiento, construcción, y explotación, geniales, de las Calzadas romanas.

Corzo marca como primaria, la VÍA IBÉRICA, argumentando que Córdoba, Écija y Sevilla, son creaciones romanas sobre precedentes poco significativos, frente a la entidad, en estos lugares y época, de Porcuna, Baena, Osuna y Carmona, y las enlaza sobre un eje Cástulo-Hispalis.

Tal pudo ser cuando los cartagineses, por necesidades estratégicas, establecen el Gadir-Cartago Nova; pero antes de esto, existió la red de caminos para servicio de la vida civil de la región, rica en bienes y cultura.

El paso de los ríos grandes se hacía con barca o balsa, de muy antigua tradición y técnica y el de los menores por vado. Aunque existió un puente de piedra en Cartagena, mencionado por Polibio (1), página 658: «...en avaiant probablement édifié un à Carthagène (POLYB. X). Mais la maîtrise de la technique de la voût clavée permit à Rome de réaliser des ouvres....», la técnica de la bóveda es romana.



Figura 1 B.—Via Ibérica entre Córdoba y Obulco.

Figura 1.

B.1.1. Vía ibérica

El tramo Cástulo a Iliturgis, por la vega del Guadalimar, no presentaría ninguna dificultad, si se exceptúa el paso del río Guadalquivir, ya que ambas ciudades estaban en márgenes opuestos; el paso se haría probablemente entre los actuales cortijos de La Vega y Carchenilla, por vado zampeado e incluso defendido como corresponde a los restos que se conservan (8).

La importancia de Iliturgis sería la de ser punto de control del tráfico maderero del «Saltus Tugienses» (Sierras de Segura y Cazorla) y tener a sus pies extensas y ricas vegas cultivadas. Da fe de esa importancia el hecho de que «Durante el reinado de Tiberio Sempronio Graco, hacia el año 177 a. de C., se otorgó un nuevo estatuto municipal a Iliturgis ...por su papel destacado en las Guerras Púnicas» (2).

Desde Iliturgis, el camino dejaría el río Guadalquivir, pasaría el Guadalbullón, penetrando en tierras de campiña y, por el actual Mengibar (sea o no Ossigi), cruzaría la divisoria con el Salado de Arjona por Cazalilla, evitando terrenos expansivos inestables; seguiría a Higuera de Arjona, donde Olivares Barragán apunta la existencia de muchos restos romanos(17). Cruzando el Salado de Arjona se llegaría a esta villa, «Urgaone, Vrgao o Urgavo» de los romanos.

De Arjona a Santiago, se cruza el arroyo de Din sobre un puente de arcada única, de ladrillos a sardinel y tímpanos de sillería de dos estilos distintos, que evidencian un recrecimiento moderno; Fernández Casado lo catalogó como de origen romano (5).

La actual carretera de Santiago a Porcuna, en la hoja antigua del I.G.N. va toda ella marcada como «Vía pecuaria».

Porcuna, «Obulco» de los romanos, tuvo un papel importante en la conquista de Bética. El Senado Romano, envió a Julio César, con el encargo de pacificar la zona y aniquilar a los herederos de Pompeyo. César «recorrió la distancia desde Roma a Obulco en sólo veintisiete días. La fama de este rápido viaje nos la ha transmitido Estrabón, por él sabemos que César utilizó la antigua vía costera o camino de Hércules (que nosotros hemos llamado Vía fenicia) hasta Levante a una media de noventa kilómetros diarios hasta llegar al Júcar donde se hirió en un pie, y continuó luego por el bien conocido «Camino de Anfbal» para desembocar en Cástulo y Obulco, con un recorrido de cincuenta y cinco kilómetros diarios» (2).

Los descubrimientos de las extraordinarias esculturas ibéricas de «Cerrillo Blanco» y su posición de balcón privilegiado, entre otras riquezas artísticas, han sido orgullo de esta villa.

El tramo siguiente del camino llega a «Iponuba» (cerca de Baena) para dividirse en dos, el de la derecha de las cuales seguiremos para ir por la cuenca del Guadajoz, a Córdoba.

En esta cabecera del Guadalquivir, hubo cuatro grupos humanos representativos: El minero (indígena de Sierra Morena), el comerciante (tartesso, hombre de río), el guerrero (ibérico de casco y caballo) y el que nunca aparece: labrador o ganadero, que da de comer a todos. Éste era el panorama, sin batallas, hasta que llegaron allí los coletazos de las Guerras Púnicas.

B.1.2. Calzada romana Cástulo-Córdoba por Virgaone

El camino que hemos reseñado se convirtió en la calzada romana «ITEM A CÓRDUBA CASTULONE», del itinerario de Antonino Augusto Caracalla, que, siguiendo el orden que traíamos, queda en millas así:

It a

Castulone - Córdoba	XCVIII sic.
Iliturgis	X X
Virgaone	XXXIII (corregido)
Calpurniana	XX
Córdoba	XXV

Este itinerario omite Obulco y, como hace notar Seillers, debe tener error que corregimos. Seguimos en esta mansión: La calzada romana baja rápida desde Obulco al río Salado de Porcuna en tramo que tiene aire primitivo. Para el cruce del río, los romanos construyeron un puente que será aquel cuyo esqueleto se conserva desmantelado de toda sillería, y cuyos sillares hay que buscarlos en una pequeña presa y un molino próximos. Escribe Alzola: «Existen en la provincia de Córdoba otros puentes del mismo origen: el del Salado de Porcuna y otro sobre el Guadalmeñato. En la de Jaén, los de Andújar y Porcuna (18). Los restos actuales evidencian un puente de tres arcos, con rampas, parecido al bello de Villa del Río (que está sobre el mismo río, aguas abajo) pero de luces algo mayores.



Figura 2.



Figura 3.—Esqueleto de puente en Porcuna.

Desde allí, el itinerario pasa a Calpurniana, que desde tiempos de Saavedra, se creía situado en Cañete de las Torres. Melchor Gil, basándose en descubrimientos recientes, lo sitúa en Bujalance, rectificando el trazado (19). Córdoba está situada en la margen derecha del Guadalquivir y el camino que hemos traído se acerca por la izquierda; forzosamente se necesita un paso de río; Melchor Gil lo hace en Alcolea y Corzo escribe: «Delante de Córdoba se produjeron intensos combates, existía ya un puente estable para atravesar el Guadalquivir desde el sur y ante él acamparon César y Cneo Pompeyo». Uriol recoge una referencia de M. Escribano: «Itinerario español» Madrid, 1755, y dice: «En esta guerra se habla ya de la toma del puente de Córdoba sobre el Guadalquivir, lo que permite datar, hacia el año 40 a. de C., la existencia de un puente en esa ciudad.» Ignoramos cómo sería, pero nuestra opinión es que, un puente de fábrica allí, con bóvedas de sillería, no estaba al alcance de la técnica cartaginesa; el cruce del río lo harían, por vado con zampeado, en cruce oblicuo de muy poca profundidad, estructuras sencillas o reforzadas de madera, y no es fácil que se tratara de un puente de barcas, aunque ya se había montado uno enorme, con éxito, en tiempos de Jerjes y los utilizaba Aníbal, ya que su establecimiento suponía un grave impedimento al tráfico fluvial.

Conocimientos del río Guadalquivir y previos de los puentes:

Los ríos son los ejes de cuencas y, como tales, tienen personalidad propia y específica. Formas, dimensiones, geología, topografía, régimen de lluvias, sequías y tantos factores más, los identifican y definen. Fontboté, en Guadalquivires, dice: «...el río que define la cuenca, es el conjunto del Guadalmena, el bajo Guadalimar más el propio Guadalquivir aguas abajo de su confluencia con el anterior» (20).

También la historia comienza allí arriba, en cabecera; Aníbal la marca con el camino que lleva su nombre.

Siempre se consideró que la cabecera del Guadalquivir estaba asuso de Mengíbar, en la confluencia que recoge las aguas del Guadalimar, altas del Guadalquivir y Guadiana Menor: En el Trías del primero hasta Alcazar, el terciario levantado de la Loma de Úbeda y los semidesiertos béticos del Guadiana Menor, se producen muchos desprendimientos. En estos terrenos blandos, la red hidrográfica cava y arrastra, con las secuelas de depósitos e inestabilidad de cauces.

La máxima avenida de este siglo, que tuvo lugar del 16 al 21 de febrero de 1963, dio un caudal punta en la entrada de la ría, de 6.000 metros cúbicos/segundo. Además de los daños clásicos en puentes y obras próximas, los desprendimientos de terreras y los corrimientos de tierras dejaron centenares de olivos viejos arrancados, prendidos en puentes y recodos.

A todo esto tienen que hacer frente los puentes, obras señeras del camino.

Dice Gonzalo Menéndez Pidal: «En principio los puentes fueron de madera y sólo en el siglo II antes de C. se comenzó la construcción total en piedra... pero el sistema no se generalizó en mucho tiempo» (11) página 27. De todas maneras, es normal que obras tan singulares y caras como los puentes romanos de sillería, no se prodigarán. Estas mismas características han deformado nuestra concepción y nos repugna que un puente romano no fuera así; pero los romanos hicieron también puentes sencillos, sin bóveda de sillería y en todo o parte renovables.

En la historia han existido muchos puentes de estructura mixta: pilas de fábrica y alzados de madera. Herodoto (22) describe el puente cubierto de Babilonia sobre el Eúfrates como construido por pilas de piedra y superestructura de vigas de cedro, ciprés y palmera. Julio César (21), en sus «Co-

mentarios», habla de este tipo de puentes como contruidos por los galos antes de la ocupación romana. Él mismo había utilizado en Germania, puentes de madera para cruzar el Rin (año 55 a. de C.). Palladio, veneciano del siglo XVI, interpretó el mensaje de este modelo y dibujó el puente.

En la columna trajana está, en bajorrelieves, el que levantó este emperador el año 105, para cruzar el Danubio, compuesto de pilas macizas de piedra, bajo arcos de madera (21).

Steinman y Watson citan diversos tipos de puentes antiguos de madera y mixtos; quizá su visión y variedad le lleven a escribir: «Un puente tiene algo de prodigio y de poesía. Es una conjunción mítica de resistencia y belleza» (22).

Nosotros creemos que tres puentes mixtos se construyeron por los romanos en el siglo I, los tres sobre el Betis: El primero en la Vía Augusta, entre la Bética y la Tarraconense (en Mengíbar), el segundo cerca de Noulas Villanueva de la Reina y el tercero sobre la Vía Augusta en Sacilis (término municipal de Pedro Abad, península de Alcurrucén).

B.1.3. Vía Augusta de Bética. Cástulo por el arco Jano a Córdoba

(Jano era divinidad romana muy antigua: el dios de las puertas; se invocaba al entrar y salir por ellas. Presidía todos los comienzos y se representaba o esculpía como cabeza con dos caras que miran en sentidos opuestos).

En el esplendor del Imperio Romano, siendo titular Augusto, se decide hacer una calzada directa que cruzara la Bética y llevara por nombre el de VÍA AUGUSTA. Así se hizo, y los primeros miliarios que se labraron, tienen fecha del año dos a. de C.

El estudio más clásico de la Vía Augusta de Bética es el del P. Fidel Fita; por él sabemos que existió un arco dedicado a Jano, donde comienza la vía, en el lugar que hoy llamamos «Llano de Mengíbar» (23).

De estos caminos conocemos dos tipos de itinerarios, los de Antonino Augusto Caracalla, cuya parte española desarrolla con detalle Saavedra y los de los Vasos Apolinales o Vasos de Vicarello.

Copio a Gonzalo Arias: «En 1852 se encontraron en el fondo de las aguas de los Baños de Vicarello (antiguas termas de Aquae Apolinales) no lejos de Roma, cuatro vasos de plata, cilíndricos, en cuya superficie exterior

*Figura 4 A.—Vía Augusta
de Bética en la provincia de Jaén.*



*Figura 4 B.—Vía Augusta en la
provincia de Córdoba al este de la ciudad.*

Figura 4.

está grabado, en cuatro columnas, el itinerario de Cádiz a Roma, en 104 a 110 etapas (mansiones o ciudades) con sus distancias parciales» (24). Se han fechado como de tiempos de Augusto o Tiberio; fueron fabricados en Cádiz y se expusieron en el Pabellón de Italia en la Expo 92, en Sevilla.

Los tramos correspondientes a los cuatro vasos y la definición que da el Itinerario de Antonino Caracalla, son éstos: (Lo copiamos en el sentido de Córdoba a Cástulo a fin de no alterar casos de las declinaciones).

Vaso 1	Vaso 2	Vaso 3	Vaso 4	It. De Antonino
CORDVBAM -	-		CORDVBAE	- -
AD X X	AD DECVMO X	AD X X	AD DECVMM X -	- -
EPORAM XVII	AD LVCOS XVIII	AD LVCOS XVIII	EPORA XVIII	Epora XXVIII
VCIEMEM XVIII	VCIEMEM XVIII	VCIEMEM XVIII	VCIEMEM XVIII	Uciense XVIII
AD NOVLAS XIII	AD NOVLAS XIII	AD NOVLAS XVIII	AD NOVLAS XIII	- -
CASTVU- LONEM XIX	-	CASTVLONE XIX -	- -	Castulone XXXII

Describiremos los caminos o interpretaremos los datos, siguiendo los miliarios de esta Vía Augusta encontrados, en el sentido del río, es decir: de Cástulo a Córdoba; y podemos decir que cruzándose con el ferrocarril que en múltiples ocasiones se aprovechó de la calzada.

Desde Cástulo, por la vega del Guadalimar y las cuevas de la cerrada que ahora aprovecha el salto hidroeléctrico, seguiría en recta por la vega hasta el arco a Jano límite de la Bética. (Hoy, a la derecha, se ve, llamativo, el arco de herradura que construyó el ferrocarril para dar paso por debajo, a la carretera Jaén-Bailén; detrás y al pie, esta la venta. No hay nada de toponímico en este conocido punto).

El puente que hicieran los romanos debió estar adyacente al actual metálico del ferrocarril que enfila la muy próxima estación de Espeluy. En ésta, la Vía principal se cimentó, en buena parte, sobre la propia y auténtica calzada romana. Escribe Ángel Delgado: «Al hacer la vía férrea de Madrid a Córdoba, aprovecharon la calzada para asiento de la línea desde el río Guadalquivir hasta la estación de Espeluy, y echaron el camino de los romanos a la derecha, pero en el kilómetro 340 de la vía férrea, junto al disco de Espeluy del lado de Mengíbar, se notan vestigios de la calzada» (25).

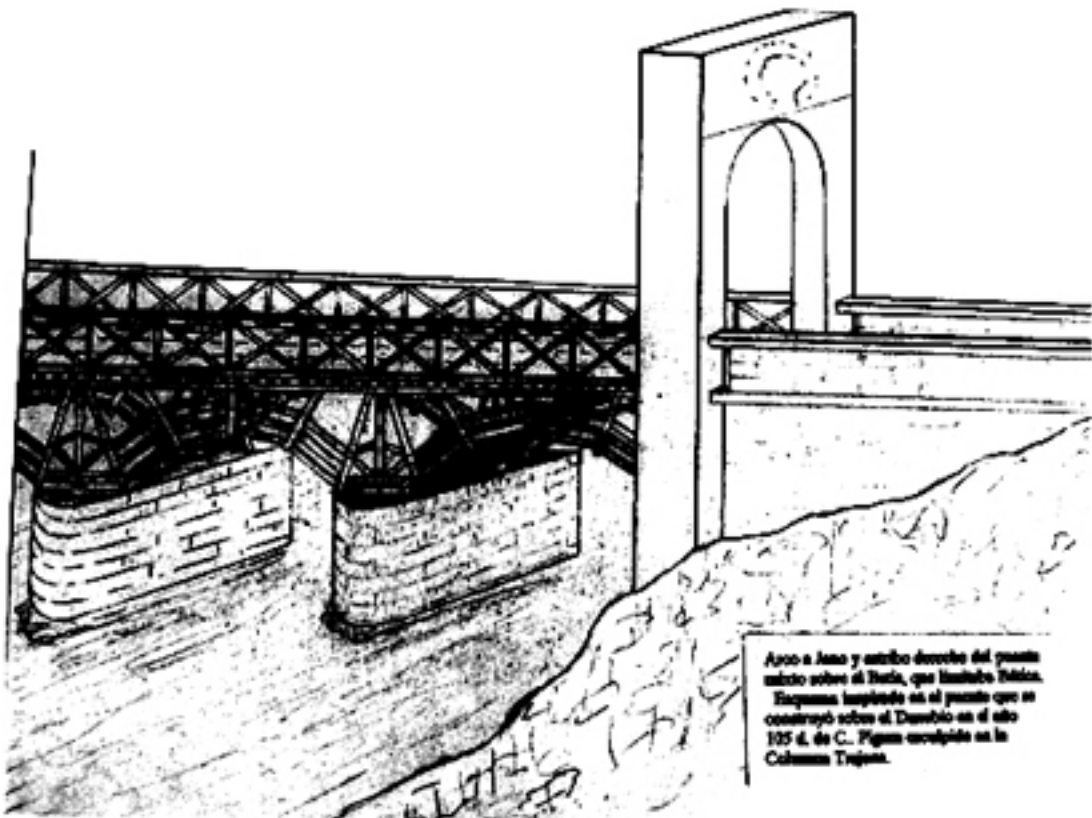


Figura 5.—Arco a Jano.



Figura 6. Foto aérea del ferrocarril en Estación de Espeluy.

En la fotografía aérea se ven perfectamente las dos líneas rectas paralelas, de 2.500 metros de longitud, separadas exactamente 300 metros. El nuevo camino, que por inercia siguió conservando el nombre de «Camino de los romanos», se hizo en 1866, trazado por ferroviarios y como reposición del servicio para la zona agrícola de la 4.ª terraza cuaternaria (26), hoy en cultivo intensivo de regadío. El «nuevo camino de los romanos» se hizo comenzando desde Mengíbar, rompiendo el conglomerado cuaternario consolidado existente en aquel lugar.



Figura 7.—Nuevo camino que sigue llamándose «Camino de los Romanos».

Sillieres se fió de la hoja, escala 1/50.000 y da como romano el actual camino, añadiendo el error de confundir la terraza consolidada con el llamado «Arrecife», de «al-rasif», nombre dado por los árabes a todo camino recrecido y empedrado o enlosado, como lo estaba la Vía Augusta» (27).

Seguía la calzada hacia «Ad Noulas» (Villanueva de la Reina), pero desaparece en el meandro del Rincón, para reaparecer en la parte alta de la población con ostensible miliario reparado. El núcleo urbano se pega y ciñe a la margen izquierda del río, que ya se ha comido la mitad del pueblo y lo hubiera hecho con el resto, si no se hubiera defendido con caras obras.

En el meandro anterior, cuando el río estaba allí, hubo otro puente, llamado de Lituergo del que quedaban unas pilas, que fotografiaron Blázquez y Delgado Aguilera y Blázquez Jiménez, acompañando a una Memoria para la Real Academia de la Historia (28). En la edición antigua (año 1900) de la hoja 1:50.000 del Instituto Geográfico aparece «Puente arruinado», cerca de la ermita de Santa Potenciana, ermita que hoy no existe porque se la llevó el río.



Figura 8.—Puente de Lituergo en Villanueva de la Reina. Pilas vistas desde aguas arriba.

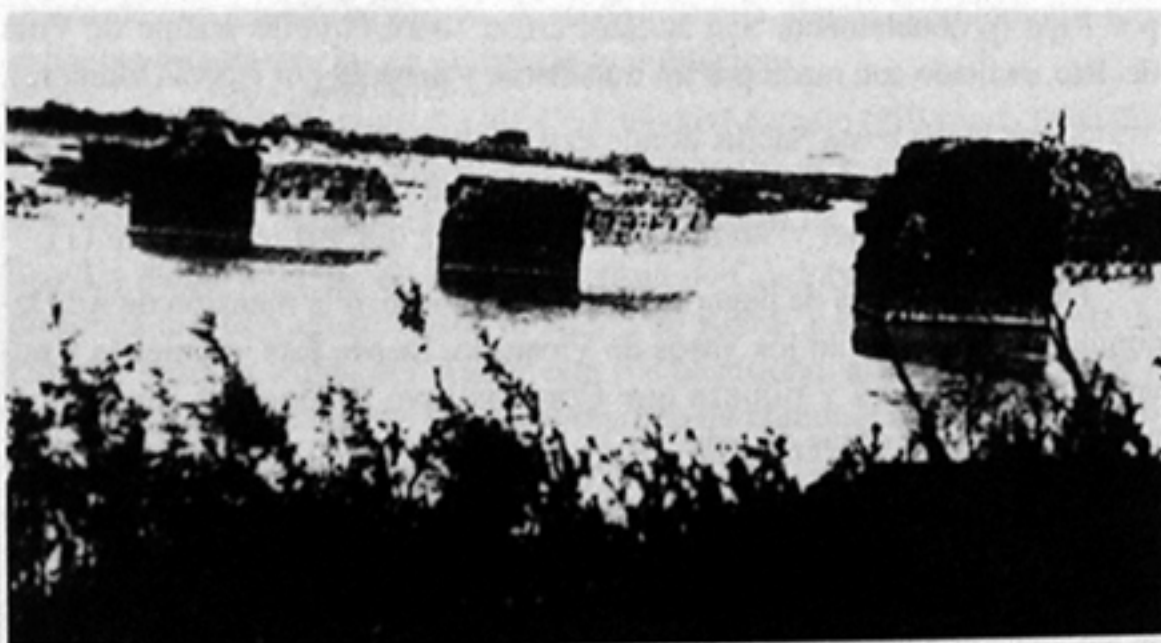


Figura 9.—Puente de Lituergo en Villanueva de la Reina. Pilas vistas desde aguas abajo.

Las pilas fotografiadas son expresivas: del lado de aguas arriba tienen tajamares semicirculares, y carecen de estos aditamentos en la fachada de aguas abajo. Siguiendo a Fernández Casado, corresponderían a un puente ro-

mano de la República, de tajamares análogos a los de Mérida, aunque nosotros pensamos que el estilo antiguo se usó al corresponder a un puente mixto: pilas de sillería y superestructura de madera, material este último que pedirían los constructores y le llegaba a pie de obra, flotando por el río, desde su cabecera: *Saltus Tugiensis*. Estas ruinas explican el hecho de que permanecieran pilas intactas y desapareciera la parte aérea del puente.

En las fotografías de los Blázquez aparece un trozo de calzada «junto a los Villares», antigua Isturgi que estaba separada de Noulas por el río. Isturgi, importante villa ibérica y después romana, era puerto fluvial que recibía mineral de la mina Los Escoriales (en el Jándula), y exportaba productos agrícolas e industriales. De los alfares próximos salió gran cantidad de cerámica sigilata con marcas que se exportaban a Italia y Norte de África. En Arjonilla (la romana Segeda, margen izquierda del río) hay una excavación con extracción de arcilla, de dimensiones impresionantes. El puente cuyas pilas se conservaban en 1923, se justifica como de servicio a los núcleos e industrias próximos, añadiendo flexibilidad y mejora técnicas a la vía principal.

Desde Noulas, la calzada continúa por la margen izquierda del río, donde Sillières reconoce un buen tramo, pasa por Ucia (o Uciense: Marmolejo), por Ripa (probablemente San Julián), cruza sobre el bello puente de Villa del Río, exaltado con razón por los tratadistas, y después por Epora (Montoro).

Sigue la vía hasta Sacilis donde existió un puente por el que la calzada cambiaba de margen. En 1901, un corresponsal de F. Fita (1), obra citada, página 302, dijo haber visto restos de un puente que nadie encontró (1).

Diez millas antes de llegar a Córdoba, se localizó la mansión de *Ad Decumum* que aparece en los Vasos de Vicarello. Desde ésta, comienza a notarse la importancia y riqueza que Córdoba tuvo en tiempos romanos, y que se tradujo en obras de calidad.

En la Vía Augusta se hicieron cinco puentes más, de sillería; el primero sobre el río Guadalquivir llamado Puente Mocho, robusto, de diez ojos, escaso de desagüe, hasta el punto de que en las avenidas se llevaba los pretilos; de ahí viene el nombre con el que se le conoce. Estaba arruinado, pero se restauró para que cumpliera su misión en el camino de servicio al embalse del Guadalquivir.

Siguiendo por la orilla norte del río, donde la calzada se reconoce y está documentada, existieron dos puentes, de un arco y poca luz, sobre sendos arroyos; hoy están cubiertos por hormigón.

Como inciso diremos que por las proximidades de Alcoléa existió otro puente muy importante construido, al parecer a principios de la Edad Media que dura hasta la Moderna. Se confirma que existía en el siglo XIII y en tiempos de al-Idrisi. A. Ponz, en *Viaje por España*, Madrid, 1779-92, pasó por él, tenía diecisiete ojos, dijo que estaba ruinoso y que empezaba la construcción del actual, que es de Carlos III.

Cuatro kilómetros antes de Córdoba, la calzada cruzaba sobre el arroyo Rabanales; el puente de robusta sillería, allí construido, tiene cinco arcos de luces aproximadas a 10 pies; los pretiles actuales son obra del siglo XVIII.

El puente sobre el arroyo de los Pedroches, en el borde de la ciudad, tiene un arco principal y dos laterales de menor luz, que terminan con rampas.

C. Córdoba

La elección del asentamiento tartésico de Córdoba era perfecto: En un aceptable vado del Betis, capaz de situar en él un puerto fluvial, con acceso directo por el norte a la zona minera de Sierra Morena y en una de las más amplias y ricas campiñas del mundo mediterráneo. El comercio, el tratamiento y embarque de minerales, la Agricultura y la cerámica, fueron la riqueza de ese pueblo laborioso. A su decadencia, iberos y emigrantes procedentes de oriente, hacen aumentar la población.

A mediados del siglo II a. de C., Claudio Marcelo (29) funda la ciudad romana adyacente a la antigua. Su crecimiento fue espectacular en todos los órdenes hasta el punto de convertirse en la capital de Bética.

La reconstrucción de la trama urbana de Córdoba presenta un eje que prolonga la Vía Augusta desde la Puerta de Roma, pasando por delante del templo, hasta la salida del puente que fue necesidad, alarde y belleza de la gran ciudad, que a su vez fue nudo o cruce de comunicaciones que consolida la penetración hacia el interior peninsular, de la circunvalación costera mediterránea.

Los romanos heredaron de los griegos la sensibilidad, no sólo ante el edificio público, sino también ante todo aquello que hiere y modifica el territorio; las grandes obras piden por ello compensación ante los dioses, que se hace más aguda cuando se trate de puentes: hay que tener en cuenta que el emperador era la máxima autoridad y el representante del Colegio de Pontífices, institución muy antigua y reconocida.

De la época de construcción del puente no hay referencias directas, ni inscripciones epigráficas; los daños y destrucciones que ha sufrido, tanto

por las avenidas como por falta de conservación, han sido tales que resulta difícil reconocer algún tramo importante que identifique la construcción primitiva. Según Silleres, en el año 46 a. de C., ya existía, pues está mencionado en la relación de episodios cesarianos; por consideraciones diversas deduce que le parece verosímil que fuera edificado en el siglo II a. de C. Se abandonó con los visigodos, teniendo lugar una gran reconstrucción, por Hixem I, el año 787. En el siglo XVI se hizo la puerta monumental que cerraba el puente, y que hoy está separada de él para dar paso al camino ribereño.

En Córdoba se cruzaban dos rutas principales: Vía Augusta entre Cástulo y Gades, y calzada entre Emérita y Malaca. Otros dos caminos más completaban la red: por la margen derecha del Betis el Córdoba-Itálica y por el sureste el Córdoba-Porto Magno (Almería). Su condición de puerto fluvial importante, completaba la situación privilegiada en las comunicaciones.

D. Explotación de la Vía Augusta: Reparaciones y variantes. Puentes del Rumblar y de Andújar

El trazado de la calzada, en el tramo que estamos considerando, era tentador: utilizar como asiento o cimiento, las vegas y terrazas cuaternarias; ideal en cuanto a estabilidad, drenaje, longitud y escaso movimiento de tierras. Este trazado coincide exactamente con el que hicieron los ingenieros del siglo XIX para el ferrocarril: (se hicieron los estudios del tramo por Real Orden de 1844 y se concluyó el Madrid-Cádiz en 1866) el tren pasa hoy por las ruinas de Cástulo, por el lugar en que existió el Jano a Augusto, por Villanueva de la Reina, Marmolejo, Villa del Río, Montoro, Alcolea y Córdoba. La diferencia entre el fracaso y el éxito está en los puentes: la técnica de los romanos, con luces pequeñas, obliga a colocar pilas robustas en los cauces, lo que unido a la abundancia de arrastres, producen velocidades excesivas, remolinos y remansos que trastornan el curso de las aguas, siendo el mismo puente o los terrenos adyacentes, los que sufren las consecuencias. El puente ferroviario del siglo XIX emplea tramos metálicos rectos y largos con apoyos altos y fuera de los cauces. En resumen: con el mismo trazado, las bellas sillerías de las pilas y quizá las superestructuras de noble madera cazorleña, dejaron paso a las escuálidas y potentes celosías del ferrocarril.

Los efectos del régimen torrencial del Guadalquivir sobre los puentes y los cauces se hicieron sentir en forma de reconstrucciones, variantes y obras que ordenaron los sucesivos emperadores cuyos nombres figuran en los miliarios. En esta vía y este tramo, se encontraron los de: Augusto, Tiberio,

Calígula, Claudio, Nerón, Vespasiano, Domiciano, Nerva, Trajano, Caracalla, Maximino, Aureliano, Constancio I, Constantino I y Constantino II. Escribe Corzo: (2) página 52 «En la parte oriental de la Vía Augusta, se debieron producir tantos desperfectos... que el itinerario de Antonino denomina a este tramo de la Vía Augusta «otra vía de Córdoba a Cástulo» como si fuera una simple variante de la vía larga por Iliturgis.

El puente del Jano a Augusto, debió estar útil muy poco tiempo; no hay nuevas referencias suyas. Suponemos que, inutilizado ese puente, hubo que restablecer el servicio y se optó por construir el camino que estudia, en parte, don Ángel Delgado (25) cuando escribe: «En dicha venta del Arco, perpendicular al terraplén de dicha vía férrea, se nota en las vegas del cortijo llamado «Las Huelgas» el arranque de la otra calzada que sin atravesar el río Guadalquivir, cambia de rumbo a la margen derecha del Betis, cuando éste que desde Mengibar baja en dirección sur norte toma la de este a oeste, atraviesa el Guadiel, el Rumblar y todos los ríos que van al Guadalquivir...». Quizá en principio, con vado y barca, se enlazara el nuevo camino con el puente de Lituergo y éste se arrasara después.

Doscientos años después de construida la Vía Augusta, de las experiencias obtenidas y las mejoras técnicas, surge la necesidad de acometer la gran variante con dos nuevos puentes, el primero en el Rumblar y el segundo sobre el Guadalquivir, entre Isturgi y Uciense, asuso de la desembocadura del Jándula; el puente daría origen al núcleo primitivo de Andújar. El del Rumblar es de un solo arco de 13,50 metros de luz, montado sobre el hocino pétreo; Fernández Casado escribe: «... El puente más interesante de este grupo es el del río Rumblar, en la Vía Augusta, que ha estado sirviendo hasta el año pasado en la Carretera General de Andalucía...»; tenía fuertes pendientes laterales, y está tan modificado que no se le reconoce. Deben ser coetáneos los dos puentes, pero de cualquier modo, con ellos se estabilizó la importante comunicación durante 1.800 años.

Puente de Andújar: Sillières (1), página 246, no cree que sea romano el puente de Andújar, y para defender su aserto aporta la duda de Eslava Galán, cuando involucra las murallas árabes de Andújar con el puente romano; A. Ponz dice que en medio tenía un castillo. Fernández Casado escribe: «En la fábrica de los tímpanos se aprecia una zona inferior de sillares con escuadría y aparejo típicamente romanos y otra superior, más descuidada, que puede corresponder a restauraciones sucesivas. ... No tenemos ningún dato

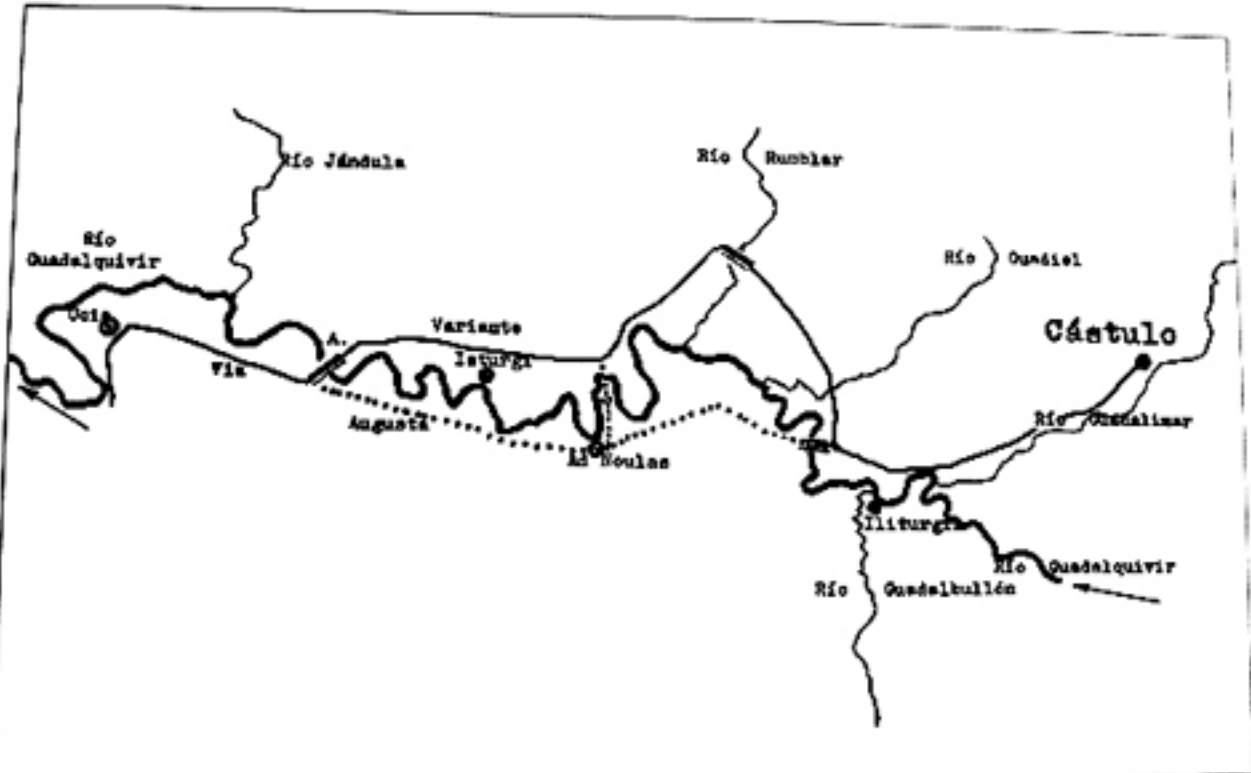


Figura 10.-Variante de la Vía Augusta sobre los puentes del Rumber y de Andújar.

que pos permita fijar la época de construcción del puente, pero la situamos en la República por las consideraciones expuestas».

J. González Molada, en la Memoria del proyecto de reparación redactado el 22 de septiembre de 1875, lo considera romano como resulta de una lápida rota, apenas legible, encontrada en un muro de acompañamiento de avenidas del puente, cuya parte legible es ésta:

IMP. CAES. SEPTIMIO SEVERO PIO PERTINAX
AUG ICO PONTIE ...

(Septimio Severo 193 a 211 de la Era cristiana).

Celestino Espinosa, en la *Revista de Obras Públicas* del año 1878, hace hincapié en el origen romano del puente, y la lápida confirmando el epigrama.

Volvemos a copiar a Fernández Casado: «Esta lápida puede ser la misma que transcribe Ruiz Jiménez («Apuntes para la historia de la provincia de Jaén», 1879, página 353), como hallada en los Villares a orillas del Guadalquivir y trasladada a Andújar en 1635 ...».

E. Comentario

Las calzadas romanas tienen el inexplicable mérito de haberse adelantado dos mil años a las grandes líneas maestras del transporte terrestre: ferrocarriles y autovías las siguen; el camino local es mucho más antiguo, incluso el costero mediterráneo o las mejoras cartaginenses son de concepción primitiva y carente de técnicas de consolidación, afirmado, calidad de las obras de fábrica y sobre todo, sentido de permanencia, desafío del tiempo y extensión a todo su Imperio. A la singularidad de la calzada contribuye el gran puente: triunfo sobre el abismo, que merece siempre reflexión, contemplación y admiración. El templo romano de Córdoba, con sus esbeltas columnas de capiteles compuestos, la modesta capilla que Julius Lácer dedica a la diosa Minerva y sitúa en el estribo de su puente, el de Alcántara, o la moderna del Puente del Obispo en Jaén (30), que un prelado inspira y realiza, señalando el peaje de un Padrenuestro por el paso, dignifican estas grandes y mayúsculas realizaciones. En el mundo actual, el de las prisas, los descubrimientos y también el de la confusión de ideales y principios, los realizadores de autovías debieran reservar espacios para la meditación ante el gran viaducto, su obra señera, la que salva la hondonada y ante la visión, desde arriba, de las casitas pegadas al terreno contemplar la vida de los habitantes que allí siguen viviendo ajenos a la del que pasa.

BIBLIOGRAFÍA

- (1) SILIÉRES, Pierre: *Les voies de communication de l'Hispanie meridionale*. París, 1990.
- (2) CORZO SÁNCHEZ, R.: *Vías romanas de Andalucía*. Sevilla, 1992.
- (3) URIOL SALCEDO, J.I.: *Historia de los caminos de España*. Madrid, 1990.
- (4) SAAVEDRA MORAGAS, E.: «Discurso ante la Real Academia de la Historia». Madrid, 1862.
- (5) FERNÁNDEZ CASADO, C.: *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Madrid, 1980.
- (6) ARIAS, G.: *El Miliario Extravagante*. Revista periódica. Cortes de la Frontera (Málaga).
- (7) Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Cada dos años. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.
- (8) JIMÉNEZ COBO, M.: *Jaén romano*. Córdoba, 2000.
- (9) ALMENDRAL, J. M.ª: «El Transporte marítimo en tiempos bíblicos». IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Madrid-Guadalajara, 1998.
- (10) GONZÁLEZ BARBERÁN, V.: «Aspectos histórico-geográficos del Guadalquivir y sus fuentes», en *Guadalquivires*. Sevilla, 1977.
- (11) MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la Historia de España*. Madrid, 1951.
- (12) GARCÍA BELLIDO, A.: «La navegabilidad de los ríos de la Península Ibérica en la antigüedad», en *Investigación y Progreso*. Año XVI, núms. 3 y 5. 1945.
- (13) CONTRERAS DE LA PAZ, R.: «Arqueología Castulonense», *Revista Oretania*, núm. 22, 1966.
- (14) ALMENDRAL, J. M.ª: «La navegación fluvial en la cabecera del Guadalquivir en tiempos remotos y durante la Edad Antigua». 2.º Congreso de Caminería Hispánica. Guadalajara, 1994.
- (15) GÓMEZ TABANERA, M.: «Transporte en carro y rueda en la Península Ibérica prerromana. Los primitivos carriles o vías rodadas» Congreso I. C.H. Valencia, 2000.
- (16) CABRÉ, J.: «Arquitectura Hispánica. El Sepulcro de Toya». *Archivo Español de Arte y Arqueología*. I. 1925.
- (17) DE ESPINALT, B.: «Atlante Español». Madrid, 1789. Transcripción por J. Olivares Barragán. Jaén, 1980.
- (18) ALZOLA Y MENDIONDO, P.: *Historia de las Obras Públicas en España» 1899*. Reeditado por el Colegio de I. de C.C.P. Madrid, 1979.
- (19) MELCHOR GIL, E.: «Comunicaciones terrestres entre Córdoba y Cástulo: Su problemática». II Congreso de Historia de Andalucía. Córdoba, 1991.
- (20) FONTBOTÉ, José M.ª: *En Guadalquivires*. Sevilla, 1977.
- (21) ARENAS DE PABLO, J. J.: «El puente, pieza esencial del mundo humanizado». Santander, 1982.
- (22) STEINMAN DAVID, B., y WATSON SARA, Ruth (traducción): «Puentes y sus constructores». Madrid, 1979.
- (23) FITA, F.: «La Vía Augusta del Guadalquivir, desde el arco de Jano hasta el Océano», *B.O de la R.A.H.*, núm. 56, 1907.

- (24) ARIAS, G.: «La Ruta de los Vasos Apolinales: Una propuesta de turismo cultural». V. Congreso Int. de Caminería Hispánica. Valencia, julio de 2000.
- (25) BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, A.: Sobre una comunicación de D. Ángel Delgado: «Vías romanas de Andalucía», *B.O. de la R.A.H.*, tomo LXIV, págs. 525-33.
- (26) CABANÁS, R.: «las terrazas cuaternarias del Guadalquivir y sus afluentes en la provincia de Jaén». Linares, 1957.
- (27) TORRES BALBÁS: *Al Andalus* 24. 1957.
- (28) BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, A., y BLÁZQUEZ JIMÉNEZ: «Memoria de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades», núm. 6 de 1922-23. VÍAS ROMANAS DE... CÓRDOBA A CÁSTULO POR EPORA.-DE CÓRDOBA A CÁSTULO POR EL CARPIO... Madrid, 1923.
- (29) CONTRERAS DE LA PAZ, R.: «M. Claudio Marcelo, fundador de Córdoba». Córdoba, Caja Sur 1977.
- (30) HIGUERAS MALDONADO, I.: «El Puente del Obispo (Jaén), según dos pergaminos latinos (siglo XVI)», *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 124 (1985).



A R T E

