

CAMINOS INFINITOS DESDE CÓRDOBA A GRANADA

Ester Dabán Guzmán

Daniel Espadas Frías

“*Lo que antes era un sendero ahora es un camino real*” con esta frase del poeta y filósofo romano Marcial, se plasma la importancia que tuvieron las vías de comunicación desde época romana, como nexo de unión entre ciudades, pueblos o castros uniendo diversas culturas. Sin duda el Imperio Romano fue el mayor ideario e ingeniero del sistema de caminos y vías que conocemos actualmente, y por ende de la red de carreteras nacionales.

En el presente estudio nos centraremos geográficamente en la zona de la Subbética, concretamente en la *Baetica*, siendo ésta, la provincia romana con mayor red de calzadas del Imperio Romano en la Península Ibérica.

Todas las calzadas romanas confluían en ciudades principales del Imperio, como era el caso de *Corduba* (Córdoba), que enlazaba el *cardo máximus* de la ciudad con el puente de piedra sobre el Guadalquivir, y a su vez las calzadas que comunicaban *Astigi* (Écija), *Malaca* (Málaga), *Illiturgi* (Andújar) y *Ucubi* (Espejo).

La vía que vamos a analizar es la que unía dos ciudades clave para la historia de España antigua y medieval, *Illiberis* (Granada) y *Corduba*, una de las urbes más importantes del panorama internacional europeo, tanto político, económico como cultural. *Corduba* se uniría a la Vía Augusta, siendo ésta la más larga de la Península Ibérica, que comunicaba *Gades* (Cádiz) y *Narbonem* (Narbona). A raíz de la Vía Augusta, surgieron otras vías secundarias denominadas *actus* de menor relevancia, y que fueron las que hicieron posible la comunicación entre las dos ciudades de la Baetica, punto central de nuestro análisis en este estudio. Los *actus* eran caminos regionales que configuraban la mayor parte de la red de calzadas romanas uniendo las vías principales; y que a su vez eran financiadas por las poblaciones que se beneficiaban de su funcionamiento y tránsito, siendo reutilizadas por las culturas medievales posteriores a la romana.

A continuación se pueden observar en dos estudios cartográficos realizados para este estudio tanto la zona geográfica en que nos basamos como la Vía Augusta que aparecen en la cartografía de este estudio.

Las obras de ingeniería que llevaron a cabo los romanos sirven hoy día para la realización de las mejoras y creación de nuevas vías de comunicación, como pueden ser la creación de muros de contención, desmontes, trincheras, puentes, puertos, canalizaciones, desagües, cunetas, terraplenes, etc. Todos estos elementos aseguraron una serie de trazados rectos, siendo adaptados al tránsito de mercancías y pasajeros en carros y caballería. La vía que comunicaba Illiberis con Corduba se encontraba pavimentada con varias capas de materiales de distintos tamaños, como fueron las losas o bolos, grava y guijarros, cantos rodados, etc. este tipo de calzada podemos observarlo en la pedanía de Puertollano perteneciente a Alcalá la Real (Jaén), donde se han encontrado restos de una antigua calzada romana, dirigida hacia Córdoba.

Las calzadas, solían trazarse bordeando los cauces de agua y por tanto evitando tener que hacer costosas obras de drenaje, eludiendo del mismo modo zonas de grandes pendientes y buscando sectores menos inclinados. Su recorrido trataba de evitar siempre los lugares más propicios para la erosión, asegurando así la durabilidad de la vía. En el estudio cartográfico realizado y con el tercer mapa que presentamos se pueden observar las elevaciones del terreno de la zona en la que nos centramos y se puede observar la actual nacional 432, a su paso por ciudades que tienen restos romanos y/o árabes como es el caso de Baena, Alcaudete, y la nacional 331 con restos como en Montemayor, etc.

A lo largo de las vías que comunicaban ambas ciudades de la Baética, encontramos obras de ingeniería de aprovechamiento del terreno y de los recursos naturales, como fue el caso de los acueductos, los cuales según Frontino “**No sólo implican la utilidad, sino también la salubridad y la seguridad de la Urbe**”. Ejemplo de estas obras lo encontramos en la localidad cordobesa de Espejo, donde se pueden apreciar restos de un acueducto que abasteció a la colonia romana denominada Ucubi.

Para señalar las vías y proporcionar información política sobre el imperio, la provincia o la autoridad local de la que dependía dicha vía, se utilizaban los denominados *miliarios*, los cuales se centraban en las vías principales del imperio, aunque podemos encontrar indicios sobre posibles casos en las actus secundarias, como fue el caso de una especie de lápida encontrada en *Ulja* (Montemayor, Córdoba) donde se muestra

información sobre cargos políticos de la época, como es el caso del “*praefectum iterum*”, comunicando Corduba y Malaca.¹

El momento de crisis que sufrió el Imperio Romano y las continuas luchas que propiciaron las invasiones, de lo que ellos consideraron “pueblos bárbaros” llevaron al paso de Europa y del Mundo a la Edad Media, hecho que se llevó a cabo con poca “Pax” como cabría pensar al producirse un cambio de etapa o era tan relevante. Las continuas disputas a lo largo de la Edad Media en la Península Ibérica, como fue el caso de las luchas internas entre los pueblos hispanos, (visigodos, íberos, etc.) y las incursiones de los distintos pueblos externos (celtas, tartesos, árabes del norte de África, etc.) hicieron que las vías o calzadas creadas por los romanos, sufrieran un gran retroceso. En primer lugar con los visigodos, puesto que se produjo un cambio de capital, de Córdoba a Toledo, lo que conllevó un viraje de los distintos centros neurálgicos del reino, produciéndose un cambio en el uso de las vías de comunicación principales, siendo abandonadas y dando esplendor a las vías secundarias romanas para facilitar el acceso a la nueva capital, Toledo, realizándose por lo tanto un sistema viario radial. Ejemplo de este sistema viario lo tenemos en la localidad de Baena (Córdoba), que pertenecía a la cora de Qabra, y que a su vez limitaba al este con la cora de Yayyan (Jaén) y con la de Elvira (Granada); el territorio que ocupaba Baena era pequeño y tenía sus límites con la diócesis visigoda de Cabra, siendo esta el centro comercial, militar y político de toda la subbética cordobesa.

Con la llegada de los musulmanes y la creación y afianzamiento de Al-Ándalus se completó la red viaria reutilizando las vías romanas, uniendo las grandes ciudades árabes como fueron el caso de la creación del eje que abarcaba desde el Alto Guadalquivir comunicando Jaén y Granada con Córdoba, capital del califato y nodo principal de las comunicaciones con otras ciudades, como muestran las distintas puertas de las murallas de la capital califal (la Puerta de Algeciras o del Puente, la de Zaragoza, la de Toledo, la de Talavera, la de Badajoz o Almodovar y la puerta de Sevilla) y de esa manera lo sintetizó Dufourq afirmando lo siguiente: ***“En ningún momento, ni Roma ni París, las ciudades más pobladas del Occidente medieval cristiano, se acercaron siquiera al esplendor de Córdoba, el mayor núcleo urbano de la Europa medieval”.***

1 Herradón Figueroa, María Antonia, “Vías Romanas en la Bética: Fuentes Epigráficas”

Tras hacer un barrido por el origen de las vías de comunicación que encontramos en la Península Ibérica, nuestra investigación se centra en el trayecto que une Granada con Córdoba, por la conocida y turística ruta del Califato de Córdoba, itinerario que transcurre entre sistemas montañosos como son, la Sierra Subbética, entre Sierra Morena y Sierra Nevada, entrando en tres provincias o coras musulmanas como fueron el caso de Córdoba, Qabra y la de Ilbira, y atravesando localidades como Pinos Puente, Moclín, Alcalá la Real, Priego de Córdoba, Carcabuey, Cabra hasta llegar a Lucena. Dicha ruta se encuentra dentro del itinerario de Al-Idrisi, siendo una ruta terrestre en su totalidad. Al-Idrisi fue uno de los geógrafos más importantes y brillantes de la Edad Media, el cual realizó un estudio cartográfico de Al-Ándalus en el siglo XII, siendo la base cartográfica y documental más importante hasta el momento de la península en su periodo de dominación árabe.



Rutas Comerciales de Al-Idrisi

Analizando las vías de comunicación que mostró Al-Idrisi, adjuntamos del mismo modo el que sería el cuarto elemento cartográfico, un mapa donde se compara el camino almohade de Al-Idrisi con el camino califal de Ibn Hawqal, que uniría la capital del califato con la que posteriormente sería la capital visigoda (Toledo), mostrando coincidencias en localidades como Caracuel, Calatrava, Malagón, y Yébenes.

En este momento fue cuando se continuó la labor de ingeniería de los romanos, aunque a menor ritmo, a manos de la cultura árabe. El objetivo principal de Al-Ándalus era el crecimiento comercial que haría posible a su vez el desarrollo político, militar, cultural y económico. Por lo que se produjeron una serie de inversiones y mejoras de las vías secundarias romanas que abandonaron los visigodos, y que retomarían los musulmanes con el fin de desarrollar la ruta comercial que uniera Córdoba con Granada, dos de las ciudades más florecientes de Al-Ándalus. Se continuaron usando las técnicas de ingeniería romanas como puedan fueron en la creación de puentes que facilitaran el paso siendo claro ejemplo el puente califal de la ciudad granadina de Pinos Puente (Illurco), el cual según se indica ya desde 1882, es comparado con el puente de Alcántara y parte de las murallas de Tarragona². Dicho puente data del siglo IX. Del mismo modo encontramos otros restos medievales que facilitaban el trayecto entre ambas ciudades como fue el caso del Pontón del Río Víboras que encontramos en Alcaudete (Jaén)



***Pontón del Río Víboras
(Alcaudete)***



***Puente Califal
(Pinos Puente)***

A lo largo de las ruta del Califato que uniría dichas ciudades, se crearon las denominadas manzil, alquerías o qars, que eran ventas o alojamientos para misiones oficiales. Pero estos lugares fueron abriendo sus puertas para diversos comerciantes, soldados, transeúntes en general, de las vías que unían ambas ciudades, llegando a convertirse en posadas en las que pernoctaban y se hospedaban. Del mismo modo ofrecían comida a modo de restaurantes y eran usadas como lugar donde se llevaban a

²CSIC/UNI El Centenario: Revista Ilustrada (Madrid 1892,1893) Tomo III

cabo actividades comerciales, basadas en el intercambio de productos locales. Ejemplo de estas alquerías encontramos la localidad citada anteriormente, de Baena, lugar de paso, de Córdoba a Elvira. En esta localidad cordobesa se encontraba la antigua calzada romana, conocida en el siglo XII como camino de Metedores o de la Plata. Ejemplo de esto lo tenemos en la afirmación de Vallvé³ quien señalaba la existencia de más de 630 alquerías o manzil en el camino que unía Córdoba y Granada.

Estas vías las recorrieron caravanas de mercaderes venidos de todo el mundo conocido que abastecían y comercializaban con estos importantes núcleos de población; fue también el camino del saber, de las ciencias y de las artes. La economía urbana de Al-Ándalus se basaba en la actividad mercantil, sustentada a escala regional por una tupida red viaria, que unida a la creación de los zocos y mercados permanentes, las alcaicerías (recintos cerrados con tiendas y talleres de mercancías de lujo) y las alhóndigas (fondas y almacenes de mercaderes) engrandecieron la importancia comercial de la zona y aumentaron el uso de las distintas vías de comunicación entre Córdoba y Granada. Durante la Baja Edad Media se produce un incremento de las denominadas ferias de comercio (ganado, productos artesanales, etc.) en las poblaciones cristianas andaluzas confirma la renovación del comercio interior de la zona.

Sin embargo la situación de continuo peligro en la Edad Media, con el inicio de la Reconquista y la presión de los reinos cristianos por la parte norte de la península, y la continua amenaza de expansión de los pueblos del norte de África, unido al peligro proveniente de oriente por el Mediterráneo, se plasmó en un descenso en las relaciones comerciales, lo cual se vio reflejado en el abandono parcial de los caminos, con el fin de evitar posibles saqueos de mercancías o incluso ataques personales, y por lo tanto al abandonarse dichas vías se produjo un deterioro de las mismas, perdiendo las distintas capas que el Imperio Romano utilizó para su construcción, debido a una falta de mantenimiento, y por lo tanto las posibles restauraciones que se realizaron en estas vías se produjeron por pequeños tramos de corta distancia.

En la actualidad, la Ruta del Califato de extensión actual de 180 Km de trayecto aproximadamente, se inicia en la capital califal, Córdoba, y se divide en dos ramales: el eje principal, al norte, se ajusta al trazado de la carretera N-432, por Baena y otros pueblos, siguiendo la más transitada vía de comunicación histórica desde el Guadalquivir

3 VALLVÉ BERMEJO, Joaquín (1996) La división territorial de la España musulmana. C.S.I.C. Departamento de Estudios Árabes. Madrid

a tierras granadinas; el eje meridional serpentea a lo largo de las carreteras N-331 y otras, internándose por diversas villas, como Lucena y Priego de Córdoba, Almedinilla, etc. Ambos itinerarios confluyen en el nudo caminero de Alcalá la Real para acercarse, a través de Moclín, a las poblaciones de la Vega, como Pinos Puente, ya a la vista de la antigua capital nazarí.

BIBLIOGRAFÍA

-Barbero Aguilera, Abilio; Marcelo Vigil: *La formación del feudalismo en la península Ibérica*, barcelona, 1978, editorial crítica, p. 217.

-Castillo Cáceres, Fernando (1999). *La funcionalidad de un espacio: la frontera granadina en el siglo XV. Espacio, tiempo y forma. Serie III, Historia medieval* **12**: 47-64. ISSN [0214-9745](#). Consultado el 1 de marzo de 2012.

-CSIC/UNI El Centenario: Revista Ilustrada (Madrid 1892,1893) Tomo III VÍAS ROMANAS EN LA BÉTICA: FUENTES EPIGRÁFICAS MARÍA ANTONIA HERRADÓN FIGUEROA

-Golzalves Cravioto, Andrés. *Algunos datos sobre el comercio entre al-andalus y el norte de áfrica en la época omeya (i): los puertos de contacto*

-Ladero Quesadca, Miguel Ángel (1992). *Las regiones históricas y su articulación política en la corona de astilla durante la baja edad media. España Medieval* (Madrid: Editorial Complutense) **15**: 213-247. Consultado el 17 de julio de 2012.

-Mata de Carriazo, Juan (1971). *En la frontera de granada*. UNIVERSIDAD DE SEVILLA. p. 671.

-Malpica Cuello, Antonio, *El paisaje rural medieval en la vega de granada y la ciudad de Ilibira*, publicado en *arqueología espacial*, nº 26, isbn1136-81-95, 2006. Teruel

-Martín Escudero, Fátima. *Baena en época islámica: fuentes, arqueología documentos....Revista Arqueología y territorio medieval*, **issn**: 1134-3184universidad de jaén,

-Roldán Castro, Fátima, *Vías de comunicación en el occidente de Al-Andalus*, actas del II Congreso de Historia de Andalucía, 1, 1994, ISBN 84-7959-052-1, 39-52

-Sánchez Albornoz, *La España musulmana según los islámicos y cristianos medievales*. Espasa-Calpe S.A Madrid (1982, Tomos I y II

-Torres Balbas, L. *Ciudades hispano-musulmanas*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Instituto Hispano Árabe de Cultura, Madrid, Vol. I y II

-Zanón, Jesus. M^a Jesús Rubiera. *Estudios sobre la historia de Al-Ándalus*. Universidad de Alicante

FUENTES CARTOGRÁFICAS Y DIGITALES.

- Diva-gis.org (2016). Free Special Data. Recuperado, 1 de septiembre de 2018, desde <http://www.diva-gis.org>

- REDIAM “Red de Información ambiental de Andalucía” (2011). Inventario de Vías Pecuarias. Recuperado el 1 de septiembre, desde

- http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM_Inventario_VVPP?

- REDIAM “Red de Información ambiental de Andalucía” (2011). Mapa de elevaciones del terreno. Recuperado el 1 de septiembre, desde

- http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/mapwms/REDIAM_mde_andalucia?

- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. (2011). Line@ “Localizador de Información Espacial de Andalucía”. Ortofotos digitales de Andalucía. Recuperado el 1 de septiembre, desde

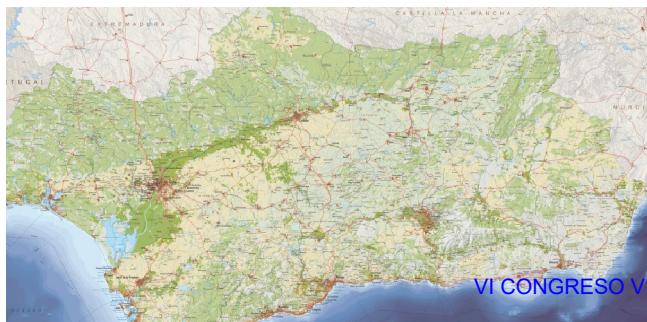
- <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/lineav2/web/>

- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. (2011). Line@ “Localizador de Información Espacial de Andalucía”. Mapas topográficos de Andalucía. Recuperado el 1 de septiembre, desde

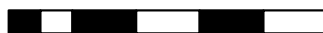
- <http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/lineav2/web/>

-

CARTOGRAFÍA



50 0 50 100 150 200 km



1:600000

VI CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN (15 al 30 septiembre 2018), pág. 155 - General Córdoba Granada

VI CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

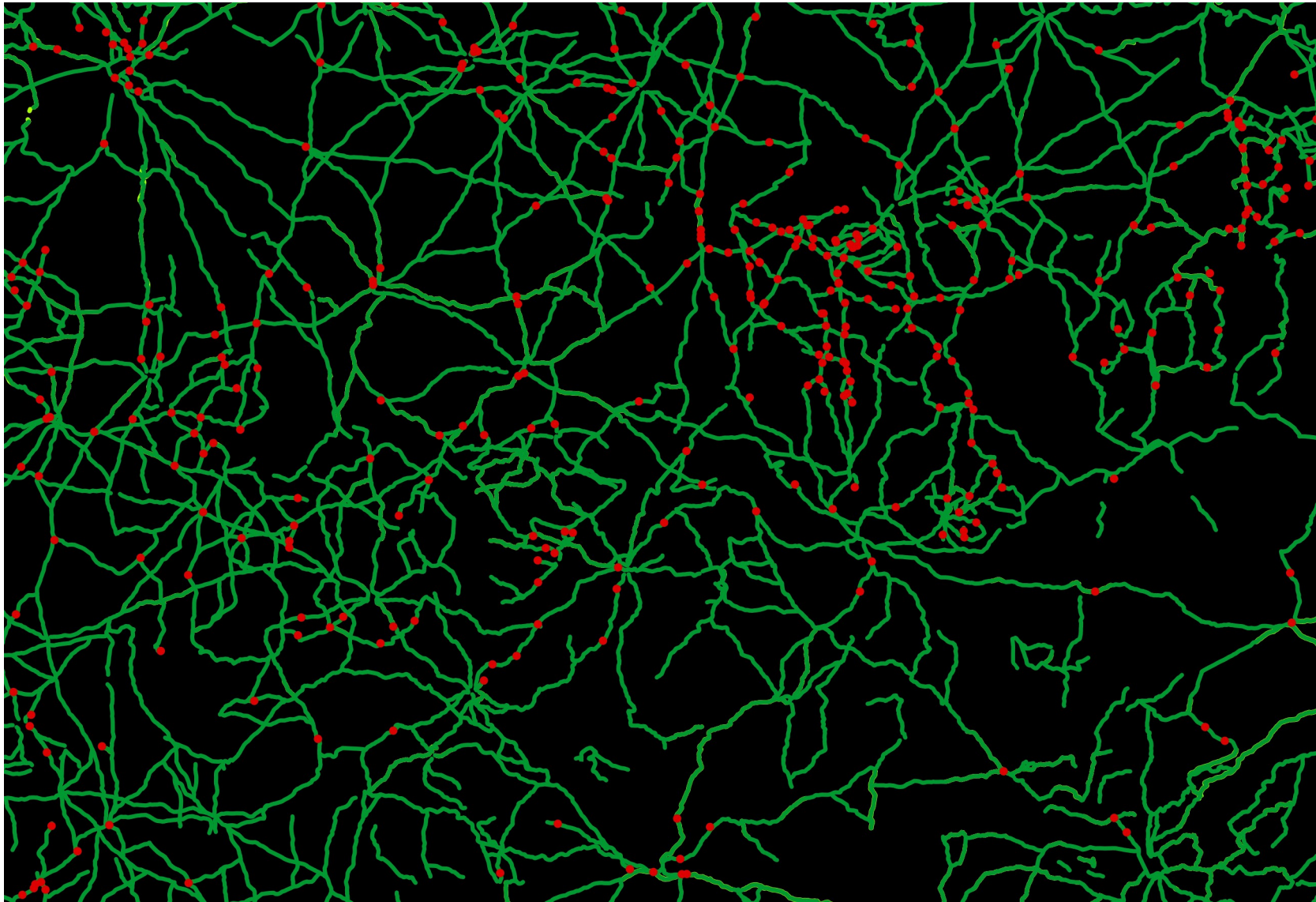
Autor: Ester Dabán Guzmán.
Daniel F. Espadas Frías.

Fecha: Septiembre 2018

Nombre Mapa:
General Córdoba Granada

E. 1 : 600.000

Nº: 1

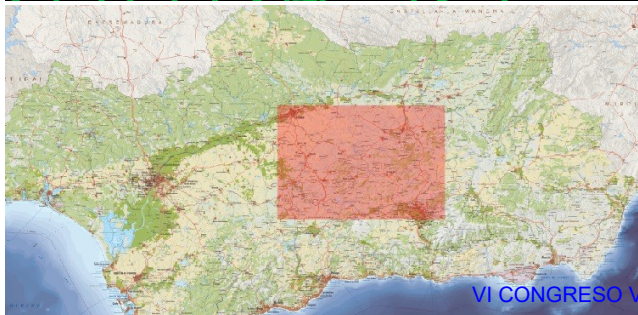
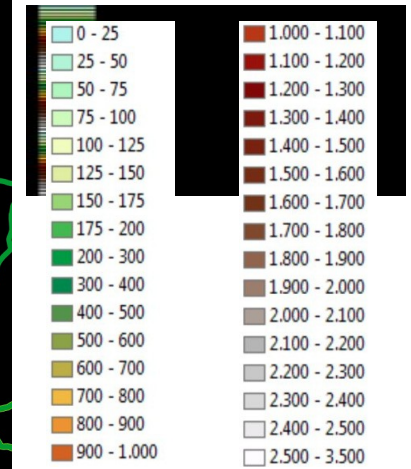


Leyenda

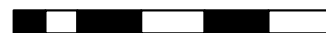
Vias Pecuarias de Andalucía

- Lugares asociados a WVPP
- Inventario WVPP
- Líneas bases de vias pecuarias deslindadas

Modelo Digital de Elevaciones



50 0 50 100 150 200 km



1:600000

VI CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

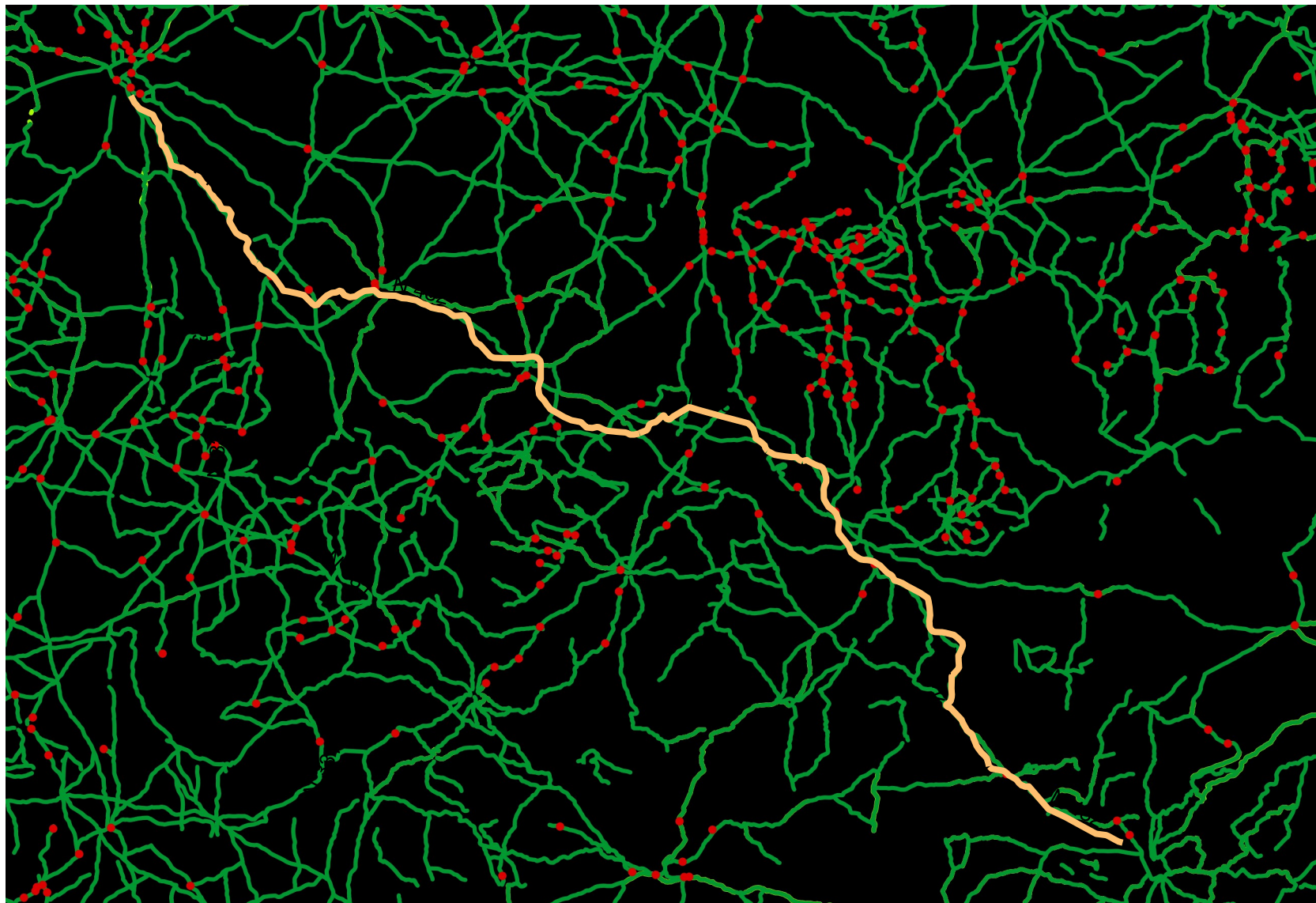
Autor: Ester Dabán Guzmán.
Daniel F. Espadas Frías.






Fecha: Septiembre 2018

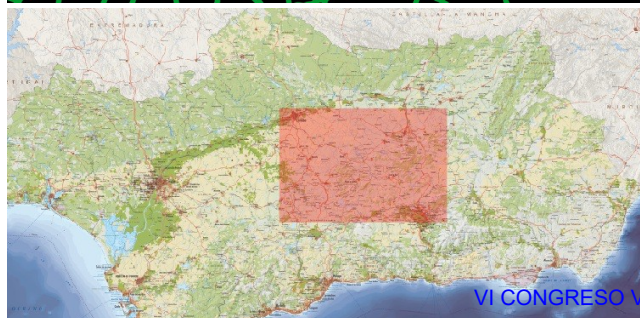
Nombre Mapa:
Elevaciones y Vías Pecuarias

E. 1 : 600.000

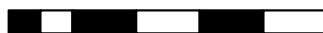
Nº: 2



-  N 432
 -  N 331
- Vías Pecuarias**
-  Lugares asociados a WPPP
 -  Inventario WPPP
 -  Líneas bases de vías pecuarias deslindadas



50 0 50 100 150 200 km



1:600000

**VI CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS
VÍAS DE COMUNICACIÓN**

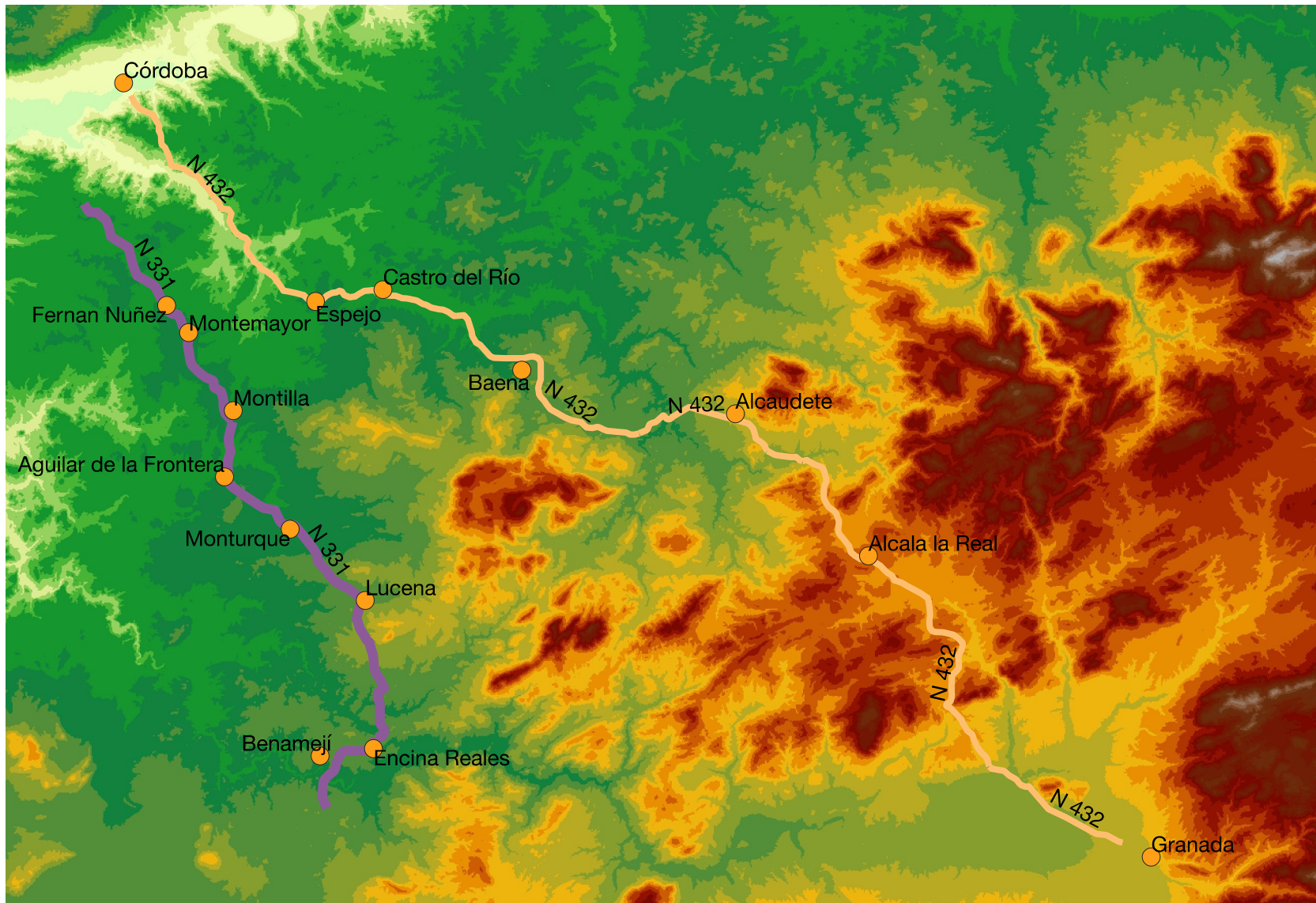
Autor: Ester Dabán Guzmán.
Daniel F. Espadas Frías.

Fecha: Septiembre 2018

Nombre Mapa:
Carreteras y Vías Pecuarias

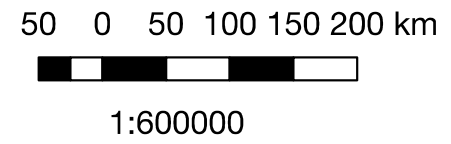
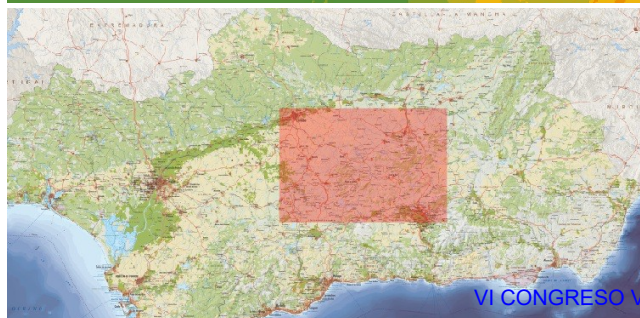
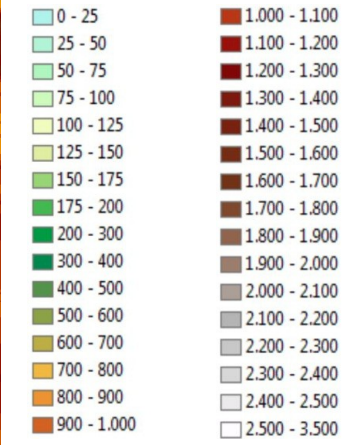
E. 1 : 600.000

Nº: 3

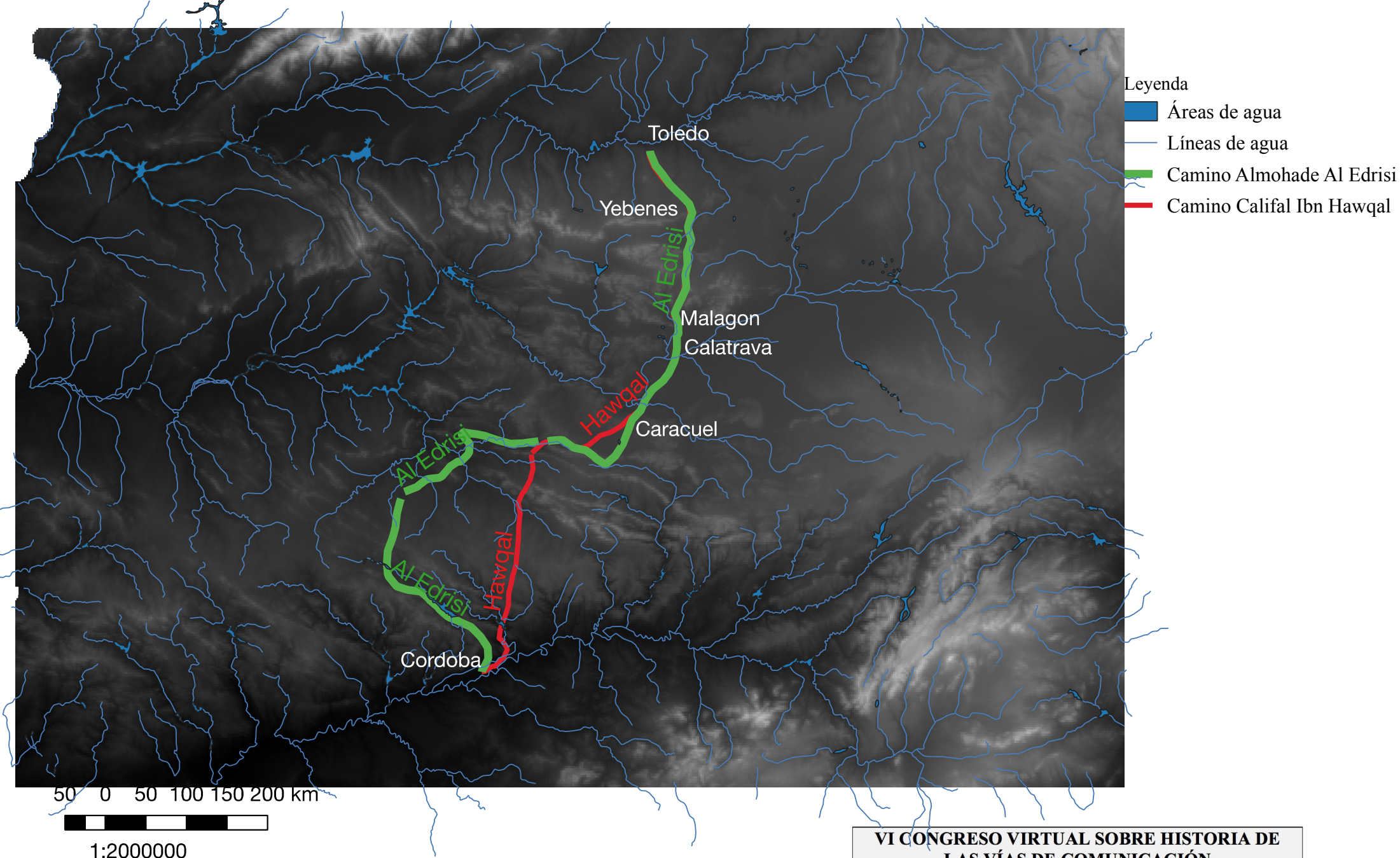


- Ciudades
- N 432
- N 331

Modelo Digital de Elevaciones



VI CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN		
Autor: Ester Dabán Guzmán. Daniel F. Espadas Frías.		Fecha: Septiembre 2018
Nombre Mapa: Elevaciones y Carreteras	E. 1 : 600.000	Nº: 4



VI CONGRESO VIRTUAL SOBRE HISTORIA DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN		
Autor: Ester Dabán Guzmán. Daniel F. Espadas Frías.		Fecha: Septiembre 2018
Nombre Mapa: Camino Almohade y Califal		E. 1 : 2.000.000 Nº: 5