

LA TRAMA VIARIA PROPIA DE *MADINAT al-ZAHRA'* Y SU INTEGRACION CON LA DE CORDOBA

José Manuel BERMUDEZ CANO

Universidad de Córdoba

Resumen

Analizamos los testimonios de toda índole (arqueológicos, literarios, cartográficos, etc.) referentes a la trama viaria en los alrededores de Córdoba y *Madīnat al-Zahrā'*. Aportamos descripciones de puentes romanos y medievales inéditos. Reconstruimos con ello la traza de los diferentes caminos, interpretando la funcionalidad de cada uno y la evolución de las vías de comunicación terrestres de la zona. La conclusión principal es la existencia de una red viaria propia de *al-Zahrā'*, diferente a, y complementaria de, la preexistente de Córdoba, construida por 'Abd al-Raḥmān III para unir la nueva ciudad con la trama viaria de *al-Andalus*.

Summary

We analyse all the existent evidences (archeologic, literary, cartographic, etc.) referring to the scheme of the viae in the rounds of Córdoba and *Madīnat al-Zahrā'*. We apply descriptions of roman and medieval bridges unknown; then we rebuilt the trace of the different ways viae, interpreting the functionality of each and the evolution of the earth communicative viae of the area. The main conclusion is the existence of an own viae extension of *al-Zahrā'*, different and complementary to the previous in Córdoba, built by 'Abd al-Raḥmān III to join the new town with the viae scheme of *al-Andalus*.

I INTRODUCCION

El objetivo del presente trabajo se centra en el estudio de los ejes básicos de comunicación relacionados directamente con *Madīnat al-Zahrā'*, y su integración con el resto de la red viaria cordobesa. El ámbito geográfico se circunscribe a los alrededores de Córdoba, en un radio aproximado de 15 km (1).

(1) El marco geográfico se centra realmente en el área de influencia directa de las ciudades de Córdoba y *al-Zahrā'*; éste no es un territorio continuo ni homogéneo y por lo tanto difícil de precisar de forma apriorística.

Para lograr este objetivo hemos comenzado por estudiar la red viaria de la *Corduba* romana basándonos en los trabajos más acreditados sobre el tema (2), los datos arqueológicos y la ocupación del territorio elegido en este período, para con todo ello poder formar un modelo referencial que permita calibrar el alcance de las realizaciones posteriores. El núcleo de nuestro trabajo consiste en la identificación de las trazas e interpretación de una serie de caminos, algunos ya parcialmente conocidos y publicados. Para esta identificación nos hemos basado exclusivamente en los datos proporcionados por las evidencias arqueológicas (3); que luego hemos contrastado con una revisión pormenorizada de las fuentes bibliográficas y la cartografía actual e histórica disponible. El catálogo descriptivo de restos de infraestructura viaria (puentes y calzadas) se incluye a modo de apéndice, para no entorpecer el desarrollo de nuestras argumentaciones. Una vez descrito el trazado real, y basándonos en él, analizamos la entidad y cronología de cada uno de los caminos, tratando de identificarlos con las vías o rutas mencionadas por las fuentes literarias árabes.

Atendiendo principalmente al trazado, pero también a la entidad de cada camino (ancho de vía, infraestructura, pavimentado, etc.) hemos esbozado un esquema general en el que se integran de manera coherente cada una de las vías detectadas individualmente. Con esta base hemos podido iniciar el estudio de la evolución de la trama viaria en el territorio elegido, atendiendo principalmente a las modificaciones que suponen el establecimiento de nuevos focos de atracción, las reparaciones o construcciones de puentes, la edificación de nuevas almunias y, sobre todo, la aparición de *Madinat al-Zahra'* como entidad urbana.

Estudiamos de este modo la situación en época emiral para centrarnos en las realizaciones de *'Abd al-Rahman III*, antes y después de la fundación de *al-Zahra'*, con objeto de calibrar las modificaciones provocadas por la aparición de esta nueva ciudad. Intentaremos demostrar la aparición a mediados del s. X de una nueva red viaria, la del *al-Zahra'*, y cómo ésta se adiciona a la preexistente de Córdoba sin modificarla estructuralmente. Del mismo modo intentaremos reconstruir las alteraciones y reordenaciones acaecidas tras la desaparición de este núcleo focal; es decir, la desaparición de la red de *al-Zahra'*.

II BREVE HISTORIA DE LA INVESTIGACION

Prácticamente la totalidad de los autores que han tratado el tema de las comunicaciones de *al-Zahra'* lo han hecho de forma tangencial; centrándose en determinar

(2) Nos basaremos esencialmente en obras de carácter general como las de (MELCHOR 1993; CORZO, 1993; SILLIERS, 1990).

(3) Estos datos fueron recogidos durante un dilatado proceso prospectivo dividido en dos fases: la primera, realizada conjuntamente con D. Angel Ventura y bajo la dirección de D. Antonio Vallejo, durante los meses de Marzo a Mayo de 1991, se centró en el estudio de la zona inmediata a *Madinat al-Zahra'*. La segunda realizada de forma personal abarcó los alrededores de Córdoba. Los métodos prospectivos en ambas fases fueron variables, tanto en su intensidad como en las zonas concretas sobre las que se realizó.

exclusivamente los caminos que la unían con Córdoba. Ninguno plantea claramente la existencia de una red viaria propia de *al-Zahra'*, ni la integración de la misma con el resto de la trama viaria de *al-Andalus*. Don Rafael Castejón es el primero en abordar el problema de manera específica (CASTEJON, 1929, 311-314), estableciendo el trazado de tres caminos que comunicarían Córdoba con la ciudad palaciega de *al-Nasir*. El principal para este autor, el **Camino de los Nogales**, lo traza partiendo de la zona Noroeste de Córdoba, en línea recta hasta el puente del cortijo de los Nogales. En este punto lo bifurca: un ramal se encamina hacia el Noroeste, en dirección a los monasterios mozárabes de la sierra cordobesa. El ramal principal continúa con dirección Oeste hasta *al-Zahra'* pasando por el puente del arroyo de Vallehermoso. En trabajos anteriores este mismo autor consideraba la posibilidad de que el Camino de los Nogales se prolongara hacia el Oeste más allá de *al-Zahra'*, hasta el Cortijo de Almirilla (JIMENEZ-CASTEJON, 1924). Otro camino, al que este autor considera de carácter secundario y denomina **Camino del Llano**, lo desarrolla por la Cañada Real Soriana (actualmente C-431). Castejón también menciona la existencia de un posible tercer camino que uniría las distintas almunias de la orilla derecha del Guadalquivir con *al-Zahra'*, del cual el puente de Cantarranas sería una de las infraestructuras principales, denominándolo **Camino de las Almunias** (CASTEJON, 1924). Estas hipótesis se han mantenido en la bibliografía hasta nuestros días, con muy ligeras variantes.

Por otra parte el mismo autor esboza la trama viaria de Córdoba mediante el siguiente esquema: hacia el Sur dos caminos, el de Sevilla por Ecija y el de Granada por Castro del Río (camino viejo de Granada); hacia el Este el camino a Toledo por *Armilla* (camino de Alcolea o de Andújar), y, hacia el Norte, completa la trama con el camino a Fuenteovejuna y Mérida por la Loma de los Escalones.

López Cuervo, asumiendo la hipótesis de un doble camino entre Córdoba y *al-Zahra'*, introduce una consideración importante: la bifurcación del **Camino de los Nogales**, que Castejón la dirigía a los monasterios de la falda de la sierra en Casillas del Aire y Cerro del Cobre, o todo lo más Santa María de Trassierra, López la prolonga hasta enlazar este ramal con el puente Negro sobre el río Guadiato, en el camino Córdoba-Badajoz (LOPEZ-CUERVO, 1985, 151-154).

Ya Torres Balbás había descrito este puente e interpretado como infraestructura del camino Córdoba-Badajoz por *Madinat al-Zahra'* (TORRES BALBAS, 1957, 226).

Más recientemente Pavón Maldonado ha realizado un catálogo exhaustivo y pormenorizado de la totalidad de puentes conocidos en la zona que nos ocupa, aunque aborda el tema de las comunicaciones de forma muy tangencial, reproduciendo en gran medida los esquemas ya comentados (PAVON, 1990, 94-118).

Para la trama viaria cordobesa, es Félix Hernández, en la serie de trabajos publicados en la revista *al-Andalus*, quien se ocupa del tema de manera más extensa. Pero a pesar de representar en su conjunto una obra de inapreciable valor, las descripciones de los caminos e itinerarios que propone son parciales, centrándose fundamentalmente

en la zona Norte cordobesa; no menciona la existencia de ningún camino relacionado con la ciudad de *al-Zahra'*, y apenas si aporta información sobre la traza real de los diferentes caminos en las inmediaciones de Córdoba. Sobre el tema de las comunicaciones de la Córdoba árabe encontramos numerosas referencias, pero como en el caso anterior, no aportan datos sobre la existencia de caminos relacionados con la trama viaria de *al-Zahra'*, ni esquemas generales sobre la cordobesa.

Es en obras de carácter local donde encontramos una mayor información sobre el tema que nos ocupa. A pesar de ello, y a excepción del trabajo ya mencionado de Rafael Castejón y el de Antonio Arjona (ARJONA, 1982a), no pasan de ser meras noticias sobre la existencia de restos de infraestructura viaria, o menciones muy específicas insertadas en obras dedicadas a temas más generales.

En conclusión, carecemos de un estudio pormenorizado de la red viaria en el entorno de Córdoba en época medieval islámica. Los trabajos realizados hasta la fecha olvidan que la existencia de una nueva entidad urbana, *al-Zahra'*, provocó, cuando menos, sustanciales alteraciones en el entramado viario; y adolecen de un esquema claro donde insertar los cambios y evoluciones efectuadas en el mismo a lo largo del tiempo. Son estas las lagunas que pretendemos paliar con nuestro trabajo.

III LOS ANTECEDENTES: LA RED VIARIA EN EPOCA ROMANA

Las vías principales de la zona Norte y Este de Córdoba

A) LA VIA AUGUSTA:

Esta vía representó el eje axial entorno al cual se estructuraron las comunicaciones de la *Baetica* romana; tanto desde el punto de vista comercial como político, al unir las capitales de los conventos jurídicos en que se dividía: *Corduba, Astigi, Hispalis y Gades*. Asimismo constituyó el enlace principal con la Meseta y con el Levante Mediterráneo.

En el tramo inmediato a *Corduba, Corduba-Castulo*, discurre cerca del curso del *Baetis*, siguiendo a grandes rasgos el trazado de la carretera N-IV, aunque en la zona en estudio su recorrido exacto es difícil de precisar, dadas las fuertes alteraciones provocadas por la reciente expansión urbana de Córdoba.

Su traza, no obstante, puede reconstruirse mediante tres puntos de paso seguro: la puerta de Hierro o de Roma, el puente de Burriciegos (4) en el arroyo Pedroche (PUENTE N°16) y el puente sobre el arroyo de Rabanales (PUENTE N°18). Su trazado, dada la escasa distancia entre los mismos, se establece sin dificultad del siguiente

(4) No contamos con ningún tipo de referencias sobre la existencia de un puente de cronología romana en este punto, pero sí sobre un puente, hoy desaparecido bajo la bóveda de canalización del arroyo; éste fue documentado por D. Rafael Gracia (GRACIA, 1964-52), asignándole una cronología árabe y la funcionalidad de comunicar *al-Zahira*.

modo: sale de Córdoba justo al Norte del templo de la calle Claudio Marcelo, a través de la puerta de Roma; desde ésta hasta el puente de Burriciegos se desarrolla en línea recta, aproximadamente por las calles de San Pablo, Santa María de Gracia, San Lorenzo, María Auxiliadora y la Avenida de Rabanales; corta transversalmente la Avenida Carlos III y cruza el arroyo de Pedroche por el desaparecido puente de Burriciegos. Desde este puente hasta el de Rabanales la vía continúa en línea recta y a partir de éste último coincide aproximadamente con el trazado de la Carretera N-IV la cual se le superpone.

El recorrido de la calzada en dirección a Córdoba ofrece una magnífica visual paisajística, de la que el templo de la calle Claudio Marcelo es el núcleo focal, siendo ésta una de las marcas más características de la *Colonia Patricia* (STYLOW, 1990, 271).

B) LA VIA CORDUBA-EMERITA POR MELLARIA:

Fue ésta una vía de primer orden con una gran importancia política, al unir las dos capitales de provincias de la *Hispania Ulterior*; y económica, puesto que transcurría por una relevante región minera.

La traza real de la vía no ha sido hasta ahora identificada con claridad. La existencia de dos rutas árabes que comunicaban Córdoba con la zona Noroeste, ha dificultado la identificación del recorrido exacto de la vía romana; la ausencia de restos arqueológicos ha imposibilitado el decantarse claramente por el trazado de uno u otro camino árabe.

Ramón Corzo propone un itinerario cuya traza coincide con el camino árabe Córdoba-Badajoz por la *Yadda*, que parte de la zona del Brillante y continúa por la carretera Córdoba-Villaviciosa hasta enlazar con los puentes del Guadalupe (PUENTE Nº 22) y Guadiato (PUENTE Nº 21), a los que atribuye un posible origen romano (CORZO, 1992,183).

Pero en la zona inmediata a Córdoba puede rastrearse arqueológicamente el trazado de una calzada que parte del Noreste del recinto murado de Córdoba, posiblemente de la puerta de Osario, y se dirige hacia el puente del arroyo Pedroche (PUENTE Nº 17), de indudable origen romano, y situado en la vía Córdoba-Emerita (SILLIERS, 1990, 462); desde este puente tuerce hacia el Norte, y bordeando el cerro del Aulagar, se encamina hacia el siguiente punto de paso seguro de la vía, un cimientito de puente situado en el arroyo de Pradillos, hasta el momento totalmente inédito y documentado aquí por primera vez (PUENTE Nº 20). A partir de este lugar la traza de la vía asciende por la Loma de los Escalones siguiendo la Cañada Real Soriana, llegando hasta Cerro Muriano, donde se le unía otra vía procedente de *Sisapo*; abandonando la traza de la Cañada Real en las inmediaciones de el Vacar.

Además recientemente Enrique Melchor identifica la traza propuesta por Ramón Corzo con un camino romano de carácter secundario y relacionado directamente con asentamientos mineros, (MELCHOR, 1993).

En consecuencia pensamos que la vía de la Loma de los Escalones se corresponde con el primer tramo de la vía *Corduba-Emerita* por *Mellaria*, basándonos en los siguientes datos:

- El puente del arroyo Pedroche no pertenece a la vía Augusta, puesto que se sitúa demasiado al Norte del trazado de ésta, y existe otro puente, el de Burriciegos, algo más abajo y en el mismo arroyo situado en línea recta con la puerta de Roma.

- La presencia del puente de Pedroche no se explicaría si no existiera una vía directa hacia el Norte en las inmediaciones de Córdoba.

- La existencia de una vía romana desde Córdoba hacia los puentes del Guadalupe y Guadiato es dudosa. El único dato con el que contamos es la existencia de restos de pavimento en la zona del Brillante (GARCIA BELLIDO, 1959, 4), sin continuidad comprobada y que podrían pertenecer a la infraestructura de la necrópolis descubierta en sus inmediaciones. No existe a lo largo de su trazado ningún puente romano. Los puentes del Guadiato y Guadalupe pertenecen, como veremos más adelante, a un camino realizado *ex novo* en época califal y en ambos casos, tanto su estructura como sus características formales responden a modelos islámicos (5); mientras que la vía por la Loma de los Escalones cuenta con dos puentes de cronología romana indudable, los situados en los arroyos de Pedroche y de Pradillos.

- El objetivo de la vía romana no es propiamente *Emerita Augusta* sino *Metellinum* (CORZO, 1992, 182), por lo que cabe suponer una pervivencia de la vía romana en el camino Córdoba-Medellín de época árabe, cuyo primer tramo se realizaba por la Loma de los Escalones (HERNANDEZ JIMENEZ, 1967, 277).

Por ello pensamos que la traza del actual camino por la Loma de los Escalones (Cañada Real Soriana) coincide con la de la vía *Corduba-Emerita*; mientras que por la traza actual del camino del Pretorio no discurrió ninguna vía de importancia, aunque sí un camino secundario que daría acceso, sin grandes obras de infraestructura, a las explotaciones mineras del valle medio y alto del Guadiato (6).

Las descritas anteriormente serían las dos únicas vías interurbanas de la zona, las cuales estarían conectadas por una serie de caminos secundarios; de éstos sólo hemos detectado un posible enlace de la vía *ad Emeritam* con la vía Augusta desde el puente de Pedroches, una vez cruzado el arroyo del mismo nombre, hasta las inmediaciones del puente de Rabanales. Para argumentar su presencia nos basamos esencialmente en

(5) En el caso del puente del Guadiato no puede hablarse de un hipotético origen romano, puesto que tanto en su estructura como en su factura no existe elemento alguno que nos induzca a pensar en otro origen que no sea el califal (HERNANDEZ JIMENEZ, 1964, 334-335). Por el contrario en el caso del puente del Guadalupe, el último de sus arcos hacia el Norte presenta unas dovelas cuyo módulo es de mayor anchura de lo habitual en los puentes califales de la zona; hecho que para algunos autores representa el argumento principal para asignarle un posible origen romano (CORZO, 1992, MELCHOR, 1993).

(6) Apoyan esta hipótesis planteada por E. Melchor los restos de caminos empedrados paralelos al curso alto del río Guadiato identificados por A. Carbonell, (HERNANDO LUNA 1989, 112-113), y la pervivencia del camino minero tras el abandono de la ruta Córdoba-Badajoz por la *Yadda*, como lo demuestra el uso ininterrumpido hasta hoy del puente sobre el Guadalupe (PUENTE N.22).

la existencia de una importante necrópolis relacionada con el camino, la Choza del Cojo (STYLOW, 1990-260) (7), y en los restos de caminos rurales que mantienen el mismo trazado y orientación que el enlace que proponemos.

Los caminos de la zona Oeste de Córdoba

En esta zona tanto la intensidad como la entidad de la red viaria es mucho menor. Por otra parte carecemos de datos sobre restos de infraestructura viaria romana. Intentaremos reconstruir el entramado viario a partir de los datos proporcionados por la sucesión de yacimientos, la mayor parte de los cuales se sitúan en dos alineaciones orientadas de Este a Oeste. La primera de éstas está formada por el trazado del Camino Viejo de Almodovar, y la segunda sigue la traza del acueducto romano de Valdepuentes.

C) CAMINO VIEJO DE ALMODOVAR:

A lo largo de dicho camino se sitúan a intervalos regulares una serie de yacimientos de cronología romana. La distancia media entre cada uno de ellos es de unos 1.100 m. De Este a Oeste son: la necrópolis situada en la salida de Córdoba (DE LOS SANTOS GENER, 1955, 9) el yacimiento del Cortijo del Castillo, que dada su gran entidad y sus raíces prehistóricas creemos poder identificarlo como un *vicus*, y las *villae* situadas en la Aldea de Quintos (CASTEJON, 1967, 230-232) y en el Encinarejo de los Frailes (DE LOS SANTOS GENER, 1955, 42). El topónimo de "Quintos" puede indicar la situación la quinta milla de este camino.

El camino representa una ruta de carácter estructural. Su importancia real, en época romana, se establece en relación con el trazado de la vía Augusta: Pierre Silliers argumenta, dada la relativa distancia entre la Vía Augusta y el curso del Guadalquivir, que debieron existir dos rutas que discurrieran por ambas márgenes del *Baetis*, con el fin de completar su trazado en sentido longitudinal al curso del río (SILLIERS, 1990, 235-236). La existencia de estas rutas auxiliares puede ponerse en directa relación con el transporte fluvial, de mayor entidad e intensidad. La presencia de la ruta se remonta a épocas prerromanas, aunque siempre jugó un papel secundario. No creemos que se organizara como vía de primer orden hasta épocas muy tardías.

D) LIMES DEL ACUEDUCTO DE VALDEPUNTES:

A lo largo del trazado del acueducto, en su tramo central, se encuentran una serie de yacimientos situados a una distancia regular de 1600 m. De Este a Oeste son: Matadero de I.C.C.O.S.A. (8), la *villa* de las Laderas Bajas de San Jerónimo (9), y los

(7) Consideramos que los yacimientos romanos situados en los alrededores del lugar conocido como Choza del Cojo representan un núcleo de gran importancia relacionado directamente con el trazado de la vía Augusta y con el enlace de ésta con la vía Córdoba Mérida. Las excavaciones realizadas por Romero de Torres en 1930 así como las de Enrique Melchor en 1985 y 1987, pusieron al descubierto los restos de una necrópolis monumental, (STYLOW, 1990, 206). que puede relacionarse con el enlace viario que proponemos.

(8) El yacimiento totalmente inédito hasta el momento, está situado parcialmente bajo el edificio del matadero de I.C.C.O.S.A. siendo visibles al Oeste del mismo y en una extensión de unos 15 m abundantes restos de material de construcción (*Tegulae* y ladrillo), y en menor proporción restos cerámicos (T.S.I, T.S.H, y T.S.C); fechables aproximadamente desde el s. I d. C. hasta el s. III d. C.

restos romanos de los alrededores de la mezquita de *al-Zahra'* (10). Siguiendo esta alineación y al Oeste de *al-Zahra'* se sitúa el complejo minero del Cortijo de las Pilas (11).

Esta sucesión de yacimientos romanos, a intervalos regulares, nos indica la presencia de un camino relacionado bien con la obra de infraestructura hidráulica, bien con una posible parcelación agraria en el sector. En las cercanías del Matadero de I.C.C.O.S.A. el camino, siguiendo la traza del acueducto, cambiaría de dirección para torcer hacia el Sureste y encaminarse a Córdoba por el denominado actualmente "Carril de los Toros", fosilización de esta traza. También en las cercanías del Matadero existiría una bifurcación que seguiría la traza del ramal del acueducto procedente de los veneros de Vallehermoso, al pie de un importante yacimiento minero romano: el Cerro del Cobre (12).

Las vías principales de la zona Sur

El punto neurálgico del entramado viario de la zona lo constituye el puente sobre el Guadalquivir, en el que confluyen la totalidad de las calzadas.

Nota (9) de pág. 273.

(9) Como en el caso anterior se trata de un yacimiento no documentado hasta el momento. Está situado en un pequeño cerro de forma redonda al Este del cercado de las Laderas Bajas de San Jerónimo, y a pocos mts. al Norte del Canal del Guadalmeñato. En la parte superior de esta pequeña meseta y en su vertiente Norte, se encuentran numerosísimos restos de material de construcción (tegulae, ladrillo, y sillares), reconociéndose el trazado de algunos muros, y como en el caso anterior el material cerámico de este yacimiento presenta un arco temporal bastante amplio desde el s.I d. C. hasta el s.IV d. C.

En el cerro inmediato al Norte se encuentran tres depósitos hidráulicos de *opus caementicium* y recubiertos al interior con *signinum* (Dimensiones 7,50 por 5,70 m, dos contrafuertes en el lado sur y 4 en el Oeste separados 1,60 m y de 50 cm de ancho, 60 cm ancho de muro) pertenecientes a la infraestructura de la villa.

Pavon Maldonado les da una cronología árabe y los califica como aljibes en relación al camino caldial Córdoba-*al-Zahra'* (PAVON, 1990, 88-89). Aunque en época califal fueran empleados como albercas en relación al camino, su funcionalidad en origen fue muy distinta.

Al pie del cerro y en su lado Oeste junto a la pista de aterrizaje de avionetas allí existente, se encuentra un pequeño edificio religioso-funerario relacionado con el yacimiento, una construcción de forma rectangular, de 7 m de ancho y unos 8 m de largo, conserva los lados Norte y Sur con un alzado de unos 1,60 m el ancho de los muros es de 1,50 m con dos pequeños absides en sus lados mayores, la técnica edilicia empleada es un *opus vittatum mixtum* con verdugadas de ladrillo separadas unos 20 cm. En algunos de sus ladrillos aparece la inscripción *VIVAS IN DEO*.

(10) Restos en superficie, unos 40 fragmentos de T.S. en un área de unos 20 m. Pequeño asentamiento romano en relación con el *limes*.

(11) En este yacimiento se sitúan varias minas romanas dedicadas a la extracción de cobre, sobre los cerros alomados existentes al Norte del cortijo actual. En el mismo cortijo existen dos depósitos alineados de *opus caementicium*, de forma rectangular (lavaderos de mineral) con unas dimensiones de: 2,20 por 5,30 m int. y 2,50 por 2,90 Int.

Bajo el Cortijo, un gran depósito hidráulico, de *caementicium* revestido con *signinum*, con las cabeceras absidadas y contrafuertes semicirculares, que no parece tener relación con los lavaderos; más bien responde a un gran depósito hidráulico de regadío perteneciente a una villa. Sus proporciones son: 9 por 21,60 m al interior; 4 contrafuertes al sur y 3 en cada ábside.

Si prolongamos esta orientación enlazaríamos con el yacimiento situado en Cuevas Bajas (BERNIER, 1962), en el mismo *limes* algo más al Oeste.

(12) Uniendo éste yacimiento minero con el *limes* anterior, debió existir una red ortogonal de caminos secundarios, encaminados hacia el Norte, que comunicarían los complejos mineros con la trama viaria principal. (CASTEJON, 1967, 324), al igual que ocurriría con el yacimiento minero del Cortijo de las Pilas.

La vía principal es la Augusta en su tamo *Corduba-Astigi*, completada por la vía que corre por la orilla Sur del Guadalquivir desde *Corduba* hasta *Illiturgi*, paralela al tramo de la vía Augusta *Corduba-Castulo* en la orilla opuesta. Completando la trama tenemos una vía hacia *Malaca* por *Ulia* e *Ipagrum*, y otra vía de menor entidad de *Corduba* a *Iponuba* por *Ategua* e *Ituci*.

A grandes rasgos este es el esquema general de las vías terrestres romanas en los alrededores de Córdoba. Aunque no hayamos incluido en él la vía fluvial del Guadalquivir, no hay que olvidar el papel primordial que ésta representa, sobre todo en lo que se refiere al tráfico de mercancías. La importancia de la ruta fluvial tiene un claro reflejo en la estructuración de los caminos terrestres, cuyas trazas, o bien siguen el curso del río, o bien se encaminan hacia él (CHIC, 1990, 15). La ausencia de vías de importancia en la zona Oeste de Córdoba está pues relacionada con el papel desempeñado por el Guadalquivir, navegable desde Córdoba hasta su desembocadura.

IV DESCRIPCION DE LA TRAZA DE LOS CAMINOS MEDIEVALES DETECTADOS

A) CAMINO DE LAS ALMUNIAS :

El primero de los restos detectados es el puente sobre el arroyo del Moro cerca de la esquina Suroeste del recinto amurallado de Córdoba (PUENTE Nº 1). Desde este puente mantiene una dirección Este-Oeste, discurriendo entre las avenidas del Zoológico y Menéndez Pidal. En este sector encontramos un gran muro de contención que bordea la depresión de las Hazas de la Salud y que prosigue el trazado de la avenida Menéndez Pidal al Norte del Parque Zoológico, lugar donde aún se conservan restos del mismo. Pensamos que este aterramiento es parte integrante del camino, el cual precisamente discurriría sobre él. En este tramo y hasta la zona de la Alameda del Obispo, el trazado coincide con el del antiguo Camino Alto de la Alameda o de Casillas (CASTEJON, 1949, 214).

Desde la zona de la Alameda del Obispo hasta el siguiente puente, (PUENTE Nº 2), no encontramos restos de infraestructura viaria, pero sí numerosos vestigios de arrabales densamente poblados. Suponiendo que su traza discurriera a la altura de la cota 100, y mantuviera su orientación, pasaría entre la Escuela de Ingenieros Agrónomos y las granjas del I.N.I.A., dejando al Sur la Subestación Eléctrica de Casillas, hasta llegar Cortijo del Caño. Cruza el arroyo de Cantarranas por el puente homónimo (PUENTE Nº 2), cuyo tablero está orientado al Noroeste, en dirección a *Madinat al- Zahra'*.

A partir de este punto el camino se desvía ligeramente hacia el Noroeste, aunque mantiene la misma cota 100 por la que discurre aproximadamente desde su inicio. Si mantuviera la misma cota y dirección, el camino tendría que cruzar el arroyo del Ochavillo a la altura del Fontanar de Cuestablanquilla. Pero el arroyo se encuentra totalmente canalizado y desviado de su cauce. A pesar de ello contamos con un le-

vantamiento topográfico realizado en los años 20 por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, en el que se señala la existencia de un puente (PUENTE N° 3), hoy desaparecido.

Entre el Fontanar de Cuestablanquilla y el Cortijo del Higuerón Viejo el camino ascendería hasta la cota 120 y mantendría la misma orientación, aunque su trazado real es difícil de precisar, dado que se trata de una zona de intensa explotación agrícola. Salva el arroyo de las Hormiguitas a la altura del Cortijo del Higuerón Viejo mediante un puente (PUENTE N° 4), y a partir de este punto discurriría en dirección al lienzo Sur de la muralla de *Madinat al-Zahra'*, penetrando en la ciudad por la zona central, lugar donde las fuentes literarias sitúan la puerta de la Estatua o de las Cúpulas.

B) CAMINO DE LOS NOGALES-RUSAFA:

Parte a unos 300 m de la esquina Noreste de la muralla de *Madinat al-Zahra'*, y su traza mantiene una dirección Este-Oeste entre las cotas 160 y 170. Los primeros vestigios del mismo aparecen a pocos metros al Este de la Carretera V-119, donde existe una pequeña elevación circular, provocada de forma artificial por la colmatación de algún tipo de estructura situada junto al camino. Más adelante la traza se reconoce en las elevaciones longitudinales fosilizadas sobre el terreno. En este tramo salva las diversas arroyadas de la zona mediante pequeños puentes (PUENTE N° 8 y N° 9), hoy desaparecidos. Manteniendo la misma cota y orientación cruza el arroyo de Vallehermoso mediante un tercer puente (PUENTE N° 7), también desaparecido, pero del que se conserva documentación gráfica. Desde este punto hasta el puente de los Nogales (PUENTE N° 6), la traza coincide con el camino actual existente entre ambos arroyos. El siguiente punto de paso seguro del camino es el puente del arroyo de los Lobos (PUENTE N° 5). El último punto reconocible del camino se sitúa en la zona del Cortijo de Turruñuelos, donde existen vestigios de una gran almunia amurallada, y hasta los años 40 eran visibles restos de la pavimentación del camino (CASTEJON, 1929, 312). Desde este último punto el trazado es difícilmente reconocible dada la inexistencia de restos arqueológicos, pero si continuamos este último tramo con la misma dirección llegaríamos a la zona de la Arruzafa. El camino califal se superpone a la traza del antiguo acueducto romano de Valdepuentes, por lo que es probable que desde el Puente del Arroyo de los Lobos existiera una bifurcación hacia el Sureste, hasta los arrabales Nororientales de Córdoba, fosilizado en el hoy denominado "Carril de los Toros".

C) CAMINO DE LA VEREDA DEL PRETORIO:

Parte de la Puerta de Osario y continúa en dirección Norte por la Avenida del Brillante, siguiendo hacia el cruce del Cerrillo. En este tramo encontramos un camino que se sitúa a pocos metros al Este de la carretera actual. Desde éste último punto mantiene un trazado que coincide aproximadamente con la carretera CO-110 (Córdoba-Villaviciosa). El camino correría paralelo al arroyo del Moro, ascendiendo por la Cuesta

de la Traición hasta enlazar, siguiendo la carretera, con los puentes del Guadalupe y Guadiato (PUENTES N° 22 y 21). Aquí se uniría con el Camino de Media Ladera y ambos mantendrían un único trazado.

D) CAMINO DE MEDIA LADERA:

Parte del ángulo Noreste de la muralla de *al-Zahra'*, aproximadamente a la altura de la cota 180. Discurre por la zona de las Laderas bajas de San Jerónimo, a unos 250 m al Norte del trazado del Camino de los Nogales y paralelo al mismo. Salva las arroyadas de la zona mediante tres pequeños puentes desaparecidos (PUENTES N°s 10, 11 y 12). Una vez cruzadas dichas arroyadas se desvía hacia el Noroeste, aunque manteniendo la misma cota y cruza el ramal Oeste del arroyo de Vallehermoso mediante un puente (PUENTE N° 13). A partir de este último punto el camino tuerce hacia el Norte para ascender directamente de la cota 190 hasta la 220, a la altura del Cortijo de la Torrecilla y la Gitana, coincidiendo con el camino actual, bajo el cual se encuentran restos del pavimento originario. Desde aquí el camino asciende de forma acodada, adaptándose al curso del arroyo de Vallehermoso. En todo este tramo el trazado del camino es perfectamente reconocible mediante fosas excavadas en la roca, muros de contención y restos de la pavimentación original.

Los últimos restos reconocibles del camino los encontramos en la cota 330 a escasos metros de la CV-21. Su trazado continuaría siguiendo el curso de la Cañada de Trassierra-Navaserrano; y también el del acueducto de Valdepuentes en su tramo inicial, enlazando los yacimientos situados en el Caño del Escarabita, Fuente del Elefante, y el Molino del Molinillo. A partir de este último, y siguiendo la orilla Sur del Guadiato, enlazaría con el Camino de la Vereda del Pretorio en la zona del Vado del Negro.

E) ENLACE ENTRE CAMINO A MEDIA LADERA Y CARRIL DE LOS TOROS:

Se trata de la fosilización parcial de la traza del ramal del Venero de Vallehermoso y del acueducto romano de Valdepuentes. Este camino partiría desde Córdoba, siguiendo el "Carril de los Toros", hasta el puente del arroyo de los Lobos, es decir, hasta el Camino de los Nogales. Desde aquí sigue la traza del camino actual que conduce al Cortijo de la Gitana y la Torrecilla. En las cercanías de ellos se conservan entalladuras en el terreno de tres metros de anchura, que marcan con claridad el camino. El único resto de infraestructura conservado es un puente sobre el ramal Este del arroyo de Vallehermoso, de fábrica en origen califal pero con un añadido para ensanchar el tablero posterior, tal vez en relación con el reaprovechamiento del camino para acceder al Monasterio de San Jerónimo en el s. XVI (PUENTE N° 23).

F) CAMINO DE LA CAÑADA REAL:

Es éste, junto con el Camino Viejo de Almodovar, uno de los caminos para los cuales contamos con menos datos a la hora de establecer su trazado. Su traza coincide, a grandes rasgos con la C-431 (carretera de Palma del Río). Los únicos restos ar-

queológicos del mismo son un puente (PUENTE N° 14) sobre el arroyo de Cantarranas a la altura del Barrio de las Palmeras, y los restos de otro posible puente en el arroyo de Mesoneros (PUENTE N° 15). El camino saldría de Córdoba por la Puerta de Gallegos.

G) CAMINO DEL OESTE:

Se trata de un camino que une *Madinat al-Zahra'* con Almirilla. No contamos con datos suficientes como para determinar su trazado exacto. Partiendo del lado Noroeste de *al-Zahra'* enlazaría los cortijos del Cercado de las Pilas y la Gorgoja hasta Almirilla. Podría continuar, si mantuviese la misma orientación, hasta la zona de Cuevas Altas, o bien desviarse hacia el Sur para unirse al Camino de la Cañada Real.

No incluimos en este apartado la descripción de la traza de los siguientes caminos: Camino Viejo de Almodovar, Camino de la Loma de los Escalones, y la Vía Augusta en ambos lados del Guadalquivir, puesto que su trazado ya fue estudiado en el capítulo anterior, y éste subsiste sin alteraciones apreciables en época medieval.

V ENTIDAD Y CRONOLOGIA DE LOS CAMINOS MEDIEVALES: SU RELACION CON TESTIMONIOS LITERARIOS

CAMINO DE LAS ALMUNIAS:

Atendiendo al trazado del camino, pensamos que se trata del camino principal entre Córdoba y *Madinat al-Zahra'*; del mismo modo representa el enlace de la Ciudad Palatina con el camino Córdoba-Sevilla por la orilla Norte del Guadalquivir, y con las rutas que parten desde el puente hacia el Sur, Oeste y Este.

Las argumentaciones en las que nos basamos para afirmar que el Camino de las Almunias constituyó la vía principal que comunicó Córdoba con *al-Zahra'* son:

El hecho de que una directamente los dos centros más importantes del poder Omeya, el alcázar de Córdoba con el de *al-Zahra'*, saliendo de ambos recintos mediante dos puertas homónimas: *Bad al-Sudda* (13).

La mayoría de las noticias sobre embajadas y recepciones que se trasladan desde Córdoba a *al-Zahra'* mencionan a *al-Na'ura* como la parada más importante de su recorrido (14). Esta almunia, localizada en las cercanías de la Huerta del Caño, junto

(13) El topónimo *sudda* en ambos casos está relacionado con la representación del poder califal. Esta acepción ha sido documentada profusamente por (TORRES, 1952-65, 75); siendo la metáfora más común para designar el símbolo de la cancillería: (GARCIA, 1965, 329).

(14) Este topónimo hay que entenderlo desde el punto de vista de sitio real que cumple una doble función, residencial y sobretudo administrativa, con carácter de verdadero palacio secundario o "sitio real" según argumenta García Gómez, autor al que nos remitimos, (GARCIA, 1965, 335).

No hay que olvidar que en sus inmediaciones o formando parte del mismo recinto se situaron la cárcel y la "casa de las acémilas" y que contaba con un gran espacio abierto para las recepciones oficiales. Un dato interesante que argumenta esta multifuncionalidad, que va más allá de la simple residencia real, es el hecho de que el topónimo *al-Na'ura* en los textos árabes está precedido indistintamente por las palabras *Dar* (en el sentido de edificio con una función pública), *Balat* o *Munyat*, palabras que designan funciones muy diferentes. (continúa en pág. 279)

al Cortijo del Alcaide, se encuentra sobre la traza del camino aproximadamente a mitad de su recorrido.

En las inmediaciones de ambas ciudades los arrabales se extienden por la zona donde se desarrolla este camino.

Los principales yacimientos de la zona se sitúan a lo largo de su trazado; hecho que coincide con las noticias literarias que hablan de un poblamiento continuo entre Córdoba y *al-Zahra'*.

Es el único camino que ha perdido totalmente su servidumbre; su trazado rompía el esquema general de la red viaria de la zona, de orientación predominante Este-Oeste, de modo que tras la destrucción de *al-Zahra'*, el foco de atracción, desaparece con ella el camino.

Por lo que respecta a la fecha de su realización contamos con una noticia bastante clarificadora: en el año 941 d. C., año en el que se termina la construcción de la mezquita de *al-Zahra'* finalizan las obras de pavimentación de un camino entre el Alcázar de Córdoba y *al-Na'ura* (15), hecho directamente relacionado con las obras de infraestructura viaria de la nueva ciudad.

CAMINO DE LOS NOGALES-RUSAFA-CARRIL DE LOS TOROS:

Este camino se crea sobre otro antiguo camino romano de carácter secundario, un *limes*. En época árabe el camino presenta una doble funcionalidad; por una parte, comunica directamente y de forma independiente la ciudad de *al-Zahra'* con las principales calzadas que parten al Norte y Este desde Córdoba: las rutas hacia Zaragoza y Toledo, que en las inmediaciones de Córdoba comparten la misma traza heredada de la vía Augusta, y la de Mérida-Medellín por la Loma de los Escalones, antigua vía romana a *Emerita Augusta*. Para establecer estos enlaces de forma directa, el camino bordearía tanto la muralla Norte como la zona más densa de los arrabales septentrionales de Córdoba, siguiendo el carril de los Toros. Por otro, comunicaría los principales asentamientos situados sobre las faldas de la Sierra: Turruñuelos, *al-Rusafa*, *al-Zahra'*, y enlazándolo con el Camino del Oeste, Almirilla.

CAMINO DE LA VEREDA DEL PRETORIO:

Este camino, como veremos más adelante, es identificable con el camino Córdoba-Badajoz por la "Gran Ruta". Se trata de un camino cuyo trazado se realizó práctica-

Por otro lado la mayoría de las embajadas y recepciones oficiales que se trasladan desde Córdoba a *al-Zahra'*, descritas por *Ibn Hayyan*, realizan una parada o recepción oficial en éste lugar; por ello y por su función de "sitio real" pensamos que cumplió un papel prioritario en el trazado del camino principal entre los dos centros del poder omeya.

Sobre su identificación y localización concreta ver: (HERNANDEZ, 1985, 176-177; CASTEJON, 1959, 163-166).

(15) *Ibn 'Adari* nos informa sobre la pavimentación del camino entre Córdoba y *al-Zahra'*, en el año 941 d. C. "...se empezó la pavimentación del arrecife, el cual ordenó *al-Nasir* se extendiera entre su alcázar, en la almunia de *al-Na'ura* en la orilla del río de Córdoba, hasta la puerta de su alcázar nuevo... Con ello acrecentó el beneficio a la nueva almunia, a la cual llamó *al-Zahra'*. Por todo ello mejoró su utilidad", (ARJONA, 1989b, 99).

mente *ex novo*. No contamos con referencias claras sobre la existencia de ninguna vía romana de interés en la zona; aunque como vimos anteriormente existió un camino romano de carácter minero (MELCHOR, 1993). Las referencias de las fuentes literarias sobre el camino en cuestión son escasas. *Al-Istajri* cita un camino entre Córdoba y Badajoz, pero sin mencionar su itinerario concreto ni sus etapas. *Ibn Hawaqa* cita un camino entre ambas ciudades al que denomina *Yadda*, Gran Ruta, dejando translucir que dicho camino era una vía directa y de primordial importancia para el conjunto de las comunicaciones de *al-Andalus*.

Por lo que respecta a la época de organización del camino, Hernández Jiménez propone los primeros años del reinado de *'Abd al-Rahman III*, una vez pacificada la zona de Badajoz; es decir durante los años 30 del s. X. (HERNANDEZ JIMENEZ, 1967, 33); Del mismo modo, inserta la organización de esta ruta en el seno de un plan de reorganización territorial mucho más amplio, al que denomina "Plan Badajoz". La ruta entre Córdoba y Badajoz por la *Yadda* perderá el carácter de vía principal a principios del s. XII, aunque es posible que mantuviera un uso precario durante más tiempo.

CAMINO DE MEDIA LADERA:

Este camino lo interpretamos como ramal para enlace directo de *al-Zahra'* con el camino Córdoba-Badajoz por la Gran Ruta (Camino de la Vereda del Pretorio). Su trazado coincide con el del acueducto romano de Valdepuentes, en el tramo inicial del mismo, acueducto que fue reparado y reaprovechado para el abastecimiento de agua a *Madinat al-Zahra'* (16).

Se trata en definitiva de un enlace directo e independiente que comunica *Madinat al-Zahra'* con Badajoz. Por lo que respecta a su cronología, ésta está directamente relacionada con la fundación de *al-Zahra'* y con el abastecimiento de agua a la misma, y es inmediatamente posterior a la organización del camino Córdoba-Badajoz.

ENLACE DEL CAMINO A MEDIA LADERA CON EL CARRIL DE LOS TOROS:

La funcionalidad de este camino se desprende de su trazado. No lo citan las fuentes, pero serviría para unir Córdoba con los núcleos de población de Trassierra, pasando por la importante almunia de Turruñuelos. Al cortar este camino al de los Nogales a la altura del puente del arroyo de los Lobos, serviría secundariamente para llegar a *Madinat al-Zahra'* saliendo desde la(s) puerta(s) septentrionales de Córdoba.

CAMINO DE LA LOMA DE LOS ESCALONES:

Como vimos anteriormente se trata de la vía romana *Corduba-Emerita Augusta* por *Mellaria*. En época árabe puede identificarse con el camino Córdoba-Medellín,

(16) La ubicación de los yacimientos a lo largo del camino a Media Ladera, y la coincidencia de la traza del acueducto de Valdepuentes, en su tramo reaprovechado hasta *al-Zahra'*, nos induce a pensar en un fuerte proceso de reordenación espacial relacionado con la fundación de *al-Zahra'*; y en la determinante influencia de esta gran obra de infraestructura hidráulica preexistente a la hora de la elección del solar de la nueva ciudad. (VENTURA, 1992) Esta amplia meseta formaría parte del área de influencia directa de *al-Zahra'*, como más tarde lo será del Monasterio de San Jerónimo.

descrito por Hernández Jiménez (HERNANDEZ JIMENEZ, 1967, 277-282). El mismo autor identifica la Loma de los Escalones con la cuesta de *Arlis* o *Awlis*, citada por *al-Idrisi* en el primer tramo de una ruta entre Córdoba y Toledo. Siguiendo a Félix Hernández, pensamos que el itinerario hacia Toledo descrito por *al-Idrisi*, si bien en sus primeros tramos se corresponde con los del Camino por la Loma de los Escalones, no sería la vía normal para comunicar ambas ciudades. Por el contrario se trata de una ruta provisional, forzada al quedar impracticable, por las razones que fueren, el camino titular Córdoba-Toledo por *Armillat*. Un hecho sintomático que confirma esta hipótesis es el restablecimiento parcial del camino Córdoba-Toledo por Adamuz después de la Reconquista, convirtiéndose en la ruta más importante para el cruce de Sierra Morena hasta la apertura del paso de Despeñaperros. En conclusión, nos encontramos con la vía que comunica directamente Córdoba con la zona de Mérida. Esta vía, al menos en los días de *al-Idrisi*, sería utilizada también como ruta provisional para atravesar Sierra Morena hacia Toledo, dada la inseguridad del camino titular por *Armillat*.

LA VIA AUGUSTA EN LA ZONA ESTE:

La pervivencia de la traza de la vía Augusta en las inmediaciones de Córdoba se manifiesta en su uso para dos de las rutas más importantes de *al-Andalus*, el camino Córdoba-Toledo y el de Córdoba-Zaragoza, que comparten la misma traza en las inmediaciones de Córdoba. Hemos de suponer que la organización de ambas rutas fue muy temprana, pues son citadas por *al-Istajri*. Como vemos, las principales rutas de *al-Andalus* se desarrollan sobre el trazado de la antigua vía Augusta. La transformación de estos caminos en carreras públicas se realiza, según Hernández Jiménez, durante el reinado de *'Abd al-Rahman II* (HERNANDEZ JIMENEZ, 1944, 4). La ruta Córdoba-Toledo se abandona a mediados del s. XII en los tramos inmediatos a Córdoba por la inestabilidad de *Fahs al-Ballut* y con la ruta a Córdoba-Zaragoza sucedería algo similar. Aunque se trató de un abandono puramente circunstancial, éste provocó el deterioro de la infraestructura de los caminos y, por consiguiente, la pérdida durante algún tiempo de su efectividad. Ambas rutas fueron restauradas parcialmente después de la Reconquista.

LA VIA AUGUSTA EN LA ZONA SUR:

Como en el caso anterior, sobre el antiguo trazado de la vía Augusta al Sur de Córdoba (ARJONA, 1982b, 38-42) se desarrollan dos de las más importantes rutas de *al-Andalus*: el camino Córdoba-Sevilla y Córdoba-Algeciras. La organización de ambas rutas debió ser muy temprana. La primera noticia sobre las mismas corresponde al año 899 d. C. en el cual el emir *'Abd-Allah* ordena la construcción de una fortaleza cerca de Ecija (17), con el fin de poner orden en este camino.

(17) *'Abd Allah* ordena la construcción de una fortaleza cerca de Ecija en el camino de Córdoba a Sevilla por la Orilla Derecha. *Ibn Hayyan* (ARJONA, 1989b, 65-66)

CAMINO VIEJO DE ALMODOVAR Y CAÑADA REAL:

Ambos caminos, paralelos en las cercanías de Córdoba, convergen en una sola traza cerca de Almodovar. Como vimos anteriormente, representan una ruta natural entre Sevilla y Córdoba, comunicando los asentamientos de la orilla Norte del *Baetis*. Este hecho le proporciona un carácter de ruta estructural, y por lo tanto de gran pervivencia.

El origen de la ruta se remonta a épocas prerromanas. En época romana siguió empleándose y su importancia se incrementó al utilizarse como complemento de la vía fluvial del Guadalquivir y de la vía Augusta. Desconocemos en qué momento fue acondicionada como calzada, aunque es probable que fuera en época tardorromana; en cualquier caso se trata de una vía de interés secundario. En época árabe su papel siguió siendo secundario hasta los inicios del Califato. La ruta principal entre Córdoba y Sevilla se realizaba por la orilla Sur del Guadalquivir, siguiendo el antiguo trazado de la vía Augusta. Tanto *al Udri* como *al-Idrisi* citan dos rutas terrestres entre ambas ciudades, una por cada orilla del Guadalquivir.

No hay dudas sobre la existencia de una ruta entre Córdoba y Sevilla por la orilla Norte del Guadalquivir, pero su trazado en la zona y correspondencia con uno de los dos caminos paralelos que han perdurado en las cercanías de Córdoba no están claros. El desdoblamiento puede ser explicado por la situación de las puertas y arrabales de la ciudad.

VI LA EVOLUCION DE LA TRAMA VIARIA EN EPOCA MEDIEVAL

No contamos con noticias documentales ni vestigios arqueológicos, que nos informen sobre la articulación general de la red viaria en época visigoda; pero es presumible que la trama romana se mantuviera, al menos en sus líneas generales, sin alteraciones sustanciales.

Con anterioridad a '*Abd al-Rahman II* las modificaciones fueron escasas y poco planificadas; las principales de ellas se centran en las reparaciones de puentes (18). Es a él a quien hay que atribuir el primer proceso de restauración y planificación viaria general de *al-Andalus* (HERNANDEZ JIMENEZ, 1944, 38-39). A partir de este momento se establecen las directrices generales de la red viaria, que quedará organizada, al menos en las rutas más importantes, con anterioridad a '*Abd al-Rahman III*. Si partimos de esta base, podemos conjeturar que la organización general de la red via-

(18) Desde la primera reparación del puente romano 719-720, las obras en el mismo están directamente relacionadas con las destrucciones periódicas provocadas por las constantes avenidas del río (*Hisām I* 794) (PAVON, 1990, 96). hasta '*Abd Rahman II* no hay noticias sobre verdaderas obras de infraestructura para evitar dichas avenidas, con la construcción de *al-Rasif* parece que se evitaron en gran medida las destrucciones y reparaciones periódicas. No existen noticias sobre reparaciones importantes en el puente hasta *al-Hakan II* momento en el que se realizan importantes reformas; de época de '*Abd al-Rahman III* sólo conocemos noticias sobre la pavimentación del *al-Rasif* (937 desde el Alcázar hasta la Rambla, al Este y en el 941 d.C. hasta *al-Na'ura* al Oeste).

ria cordobesa responde a un proceso paralelo a la monumentalización de Córdoba; desarrollado progresivamente a lo largo de toda la época emiral y que culmina con anterioridad al Califato. Las nuevas rutas se basan en la herencia romana, a la que no llegan a modificar de forma sustancial. La característica principal es la ordenación en torno al eje marcado por la traza de la antigua vía Augusta. La red es mucho más densa en la zonas Este y Sur, mientras que en la zona Oeste sólo se encuentran caminos de carácter secundario.

No existe ningún paso para atravesar Sierra Morena en la zona Oeste. En las intermediaciones de Córdoba solo existen dos pasos, el de la Loma de los Escalones y el de *Armillat*, ambos al Este de Córdoba.

En conclusión el esquema romano se mantiene sin modificaciones estructurales; se reparan los puentes y se trata de poner orden en las zonas por donde discurren las vías principales construyendo fortalezas o repoblándolas.

Con *'Abd al-Rahman III* se vuelven a impulsar las obras de infraestructura. Las innovaciones de este gobernante hay que dividir las en dos fases, antes de la construcción de *al-Zahra'*, y durante el periodo en el cual ésta existió como entidad urbana.

A) Antes de la fundación de *al-Zahra'* realiza una serie de mejoras sustanciales en la trama viaria anterior, y sobre todo, abre una nueva ruta que potencia la zona Noroeste, ya que enlaza directamente las ciudades de Córdoba y Badajoz (Camino de la Vereda del Pretorio), Este camino se organiza en torno a los años 30 del s. X., como una vía de carácter estatal, e insertada dentro de un plan de reorganización territorial mucho más amplio. Por otro lado se potencia, como consecuencia de nuevas reordenaciones espaciales en la zona, la ruta a Sevilla por la margen Norte del Guadalquivir, que hasta el momento había tenido un carácter secundario.

B) Tras la fundación de *al-Zahra'* y como consecuencia de la misma se efectúan una serie de realizaciones que dotarán a la nueva ciudad de una red viaria propia e independiente. Ellas se centran en el territorio occidental de Córdoba, y son:

Un camino directo entre Córdoba y *al-Zahra'* (**Camino de las Almunias**) que, a su vez, comunica también la ciudad palatina con el camino de Sevilla por la orilla Norte del Guadalquivir (Cañada Real Soriana y Camino Viejo de Almodóvar), y con las rutas que desde la puerta del puente parten hacia el Sur, Oeste y Este.

Un enlace directo e independiente de *al-Zahra'* con el camino Córdoba-Badajoz (*Yadda*) mediante el **Camino de Media Ladera**.

Un enlace de *al-Zahra'* con las principales rutas situadas al Este (a Mérida, Toledo y Zaragoza) sin pasar por Córdoba: el **Camino de los Nogales-Carril de los Toros**.

Y, por último, un camino secundario que unía *al-Zahra'* con las principales almunias de la zona Oeste (Alamirilla): el **Camino del Oeste**.

Todas estas nuevas realizaciones se superponen a la red viaria cordobesa preexistente. Como consecuencia de las mismas, la densidad y la importancia de la red en la zona Oeste de Córdoba, que hasta el momento no era significativa, aumenta sustancialmente.

Aunque fuera del campo de estudio abarcado por este trabajo, no podemos dejar de citar la complejidad que adquiere la red viaria en el territorio oriental de Córdoba en época califal como consecuencia de la fundación de una segunda ciudad palatina: *Madinat al Zahra*. Los estudios realizados hasta la fecha (GRACIA BOIX, 1964) revelan una fenomenología similar, aunque de menor alcance, a la descrita para el caso de *al-Zahra'*: *al-Zahra* contó también con su red de caminos propia para enlazarla de forma directa e independiente con el resto de las rutas de *al-Andalus*. Y como muestra de este aserto baste citar la construcción por Almanzor de un nuevo puente sobre el Guadalquivir aguas arriba del romano, según nos relata *Ibn 'Idari* en el año 989 d. C. (ARJONA, 1989b, 195).

Tras la ruina y posterior desaparición de *al-Zahra'*, se produce una nueva reordenación que repliega la red viaria a los modelos anteriores a su fundación. No podemos olvidar que la realidad urbana de *al-Zahra* responde a una entidad urbana aúlica y regia, y por lo tanto artificial. Y es por este carácter artificial por lo que la red viaria propia de *al-Zahra* no sobrevivirá a la función para la cual fue creada: la comunicación de *al-Zahra* con *al-Andalus*.

De este modo el **Camino de las Almunias** desaparece sin dejar rastro alguno de su traza en la parcelación actual. El **Camino de los Nogales** se abandona, siendo aprovechado en alguno de sus tramos junto con el **enlace Carril de los Toros - Camino a Media Ladera** para el camino que en el s. XVI unía Córdoba con el Monasterio de San Jerónimo. El **Camino a Media Ladera** en el tramo cercano a *al-Zahra'* desaparece, desmontándose sus puentes para aprovechar el material constructivo en la fundación del Monasterio de San Jerónimo, aunque es aprovechado parcialmente para comunicar Córdoba con los núcleos de población de la zona de Trassierra. El camino **Córdoba-Sevilla** por la orilla Norte del Guadalquivir queda relegado al papel secundario que siempre había tenido. El camino **Córdoba-Badajoz** (*Yadda*) perderá progresivamente el carácter de ruta de interés principal.

En definitiva la desaparición de *al-Zahra* como entidad urbana provoca el repliegue de la red viaria a los modelos establecidos por *'Abd al-Rahman II*, que a su vez se remontaban a la trama romana anterior. En el s. XVI con la edificación del Monasterio de San Jerónimo se reaprovecharán y acondicionarán tramos de varios caminos califales para unirlos con Córdoba.

CONCLUSIONES

Basándonos en la reconstrucción del trazado viario de la zona, a través de los restos arqueológicos y su contrastación con las noticias literarias, pensamos que *Madinat al-Zahra'* contó con una red viaria propia e independiente, integrada -pero no subordinada- a la de Córdoba a la cual se superpone. Esta red fue lo suficientemente densa como para cubrir las necesidades de comunicación de una ciudad de las características de *al-Zahra'*. Desde este punto de vista, la importancia de la red de *al-Zahra'* no

se centra, cómo hasta el momento se pensaba, en el número de caminos que la unían con Córdoba, sino en el de aquellos que la comunicaban de forma independiente con el resto de las rutas de *al-Andalus*.

En resumidas cuentas, el proceso de organización viaria medieval en el territorio occidental de Córdoba presenta su punto culminante en plena época califal, cuando la red es más densa y compleja; complejidad provocada por la presencia de una nueva ciudad, *al-Zahra'*. La mayor parte de las innovaciones están provocadas por esta realidad urbana sustentada artificialmente por el poder, de modo que cuando éste se debilita y aquella desaparece, la red viaria en este sector se repliega a los modelos anteriores.

APENDICE, LOS PUENTES

PUENTE 1. Situado en el antiguo cauce del **arroyo del Moro** cerca de su desembocadura en el Guadalquivir, a pocos metros del quiebro Suroeste de la muralla de la Huerta del Alcázar de Córdoba, en la desaparecida puerta de los Sacos; y en el trazado del **Camino de las Almunias**.

En la actualidad conserva sólo un arco de medio punto ligeramente retranqueado sobre las pilas, sus proporciones son: Luz de 2,30 m, flecha 1,10 m. La rosca del arco está compuesta por 21 dovelas alternantes (enteras y partidas) de 1,10 m de grueso por 20-30 cm de ancho por 40 cm de alto. El zampeado de las pilas conserva visibles dos hiladas de sillares a tizón, con una longitud de 8,50 m. Los sillares de las pilas tienen unas proporciones de 30 por 40 cm. El tablero, parcialmente enterrado, tiene un ancho de 7 m.

Este arco es identificado por Pavón Maldonado como los restos de la canalización abovedada por la que desaguaba el arroyo del Moro en época califal (PAVON, 1990, 106). Samuel de los Santos describe en la zona del antiguo emplazamiento de la Puerta de los Sacos un puente de dos arcos de medio punto (DE LOS SANTOS GENER, 1958), Sánchez Feria nos da noticias sobre el mismo puente que sitúa en el camino que unía los molinos de la ribera con el Alcázar mediante la puerta de los Sacos (CASTEJON, 1949, 214). Todos estos autores no dudan en asignarle una cronología cercana al s. X.

PUENTE 2. Situado en el cauce del **arroyo de Cantarranas** en la zona del Cañito de María Ruíz y en el **Camino de las Almunias**.

Es un puente de un sólo arco de medio punto con una luz de 5 m y una flecha de 4,5 m. El arco está compuesto por 37 dovelas de: 95 cm de grosor por 40-20 ancho por 40 alto cm. Las pilas, sobre las que apoya el arco algo retranqueado, presenta una altura de 1,30 m y están formadas por hiladas de 27 sillares a tizón de: 30 por 40 cm (30 por 50 en la hilada retranqueada). La longitud total de la pila es de 8 m; no presentando espolones ni tajamares. El tablero es horizontal, con unas proporciones difíciles de precisar, por el derrumbe de algunas dovelas, pero estimable en unos 6 m.

Rafael Castejón hace referencia al mismo como uno de los elementos más importantes del camino que uniría las almunias de la margen derecha del Guadalquivir con *al-Zahra'* (CASTEJON, 1924, 164); igualmente hace mención al mismo en relación con una almunia excavada a 200 m del puente identificada con *al-Na'ura* (CASTEJON, 1959-60, 164). Pavón Maldonado recoge y amplía estas noticias sobre el puente, incluyendo una pormenorizada descripción formal, que hemos seguido a la hora de exponer el esquema de su estructura (PAVON, 1990, 106-107). La cronología aproximada del puente, como la de todos los de este camino se centra en el siglo X (TORRES BALBAS, 1959, 452).

PUENTE 3. Se trata de un hipotético puente, hoy desaparecido, y que estaría situado en el cauce originario del **arroyo del Ochavillo**, a pocos metros al Sureste-noroeste del Cortijo del Fontanar de Cuestablanquilla, y en el trazado del **Camino de las Almunias**. De dicho puente no queda en la actualidad ningún vestigio, dado que el arroyo en la zona ha sido completamente canalizado y desviado del cauce. Las razones en las que nos basamos para proponer la existencia de este puente son: El trazado del propio Camino de las Almunias, que tendría que cruzar el arroyo en este punto; y sobre todo la presencia de un puente y un camino sin servidumbre a ambos lados del arroyo dibujado en el levantamiento topográfico realizado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en los años 20 para el proyecto de construcción del canal del Guadalmellato.

PUENTE 4. Situado en el **arroyo de las Hormiguitas** a pocos metros al Sureste del Cortijo del Higuerón Viejo; en el trazado del **Camino de las Almunias**. El puente se encuentra prácticamente destruido, sólo conserva restos de la pila Izquierda. Esta está compuesta por dos hiladas de sillares, la primera con una alternancia de soga y tizón, la segunda atizonada. Los restos conservados tienen una longitud de 7 m de largo.

Sobre estos vestigios del desaparecido puente no hemos encontrado referencias bibliográficas claras. La única noticia que hace mención a restos de un posible puente en este punto, la encontramos en Gracia Boix, quién sitúa unos restos de sillares en un arroyo cercano al Cortijo del Alcaide (GRACIA BOIX, 1964, 52).

PUENTE 5. Situado en el cauce del **arroyo del Rodadero de los Lobos**, a pocos mts. del matadero municipal de I.C.C.O.S.A., y en el trazado del **Camino de los Nogales**.

Son visibles en el cauce del arroyo 7 m de estructura pertenecientes a una de las pilas del puente, prácticamente colmatados. La pila está compuesta por una hilada de 27 sillares de: 30 cm de ancho por 90 cm de grueso, sobre los que apoya una segunda hilada a soga y tizón. En la orilla derecha del arroyo y en una zona de unos 20 m de perímetro aparecen una serie de restos de sillares y dovelas pertenecientes a dicho puente. A juzgar por los restos conservados *in situ* y por la amplia dispersión de los restos de derrumbe pensamos que el desaparecido puente pudo tener más de un arco. Sobre el mismo, documentado aquí por primera vez no existe referencia bibliográfica alguna.

PUENTE 6. Situado en el cauce del **arroyo de los Nogales**, frente a las ruinas del Cortijo del mismo nombre y en el trazado del **Camino de los Nogales**.

El puente es de tres arcos de herradura ultrasemicirculares, el central de 2,77 m de luz, y los laterales de 2 m. La altura del arco central es de 2,30 m y la de los laterales 1,80. El arco central está compuesto por un dovelaje de 27 piezas, mientras que los laterales tienen 23. La proporción media de las dovelas es: 90 cm de alto por 20-30 cm. de ancho por 40 cm de grueso. Las pilas tienen 5 m de largo, y están compuestas por al menos 2 hiladas de 23 sillares dispuestos a tizón, teniendo los sillares de las pilas unas proporciones de: 20 cm ancho por 40 cm alto por 80 cm grueso. La cara de las pilas aguas a bajo es plana compuesta por sillares a soga y tizón, con una anchura de 2,45/2,68 m. Aguas arriba, presenta sendos tajamares triangulares adosados a las pilas, a modo de pilastras, que enmarcan el arco central.

Sobre este puente encontramos numerosas referencias bibliográficas, recogidas y sistematizadas por Pavón Maldonado, autor del cual hemos tomado la mayoría de los datos descriptivos del mismo (PAVON, 1990, 107-109).

PUENTE 7. Situado en el cauce del **arroyo de Vallehermoso**, a pocos metros al Sur de la confluencia de las dos arroyadas que lo conforman; sobre el trazado del **Camino de los Nogales**, el cual lo une directamente con el puente del mismo nombre.

El puente, desaparecido en la actualidad, fue desmontado totalmente en 1926-27 y sus sillares se emplearon en la construcción de la carretera de Palma del Río (CASTEJON, Rosario. 1959-60, 151). A pesar de ello el punto dónde se ubicó es reconocible por las elevaciones longitudinales que han dejado sobre ambas orillas del arroyo las improntas de las pilas.

Por lo que respecta a su estructura, ésta sólo es recuperable a través de la documentación fotográfica conservada (LEVI PROVENÇAL, 1957, 434). Sus características estructurales son muy similares al cercano puente de Cantarranas; el puente contaba con un sólo arco de medio punto ligeramente retranqueado sobre las pilas, compuesto por unas 27 dovelas. Las pilas no presentan espolones.

PUNTES 8 y 9. Situados en el curso bajo de las arroyadas de la Dehesa de las **Laderas Bajas de San Jerónimo**, en el trazado del **camino de los Nogales**.

Se trata de dos pequeños puentes o puentes-alcantarillas desaparecidos en la actualidad. Posiblemente se trate, junto con los tres existentes más arriba en el Camino de Media Ladera, de los puentes desmontados para construir el monasterio de San Jerónimo, según nos informa Ambrosio de Morales (LOPEZ-CUERVO, 1985, 155).

En el caso del puente n.8, se conservan varios sillares en el cauce dispuestos a tizón; en el caso del puente n.9 los sillares que se encuentran en el arroyo no están *in situ*. En ambos casos, eso sí, se conservan las improntas de las pilas en ambas orillas.

PUNTES 10, 11 y 12. Situados igualmente en las **Dehesas de San Jerónimo** algunos metros más al Norte de los anteriores, y sobre el trazado del **Camino a Media Ladera**.

Como en el caso anterior se trata de tres pequeños puentes o puentes-alcantarillas, hoy desaparecidos, pero reconocibles por la impronta fosilizada de sus cajas.

Las referencias sobre puentes en la zona son escasas. Aparte de la ya mencionada de Ambrosio de Morales, sólo contamos con las confusas noticias proporcionadas Félix Hernández y Rafael Castejón sobre el posible trazado de varios caminos (CASTEJON-HERNANDEZ, *et alli*, 1924, 67).

PUENTE 13. Situado en el **ramal Oeste del arroyo de Vallehermoso** a unos 700 m aguas arriba del desaparecido puente de Vallehermoso, y en el trazado del **Camino a Media Ladera**.

Se trata de un puente de un sólo arco de medio punto que se conserva completo; presenta una luz de 3,60 m y un ancho de vía conservado de unos 3 m, con unas características formales similares al de Cantarranas (Puente n.2).

PUENTE 14. Situado en el cauce del **arroyo de los Nogales**, a la altura de la carretera de Almodovar (C-431), junto a la barrida de las Palmeras, y en el trazado de la **Cañada Real**.

Hoy ha desaparecido por completo; los últimos restos del mismo fueron desmontados durante las labores de ampliación de dicha carretera. Se trataba de los restos de la pila de un puente compuestos por varias hiladas de sillares a tizón. Su desmonte fue controlado y documentado por la Delegación Provincial de Cultura de Córdoba.

PUENTE 15. Situado sobre el **arroyo de Mesoneros**, a la altura de la carretera (C-431), y en el trazado de la **Cañada Real**.

En este lugar se encuentran varios sillares *in situ*, que pudieron pertenecer a la estructura de la pila de un hipotético puente, puesto que se ubican en el trazado de un camino dotado de infraestructura pontonera; aunque esto es difícil de demostrar dado la escasez y poca representatividad de los restos conservados.

PUENTE 16. Situado en el **arroyo de Pedroches**, a la altura del barrio de Cañero, en el paraje conocido como Huerta de la Portada; y en el trazado de la **Vía augusta**.

El puente, conocido con el nombre de Burriciegos, ha desaparecido completamente, dado que el arroyo ha sido completamente canalizado y soterrado. Por las referencias de Gracia Boix conocemos la existencia de este puente, que en el momento que se documentó conservaba un arco de 10 m de luz y 4 de altura desde el lecho del arroyo al interior de la clave del arco., con unas dovelas de 90 por 20 cm, y un ancho de vía (máximo conservado) de 5 m (GRACIA, 1964, 52)

Por las dimensiones del arco pensamos que, en origen, este puente contó con más de un arco; y por la vía dónde se ubica, debió existir un puente de cronología romana en la zona. Para el autor que lo documentó por primera y única vez, los restos del puente son árabes y éste, estuvo directamente relacionado con la red viaria de *Madinat al-Zahra'*.

PUENTE 17. Situado en el cauce del **arroyo de Pedroches** a pocos metros al Sur de la Carretera de Almadén, y en la traza de la **vía Córdoba- Mérida**.

En la actualidad presenta un tablero de “lomo de asno”, con petriles de mampuesto. La longitud del puente es de 14 m y está formado por tres arcos de medio punto ligeramente peraltados, con un ancho de vía de 5 m. El arco central tiene una luz de 4,80 m, y una flecha de 4,70; los laterales tienen 2 m de luz. Las pilas están formadas por grandes sillares dispuestos a tizón; la central presenta una hilada visible de 8 tizones, sobre los cuales se apoyan otras dos hiladas de cinco sillares dispuestos a soga, y sobre ésta última una tercera hilada de 8 tizones, sobre la cual descansa directamente el dovelaje del arco. El dovelaje está formado por 16 piezas, engatilladas.

El arco de la derecha, aguas abajo, está compuesto por dovelas de 1 m de largo por 20-10 cm, de ancho. El arco izquierdo, aguas arriba, presenta una rosca completa de ladrillo.

Los paramentos, compuestos esencialmente por mampuesto y ladrillo, aguas arriba presentan una arquivolta realizada, que marca el punto de unión del arco central y el tablero; igualmente conserva un tajamar de forma triangular, y un espolón rectangular.

La mayoría de los autores coinciden en asignarle un origen romano (SILLIERS, 1990, 295) basándose principalmente en el engatillado del arco central; si bien Pavón Maldonado argumentando el mismo hecho no duda en asignarle una cronología puramente califal (PAVON, 1990, 111-112).

PUENTE 18. Situado en el curso del **arroyo de Rabanales**, el en Km 347 de la CN-IV, y en la traza de la **vía Augusta**.

En la actualidad se encuentra totalmente reformado. Tiene 5 arcos de idénticas proporciones, con una luz de 3 m, y una especie de contrafuertes enmarcando los arcos, desde su base hasta el tablero; el tablero es horizontal y tanto éste como los petriles son actuales.

Es muy probable que su origen fuera romano (CORZO, 1992, 118), aunque la obra actualmente visible corresponde casi en su totalidad a las reformas realizadas para la antigua carretera de Andalucía, de la que este puente fue un elemento indispensable hasta 1928.

PUENTE 19. Situado sobre el **arroyo de Pradillos**, en el camino de acceso a la Urbanización las Adelfas y en la **vía Córdoba-Mérida** (Cañada Real Soriana).

Se trata de los restos de las pilas de un puente, inédito hasta el momento y documentado aquí por primera vez. En la orilla Este del arroyo se conservan dos hiladas de sillares, la primera con 4 sillares, en disposición soga (109,36,40 cm)-tizón (55,36,? cm)-tizón (84,36,?)-soga (105,36,40 cm); la segunda hilada, con tres sillares a soga, está retanqueada 10 cm y los sillares presentan unas proporciones de: 107,36,45-115,36,46-74,36,46. La longitud total de los restos en este lado es de 3,40 m y la altura de 72cm. Los sillares conservan restos claros de almohadillado. En la orilla opuesta del arroyo se conservan dos hiladas de cuatro sillares dispuestos a soga con una longitud total de 1,94 m.

El puente originario debió tener unas pilas con una profundidad de unos 5 m, y una luz de unos 3 m. El módulo y características de los sillares y el ancho de vía (unos

5 ó 6 m) nos indican la presencia de un puente romano sin reformas posteriores que podríamos fechar provisionalmente en época Augustea, extremo éste último difícil de verificar con exactitud.

PUENTE 20. Situado en el cauce del **arroyo de Linares** a pocos metros de su unión con el Balanzonilla, y en la **vía Córdoba-Mérida** (Cañada Real Soriana).

Se trata de un pequeño puente de un sólo arco, y un ancho de vía de 2 m. El arco es de medio punto con una luz de 2,30 m y una flecha de 1,20 m el dovelaje compuesto por 35 pequeñas dovelas apoya directamente sobre la roca; no presenta tajamares ni espolones. Conserva restos de los petriles de mampuesto, y de su enlucido originario. El arco se encuentra enmarcado por un alfíz que lo separa del tablero y el paramento. Estos últimos elementos (petril, enlucido y alfíz) parecen corresponder a una reforma posterior.

Sobre su cronología, Arjona Castro apunta un origen romano (ARJONA, 1984. 105-106) aunque por sus características formales como ornamentales creemos que responde a modelos medievales islámicos.

PUENTE 21. Situado en el **río Guadiato**, a unos 700 m río arriba de la carretera de Villaviciosa, y en el **Camino Córdoba-Badajoz**.

Puente de tablero horizontal de 86 m de largo y de 3,85 m de ancho, tiene 9 ojos. El arco central es rebajado y escarzado, los dos laterales adyacentes peraltados y ligeramente apuntados, y los tres restantes a cada lado son de herradura.

En la actualidad, la pila derecha del arco peraltado de la izquierda aguas abajo, se encuentra totalmente desplomada, el último arco de herradura del mismo lado ha desaparecido, y en los restantes arcos de éste lado se aprecian reformas modernas.

La luz de los arcos disminuye simétricamente a medida que nos alejamos del arco central: 8,15 m para el central, 6,75 para los laterales adyacentes peraltados, y 3,40 / 4,11 / 2,50, respectivamente, para los de herradura. El ancho de las pilas es de: (3,80 / 3,3,75 / 4,14 / 3,70 m). Las flechas son de: (3,45 / 3,80 / 3,40 / 3,50 / 3,15 m). Las pilas tienen una profundidad de 9,46 m con tajamares redondeados y espolones cuadrangulares, situados a 4,70 m bajo el tablero del puente, y el zampeado presenta un aparejo de una sogá y dos tizones. Para una mejor y más detallada descripción formal consultar la aportada por Pavón Maldonado (PAVON, 1990, 119-120). Para su asignación cronológica: Félix Hernández (HERNANDEZ JIMENEZ. 1967, 334-335) y Torres Balbas (TORRES, 1957, 626).

PUENTE 22. Situado en el **arroyo de Guadanuño** a pocos mts. de su confluencia con el Guadiato y a unos 200 m del puente anterior.

Es un puente de tablero de "lomo de asno" con unos 3 m de ancho de vía, incluyendo los petriles. Tiene 5 arcos: el central, de medio punto, ligeramente escarzado, mientras que los laterales son peraltados y ligeramente retranqueados sobre las pilas. Las pilas presentan tajamares de sección circular y espolones cuadrangulares. Los espacios entre los arcos están edificadas con una mampuesto regular de caliza cámbrica.

PUENTE 23. Situado en el ramal Este del arroyo de Vallehermoso, en el camino actual al caserío de la Torrecilla, y en el trazado del **enlace entre el Camino a Media Ladera y el Carril de los Toros**.

Se trata de un puente de un sólo arco, muy reformado y aún en uso. Su pila Norte se encuentra completamente embutida en un refuerzo de hormigón. El arco tiene una luz de 3,90 m y una flecha de 1,20 m. En el lado Oeste presenta un añadido al arco original de 1,20 m de ancho.

PUENTE 24. Situado sobre el Guadalquivir al Sur de la ciudad de Córdoba y dando acceso a la misma. En el caso de este puente, profusamente documentado, omitiremos cualquier tipo de descripción formal remitiéndonos a los estudios de N. Sentenach, Ramírez de Arellano, Ortí Belmonte, A. Blázquez y S. de los Santos Gener, recogidas y ampliadas por A. Ibáñez Castro (IBAÑEZ, 1983) y a la descripción formal Pavón Maldonado (PAVON, 1990, 94-98).

Bibliografía

- ARJONA, A. (1979): "Estudio histórico y arqueológico del castillo de Turrush". *B.R.A.C.* 100, 257-264.
- (1982a): *El reino de Córdoba durante la dominación musulmana*. Córdoba.
- (1982b): *Anales de Córdoba musulmana (711-1008)*. Córdoba.
- (1984): "Estudios cordobeses II, el puente romano del camino de Córdoba el Vacar" *B.R.A.C.* 106,104-106.
- BERMUDEZ, J.M. VENTURA, A. (1991): *Informe de resultados de la prospección de urgencia realizada en el entorno de Madinat al-Zahra'*. Informe Inédito.
- BERNIER, J. (1962): "Un fundo Romano en Cuevas Bajas (Almodóvar)" *B.R.A.C.* 84,371-372.
- CASTEJON, R. (1924): "Medina Zahira. Una Córdoba desaparecida y misteriosa" *B.R.A.C.* 8,153-174.
- (1929): "Córdoba Califal" *B.R.A.C.* 25,254-339.
- (1949): "Los alcázares musulmanes de Córdoba" *B.R.A.C.* 62,213-222.
- (1959-60): "Excavaciones en el cortijo del Alcaide.¿Dar al-Naura?" *Al-Mulk* 1 163-166.
- (1967): "C.A.A.: En busca de Villa Berillas" *B.R.A.C.* 86,231-236.
- CASTEJON, Rosario: (1959-60): "Medina al-Zahra, en los autores árabes" *Al-Mulk* 1,63-106.
- CHIC GARCIA, G. (1990): *La navegación por el Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla en época romana*. Sevilla
- CORZO, R. (1992): *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla.
- DE LOS SANTOS GENER, S. (1958): *Registro de los hallazgos arqueológicos en la provincia de Córdoba*. Copia mecanográfica inédita.
- (1955): *Memorias de las Excavaciones del Plan Nacional realizadas en Córdoba (1948-1959)*. *M.J.S.E.A.* 31. Madrid.
- FERNANDEZ GONZALEZ, R. (1962): "Asentamientos arqueológicos en los ruedos de Córdoba" *B.R.A.C.* 83, 211-215.
- GARCIA BELLIDO, A. (1959): "El sarcófago romano de Córdoba" *A.E.A.* 32.
- GARCIA GOMEZ, E. (1965): "Notas sobre la topografía cordobesa en los anales palatinos de al-Hakan II, por 'Isa Razi" *Al-Andalus* XXX, 319-380.
- GRACIA BOIX, R.(1964):"Los puentes califales de Madinat al-Zahira" *Al-Mulk* 4,47-70.
- HERNANDEZ JIMENEZ, F. (1944): "El camino de Córdoba a Toledo en la época musulmana" *Al-Andalus* IX, 1-62.
- (1960): "Rawal y el itinerario de Musa de Algeciras a Córdoba". *Al-Andalus* XXIV 45-154.
- (1967): "Los caminos de Córdoba Hacia el Noroeste en la época musulmana. *Al-Andalus* XXXI, 37-123.

- (1967): “Los caminos de Córdoba Hacia el noroeste en la época musulmana. Conclusión”. *Al-Andalus* XXXII 277-358.
- (1985): *Madinat al-Zahra'. Arquitectura y decoración*. Granada.
- HERNANDO LUNA, R. (1989): “Localización de antiguas vías de comunicación en la provincia de Córdoba” *B.R.A.C.* 116,111-115.
- IBAÑEZ CASTRO, A. (1983): *Córdoba hispano-romana*, Córdoba.
- JIMENEZ, R. CASTEJON, R. HERNANDEZ, F. et alii. (1924): *Memoria de las Excavaciones en Medina Azzahra Córdoba (1923-24)*. M.J.S.E.A. 7. Madrid.
- LEVI PROVENÇAL, (1957): “Historia de la España musulmana”. *Historia de España*. Editada por Menéndez Pidal, Tomo V Madrid.
- LOPEZ-CUERVO, S. (1985): *Medina Az-Zahra, Ingeniería y formas*. Córdoba.
- MELCHOR, E. (1987): *La red de comunicaciones romana en la provincia de Córdoba*. Memoria de Licenciatura inédita Univ. Córdoba.
- (1987) “Memoria de las Excavaciones de Urgencia en las inmediaciones de la Choza del Cojo, Córdoba”. *A.A.A.*, III, 205-208.
- (1985): “Excavaciones de Urgencia en las cercanías de la Choza del Cojo, Córdoba en 1985”. *A.A.A.*, III, 117-120.
- (1993): “Vías romanas del norte de la provincia de Córdoba”. *Anales de Arqueología Cordobesa*, 4 (en prensa)
- OCAÑA, J. (1981): “Los caminos viejos de los Pedroches” *B.R.A.C.*, 10, 71-90.
- PAVON MALDONADO, B. (1990): *Tratado de arquitectura hispano-musulmana. I El agua*. Madrid.
- ROMERO DE TORRES, E. (1930) “Excavaciones en el camino de la Mesta, próximo al puente del arroyo Pedroche, extramuros de Córdoba” *M.J.S.E.A.* 108,5-13. Madrid.
- STYLOW, A. (1990): “Apuntes sobre el urbanismo de Corduba romana” *Kolloquium Stabdild und Ideologie. Die Monumentalisierung hispanischer Städte zwischen Republik und Kaiserzeit*. Madrid Octubre 1987, Bayerische Akademie der Wissenschaften, Philosophische-Historische Klasse, Abhandlungen-Neue Folge, Heft 103, München, 259-282.
- SILLIERS, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. París.
- TORRES BALBAS, L. (1957): “Arte hispano musulmán hasta la caída del Califato de Córdoba”. *Historia de España* V. Editada por Menéndez Pidal. Madrid.
- (1940): “El puente de Guadalajara” *Al-Andalus* V, 223-232.
- VELAZQUEZ BOSCO, R. (1923): *Excavaciones en Medina Azahra (1922- 23)*. M.J.S.E.A. 54. Madrid.
- VENTURA, A. (1993): *El abastecimiento de agua a la Córdoba romana I: El acueducto de Valdepuentes*. Universidad de Córdoba.

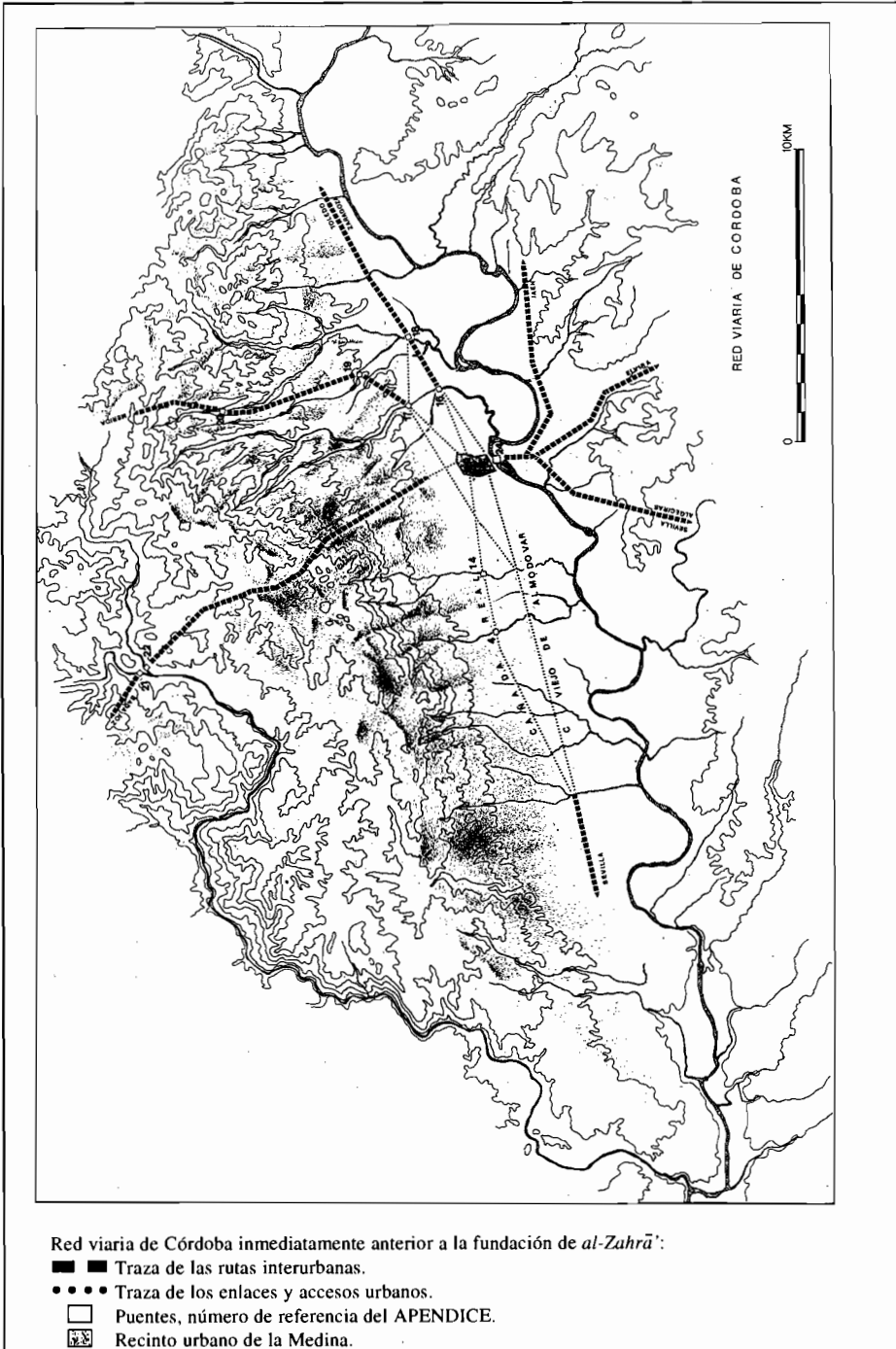


Fig. 2. Red viaria de Córdoba inmediatamente anterior a la fundación de *al-Zahrā'*.



Lám. 1. (Puente n.2) Vista del arco aguas abajo.



Lám. 2. (Puente n.2) Detalle de la pila Oeste; obsérvese cómo el arco apoya directamente sobre la última hilada de tizones. Ligeramente retranqueada.



Lám. 3. (Puente n.6) Panorámica del puente aguas abajo.



Lám. 4. (Puente n.17) Vista del puente aguas arriba; obsérvese la diversa factura de cada uno de los arcos.



Lám. 5. (Puente n.19) Vista del puente aguas abajo.



Lám. 6. (Puente n.20) Visto aguas arriba



Lám. 7. [Puente n.21] Vista del puente aguas arriba.



Lám. 8. (Puente n.22) Vista del puente aguas abajo.



Lám. 9. (Puente n.22) Detalle de una de las pilas; obsérvese el arco retranqueado y el tajamar y espolón adosado a la pila.



Lám. 10. (Puente n.23) Vista del arco aguas abajo; obsérvese el recrecido adosado al arco originario.