

# LAS VÍAS HACIA EL NORTE. SÍMBOLO DEL DOMINIO DE LOS MONTES DE CORDUBA EN LA ANTIGÜEDAD

ANTONIO MONTERROSO CHECA

Universidad de Córdoba

RESUMEN: Se plantea en este trabajo una conceptualización de la conquista de la sierra cordubense en el marco de las intenciones que las construcciones viarias tenían en la órbita ecuménica romana. Ese dominio de los montes permitirá el desarrollo del norte y su conexión con las puertas del imperio, que son las comunicaciones a través del valle bético. El norte, en época imperial romana, quedará perfectamente unido al valle desarrollando, como nunca hasta ahora, su mayor potencialidad logística, económica y social. Antes de ello, se revisan las comunicaciones con el sector septentrional desde la Corduba prerromana y la primera implantación de época romana.

PALABRAS CLAVE: Corduba. Vías romanas. Bética. Roma. Minas romanas.

ABSTRACT: This research proposes a semantic overview of the conquest of the mountain of Corduba in roman times. The domination of the mountains, through ways and bridges, allows the development of the north of the land of Corduba and its connection with the communications with Rome and the Mediterranean basin through the Baetic valley. The north, in the Roman imperial era, will be perfectly linked to the valley, developing, as never before, its greatest logistical, economic and social potential. Communications with the northern sector from pre-Roman Corduba and the first settlement of the Roman era are also reviewed in this paper.

KEY WORDS: Corduba. Roman ways. Baetica. Roma. Roman mines.

Situada al pie de Sierra Morena, con abundantes metales al norte y una feraz fertilidad de las campiñas béticas al sur<sup>1</sup>, la ciudad de Córdoba domina las vías de comunicación naturales de interconexión entre ambas zonas, situándose, como se sabe, en el mejor enclave posible del Guadalquivir para ejercer como excepcional canal de riqueza sierra-valle. Ambos polos motivaron la preeminencia y capitalidad de Córdoba en época prerromana y romana. Y siguieron vigentes en época andalusí; aunque falta un pertinente desarrollo de la investigación respecto a las explotaciones mineras en este momento más allá de los estudios centrados fundamentalmente en la plata<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> RODRÍGUEZ NEILA, J.F.: «Corduba, el Mons Marianus y el Conventus Cordubensis», *Conimbriga*, 58, 2019, 193–232.

<sup>2</sup> GRAÑEDA MIÑÓN, P.: *La explotación andalusí de los metales preciosos: el caso de la plata en Córdoba*, Madrid, UAM Ediciones, 2000; CANTO GARCÍA, A., CRESSIER P., GRAÑEDA MIÑÓN, P. (coords.): *Minas y metalurgia en al-Andalus y Magreb occidental*, Madrid, Casa de Velázquez, 2008.

Las conexiones y tráfico de estas riquezas hicieron de Córdoba, siempre, una ciudad rica, si bien, su máximo usufructo se consigue en época romana imperial, cuando se incentivó la gestión y la conexión adecuada de los territorios bajo la jurisdicción de Corduba para explotar todo lo posible el vientre y epidermis de su tierra: los lingotes y el aceite son el icono. Las vías de comunicación entre las sierras y el valle del Guadalquivir, principalmente, fueron cruciales para este propósito, ya que, cuando fue posible desde Augusto, los metales debían transportarse primero por el río Baetis hasta Hispalis antes de ser enviados a Roma<sup>3</sup>.

Tradicionalmente, ya camino del norte, el conocimiento de la sierra cordobesa ha sido puntual e incompleto, debido fundamentalmente a lo abrupto e inaccesible del medio físico. C. Domergue o García Romero han estudiado en profundidad la minería romana y su vertebración. Otros autores, como Delgado Delgado, Fr. Ruiz Ramos, Sillières o Melchor Gil, han investigado la red viaria del norte cordobés y constituyen una base fundamental para las investigaciones posteriores. En los últimos diez años, la investigación en este sector se ha renovado con trabajos realizados por la Universidad de Córdoba, los cuales han descubierto un gran número de nuevos yacimientos prerromanos, romanos y andalusíes, así como numerosos tramos de las vías de comunicación principales, clarificando así un panorama hasta entonces falto de notable verificación y excesiva hipótesis<sup>4</sup>.

En esa comprensión y nuevas perspectivas de investigación en el territorio resulta fundamental comprender la definición geográfica de la tierra de Corduba en la Antigüedad, que seguramente extrañaría sensiblemente a una mirada actual<sup>5</sup>. El territorio de la ciudad de Córdoba, el *ager cordubensis*, en primer lugar, no alcanzaba más de 20 km al sur de la ciudad y sin embargo llegaba hasta el municipio actual de Espiel a unos 50 km por el norte. Igualmente, el *conventus Cordubensis*, o zona de los intereses administrativos y financieros en la ciudad y élites de Corduba, llegaba cerca de la margen izquierda del Anas, viendo de cerca Mérida y englobando Sisapo en Ciudad Real por el noreste e Iliturgi, en Jaén, por el este. Todo ello ejemplifica que la tierra de Córdoba fue sierra y mayoritariamente sierra, minas y preferentemente minas, siendo Córdoba de este modo cabeza de un potentísimo distrito minero que fue su mayor e inagotable fuente de riqueza. No en vano estamos en el ámbito serrano de la tierra aurífera más cantada por las fuentes clásicas de toda la antigüedad hispana, que son los montes de la Bética<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> MONTERROSO-CHECA, A., DOMERGUE, C., RICO, C., ZARZALEJOS-PIETO, M., PALERO-FERNÁNDEZ, F., KLEIN, S., GARCÍA-MAGDALENO, I.M., TRINCHERINI, P.R., GASPARINI, M., MARCHEGIANI, F. MORENO-ESCRIBANO, J.C. NISI, S. RUIZ-ARREBOLA, J.R.: «La *societas Sisaponensis*, los lingotes de Doña Rama-Belmez y la explotación minera de los montes de Corduba», *Journal of Roman Archaeology*, 37.1, 148-187.

<sup>4</sup> Para una recapitulación exhaustiva de trabajos, *vid.* DOMÍNGUEZ JIMÉNEZ, J.L.: *La via Corduba-Emérita*, Córdoba: Universidad de Córdoba, 2025, e.p.

<sup>5</sup> VENTURA, A., GASPARINI, M.: «El territorio y las actividades económicas», en Rodríguez Neila J. F. (ed.), *La ciudad y sus legados históricos. Córdoba Romana*, Córdoba: 2018, 153-206.

<sup>6</sup> MONTERROSO CHECA, A., GASPARINI, M., MORENO-ESCRIBANO, J.C.: «Córdoba y el desarrollo de su aurífero *conventus*», en Lehmann, J, Scheduling, P. (eds.), *Explaining the Urban Boom A Comparison of*

La principal novedad de las investigaciones de la Universidad de Córdoba en tan vasto territorio del norte de la actual provincia ha sido el uso de una metodología basada en la teledetección, que ha abierto el camino para el mejor conocimiento de las zonas montañosas de Córdoba y sus conexiones, de otro modo inaccesibles. Estos métodos han permitido la identificación de las más de 200 yacimientos arqueológicos y de 100 km de vías romanas entre Córdoba y sus límites administrativos provinciales actuales<sup>7</sup>.

#### EL TERRITORIO, LA VIABILIDAD Y CORDUBA EN ÉPOCA PRERROMANA

En la protohistoria, como después en época romana, una buena parte del territorio sur-occidental de la actual provincia de Ciudad Real y el sureste de la actual provincia de Badajoz debía de estar bajo la interacción efectiva de Corduba. De hecho, Medellín, la teórica Conisturgis, constituía el otro polo de la vía principal que cruzaba todo ese sector hasta su punto culminante en el Guadalquivir, en Corduba. Zalamea de la Serena, es decir, la zona de los santuarios de Cancho Roano o la Mata, serán jurisdicción de Corduba, y no de Emerita, en época romana<sup>8</sup>.

Esta situación romana tiene, sin lugar a duda, su configuración primera en época tartésica, que es cuando yacimientos y viabilidad acaban teniendo una estructura coherente e interconectada con los dos valles primordiales de Tarteso, el del Guadalquivir y el del Guadiana.

La trascendencia de la ruta natural que, a través de Cerro Muriano y del valle del Guadiato unía la cuenca del Guadiana con la del Guadalquivir tomando a Córdoba como borne, se ha visto potenciada por el hallazgo y/o delimitación de distintos yacimientos situados a lo largo de este canal fluvio terrestre de evacuación de riqueza. Efectivamente, el eje principal de vertebración del territorio, de evacuación de la riqueza y de disposición de los núcleos de población fue el binomio formado, principalmente, por el río Guadiato y la posteriormente llamada vía Corduba-Emerita. Esta vía, en su fase más antigua, no es más que el viejo camino calcolítico y protohistórico que desde Córdoba conducía a Medellín y Cáceres. Posteriormente, se construirían varios tramos de una nueva vía a Medellín y, desde ahí, a Emérita divergiendo en parte respecto del trazado de la primera.

---

*Regional City Development in the Roman Provinces of North Africa and the Iberian Peninsula, Iberia Archaeologica* 22, 2023, 71-90.

<sup>7</sup> MONTERROSO CHECA A., GASPARINI, M.: «Aerial Archaeology and Photogrammetric Surveys along the Roman Way from Corduba to Emerita. Digitalizing the *Ager Cordubensis* and the *Ager Mellariensis*», *Scires-IT* 2016, 175-188; DOMÍNGUEZ JIMÉNEZ, J.L.: MONTERROSO CHECA, A.: «Sensing the Corduba-Emerita Road: New transects of the route identified in the north of Córdoba», *Journal of Archaeological Science Reports*, 58, oct. 2024.

<sup>8</sup> MONTERROSO-CHECA, A., MORENO-ESCRIBANO, J.C., GASPARINI, M., GONZÁLEZ, M., DOMÍNGUEZ, J.L., LÓPEZ, A. y RODERO, S.: «El Tarteso aurífero de Corduba: Desde el Guadalquivir hacia el Guadiana a través de Sierra Morena y el Valle del Guadiato», en Celestino y Rodríguez, E. (Ed.), *Tarteso: Nuevas fronteras*, Colección *Mytra* (IAM-CSIC) 12. Mérida: Diputación de Badajoz, 2022, 515-536.

Con todo ello, la vía que hacia el norte saliese de la vieja Corduba no debió de ser la misma que la que ostentase la teórica preeminencia cuando la ciudad viviese tiempos imperiales. O no solo ella.

Desde Colina de Los Quemados la principal y más directa vía de comunicación con el valle del Guadiato debió de ser la posteriormente conocida como cuesta de la Traición que, sorteando en primer lugar las estrechuras del río, debió saber salir igualmente al valle en la zona de la presa del embalse de Puente Nuevo. En esa zona debió confluír con la vía que, en paralelo, debía ascender por el cruce del Arroyo de Pedroches y/o santuario de Linares hasta Torreárboles y Cerro Muriano para alcanzar el verdadero valle, igualmente, en la zona del embalse de Puente Nuevo.

No tenemos ninguna certeza de que, en época protohistórica, esta vía siguiese el mismo trazado de la vía romana posterior. De hecho, más parece que debiera ayudarse de las vaguadas de los arroyos, como el de Pedroches, que bajan desde los Villares y el Muriano, que afrontar la proeza de subir en línea recta como haría la vía romana a Emérita después.

Igualmente, esta vía de la margen izquierda está algo lejos de la ciudad, puesto que entre Colina de Los Quemados y el Arroyo Pedroches hay algo más de 5 km, mientras que desde la Puerta E de la ciudad romana hay justo la mitad. Solo con el traslado de la ciudad en época romana hacia el NE esta vía debió haber adquirido mayor preeminencia y facilidad que la anterior: evidentemente por conectarse con las puertas N y E de la implantación de época romana.

Cabe decir que, si en época prerromana existió aquí un segundo trazado hacia el norte, como es lo lógico, este debió salir de la Corduba prerromana por la puerta norte de su muralla, remontar el arroyo del Moro hasta la altura del final de la actual Calle Concepción, cruzarlo, atravesar la que será posteriormente la ciudad romana por el eje principal E-O y poder tomar así las curvas de nivel pertinentes que, en el borde de la última terraza cuaternaria, la llevaran hasta el arroyo de Pedroches evitando por tanto ser alcanzada por las constantes crecidas del río. Efectivamente, el posterior Decumano de la ciudad romana sería así la fosilización de un viejo trazado prerromano marcado, como decimos, por las precauciones que facilita esta orografía lejana de la zona de aluvión del río [FIG. 1].

La vía más natural de conexión de la Corduba prerromana con el norte, la cuesta de la Traición o el Camino del Pretorio, debió de ser la principal en época tartésica, por su cercanía a la vieja Corduba e, igualmente, debió de serlo en los momentos de la «fundación» de la ciudad [FIG. 2].

Como exponemos más detenidamente en otro trabajo<sup>9</sup>, la «fundación» de M. Claudio Marcelo no es más que la consagración y auspicio de la vieja Corduba mediante la sanción del pacto de hospitalidad y nueva convivencia de romanos e indígenas selectos. Se trata de un modelo simbólico de fundación que no comporta, ni mucho menos, la construcción inmediata de una nueva ciudad. Un modelo normal en

---

<sup>9</sup> MONTERROSO CHECA, A.: «Corduba y la reconfiguración de Tarteso en el final del helenismo itálico», en Cifarelli F.M., D'Alessio, A., Gatti, S., Palombi, D. *Ellenismo: il Lazio in Italia e nel Mediterraneo. Forme, processi e idee*, Roma, 2025, e.p.

Italia y el ambiente romano cuando se trata de asimilar y ordenar viejos centros urbanos prerromanos a la nueva órbita territorial y política.

Esto conlleva, en opinión de quién escribe, que la zona que llamamos Córdoba romana fundacional sería sede de un campamento, y no de una ciudad, como ya la historiografía había algunas veces considerado. Ese campamento sería el que acogiese a todos los magistrados romanos que sabemos invernarón en Córdoba hasta al menos la década de 140-130 a. C.<sup>10</sup> No hubo más campamentos en las cercanías de Córdoba que este, el mismo donde residiría el mismo Marcelo en su nueva visita del año 152-151 a. C. cuando la única ciudad constatada es la vieja Corduba de Colina de los Quemados.

En la zona del centro de Córdoba no hay ningún testimonio de muralla anterior a los años 80-70 a. C.<sup>11</sup> Es decir, que no hay ciudad y que sería ese mismo campamento el que, como es habitual, acabase generando la ciudad.

Son los momentos de las acometidas de Viriato, años 140 a. C. y del temor a Sertorio, años 80-70 a.C. Momentos, estos últimos, en que Q. Cecilio Metelo Pío es el gobernador de la Ulterior de más dilatado mandato residente en Córdoba. Los textos hablan de un papel ciertamente principesco y heroico de este personaje, sobre todo en los fastos que conllevan sus vueltas a Corduba después de los episodios militares contra Sertorio<sup>12</sup>. Celebró triunfo junto a Pompeyo en Roma en 71 a. C. y votó el templo de los Castores en el Circo Flaminio<sup>13</sup>.

Su larga estancia en Córdoba, el contexto militar de su mandato al norte de la misma, la cronología de las cimentaciones de la muralla, el poderío de su familia y, por último, el botín de guerra hispano, pueden constituirlo, siempre en modo de opinión más que de hipótesis, en el personaje que construyese las primeras murallas de Corduba, o quién financiase un buen inicio, precisamente en esos momentos de tercer tercio del s. I. a. C. Se trata, sin duda, de un momento mucho más pertinente que el s.

---

<sup>10</sup> MELCHOR, E.: «Historia de la Córdoba romana desde su fundación hasta el advenimiento del Principado», en Rodríguez Neila J.F. (ed.) *La ciudad y sus legados históricos I. La Córdoba romana*, 2017, 27-50.

<sup>11</sup> COURAULT, Ch.: *Les remparts de Cordoue. Une investigation archéologique depuis l'Antiquité jusqu'à l'époque Médiévale*, Córdoba, 2016 ; MOLINA MAHEDERO, J.A.: «Nuevos datos sobre el lienzo septentrional de la muralla de Córdoba», *Romula*, 4 (2005) 99-114.

<sup>12</sup> «Metelo regresado a Hispania Ulterior después de una ausencia de un año, era acogido con grande gloria por multitudes de hombres y mujeres que de todas partes acudían a verlo desde calles y tejados. El cuestor Cayo Urbino y otros, conociendo sus gustos, le invitaron a una comida, obsequiándolo no ya por encima de las costumbres romanas, sino de las de cualquier mortal; adornando las estancias con tapices y estatuas, erigiendo escenarios para representaciones histrionicas, esparciendo de azafrán la tierra, y otras cosas, al modo de los más famosos templos. Además, estando él sentado, aparecía, bajando por un cable, una estatua de Victoria con un artificioso estrépito de truenos y depositaba una corona en su cabeza; se le hacían plegarias como si un dios hubiese aparecido...» (Sall., Hist. II 70 M). Vid. BELTRÁN FORTES, J., «Luxuria helenística en la Hispania tardorrepública», *Xaípe. Homenaje al Prof. F. Gascó*, Sevilla, 1997, 311-327; VENTURA VILLANUEVA, A., «El funcionamiento del teatro romano de Córdoba», en Rodá, I. (Ed.), *El teatro romano: la puesta en escena*, Zaragoza, 2003, 53-62.

<sup>13</sup> COARELLI, F.: *Il Campo Marzio - Dalle origini alla fine della Repubblica*, Roma, 1997.

III a. C. o primera mitad de s. II a. C. cuando sería muy difícil justificar la construcción de una muralla tan espectacular y potente como la de Córdoba que, además de financiación, requiere un extraordinario dominio del medio y de sus recursos<sup>14</sup>.

Justo la puerta norte de este campamento, la posterior Puerta de Osario, es la que se dirige en línea recta a la Sierra, por la calle Nogal actual y zona del Camping, hasta alcanzar las zonas del camino de los Morales y cuesta de la Traición, por donde ascendería al ámbito boscoso del territorio al norte de la ciudad. En tiempos tartesios y republicanos sería esta vía la que, por cercanía, conectividad y relación con la vieja ciudad y el campamento romano fronterero, debiese ostentar la preeminencia de las comunicaciones con el norte.

Esa vía debió sin duda ser terriza en su acabado, sinuosa en su ascenso y *excisa* en su construcción. Debemos imaginar que, en estos momentos, debieron ser las curvas de nivel del ámbito serrano entre la zona de Los Morales en Córdoba y de la presa de Puente Nuevo las que marcaran el recorrido de la vía, que debía adentrarse cual desfiladero, camino de Villaviciosa actual, para comunicar el Valle del Guadalquivir con el verdadero valle del Guadiato que, en sentido norte, se abre realmente tras la bajada a la presa del embalse o tras la bajada del Vacar por la cuesta de las Matanzas en la viabilidad actual. En medio se situó la sierra de Córdoba a modo de muralla entre ambos valles. Un formidable escalón natural de las terrazas cuaternarias y elevaciones del cámbrico que asciende desde 100 a 600 m s.n.m. en muy pocos kilómetros, teniendo así un desnivel bastante acusado.

En época prerromana y republicana la conquista de la sierra, el esfuerzo de salvar un muro forestal de unos 25 kilómetros de profundidad hasta que el río Guadiato ofrecía una planicie benigna, se hizo solamente mediante una vía *per montes excisa*<sup>15</sup>, es decir, una vía serpenteante que cortaría márgenes a izquierda y derecha en su recorrido, conforme fuera obligada a girar por el cambio de niveles en su aventura de atravesar la sierra. Una vía en la que, por supuesto, los arroyos se salvaban mediante vados, no pudiendo imaginar la existencia de puentes, como acacera con posterioridad. Estos arroyos, sus márgenes, debieron ayudar a la penetración de este camino prerromano *ad montes*.

#### LAS VÍAS HACIA EL NORTE EN ÉPOCA IMPERIAL

Uno de los rasgos esenciales de la ingeniería romana, sobre todo desde los inicios de época imperial, consiste en vencer las dificultades naturales ofrecidas por la orografía: en lugar de servirse de ella, preferían adaptarla y afrentarla, siendo así capaces de configurar, por sí mismos, nuevos paisajes urbanos y extraurbanos mediante la modificación radical de los relieves o la construcción de subestructuras artificiales. Esa intención, su origen, reside en una de las dimensiones principales de la actividad

<sup>14</sup> MONTERROSO CHECA: *Op. cit.*, nota 9.

<sup>15</sup> Para el tipo, denominación y simbolismo de las vías romanas, GROS, P.: «Les grands travaux comme signe de la puissance de Rome sur les hommes et sur la nature l'exemple des routes», en Moreno Gallo, I. (ed), *Las técnicas y las construcciones en la ingeniería romana*, 2010, 165-174.

edilicia controlada por Roma: la afirmación de un poder que pretende regentar y ordenar el universo conquistado, imponerle un aspecto, darle un orden y hacerlo funcionar de modo que asegure el pragmatismo de una unidad semántica de pertenencia a todo lo que consiente, permite y facilita la idea de Roma<sup>16</sup>.

En esta función aglutinadora, las vías de comunicación revestían un valor extraordinario desde el momento en que su construcción había exigido la resolución de considerables problemas técnicos y la realización de infraestructuras que afirmasen la presencia de Roma y las nuevas facilidades de vida que ella consentía, como eran los puentes: egregios y secos sustitutos pétreos de los vados encharcados de sus predecesores. Así, las vías romanas, por su simbolismo de penetración, de unión y, en definitiva, de ecumenismo a distintas escalas, intentaban ocupar siempre, y en la medida de lo posible, una posición dominante, queriendo evidenciar una capacidad de regularidad y rectitud que fuesen manifiestamente visibles, y que no eran otra cosa que el signo patente del poder unificador que ellas testimoniaban en todos los lugares del Imperio<sup>17</sup>.

Corduba era la depositaria de todo ello en el sur hespérico desde el punto y momento en que el Senado y el Pueblo romanos deciden que sea sede de los procónsules de la Ulterior y de la posterior Baetica. Ella es la cabeza de un territorio hasta ahora articulado bajo su foco de influencia en época prerromana, pero en ningún caso definido y organizado, como acaecerá, mediante esas grandes obras que dominan vientre de la tierra, valles y montañas, en época imperial.

Las relaciones de Corduba con su territorio en época republicana mantuvieron el esquema y organización general que Roma heredó de los tiempos de las segundas guerras púnicas. La verdadera intervención y organización de este territorio, naturalmente, debió acaecer toda vez que Córdoba estaba amurallada, marcando las puertas de salida del campamento y la posterior ciudad, los ejes viarios sobre los que Roma quería incidir y diseñar su interacción en el territorio cordubense.

En este esquema nos interesa la puerta norte, la puerta de Osario fundamentalmente, que es la que enfila y enmarca esos largos brazos cordubenses que se adentran en la sierra por la actual avenida del Brillante y por la subida a Peñatejada mediante el puente del arroyo de Pedroches. Esos dos hilos envolverán, o estarán diseñados, para abrazar el valle del Guadiato por sus dos márgenes discurriendo una vía extraordinaria en cada uno de ellos.

No conocemos en ambos casos la existencia de túneles para superar algunas curvas de nivel de Sierra Morena, como son los casos de algunas vías italianas y francesas donde, obviamente, destaca el *forulus* del Furlo: un túnel que consentía hacer pasar la Via Flaminia desde la Italia central a la adriática en la región de Las Marcas sin tener que subir las últimas pendientes orientales de los montes Apeninos para llegar a Ancona y, desde este puerto, al este del imperio [FIGS. 3A y 3B]. Tampoco

---

<sup>16</sup> GROS: *Op. cit.*, nota 15.

<sup>17</sup> GROS: *Op. cit.*, nota 15.

conocemos en nuestra zona la existencia de potentes aterrazamientos que permitiesen mayor linealidad de la vía en las zonas sinuosas de ascenso a los montes al modo de los monumentales pasos de la Via Appia, la Via Flaminia [FIG. 4] o la Via Flacca. Conocemos desde este momento puentes, que son el símbolo de la capacidad de Roma de vencer la fuerza de la naturaleza en las arroyadas y de superarla: uso del mundo ordenado que Roma construye. Destaca, entre todos, el caso del puente sobre el Arroyo de Pedroches [FIG. 5], cruce entre las comunicaciones este-oeste a través de la Via Augusta y, desde aquí, hacia el norte, dirección Emérita.

#### LA *VIA AD MONTES* POR LA MARGEN DERECHA DEL GUADIATO

La posición de la Corduba romana, más hacia el norte que su predecesora, manifestaba netamente que una vez articulada la ciudad del río había que articular la ciudad de los montes [FIGS. 6, 7 y 8]. Este cambio hacia el norte, justo hasta el inicio de la sierra, ejemplificaba la vocación de instalar la ciudad a pie de monte y no solo a pie de río, para dotarla de mayor capacidad de interacción fluvio-terrestre respecto de la organización y aprovechamiento de su territorio.

No conocemos, como en la mayoría de los casos, el nombre oficial de esta tradicional vía de la sierra que salía por puerta de Osario, pasaba por la Diputación y atravesaba Santa Rosa y el Camping por la zona de la Calle Nogal en dirección a Calle Cardenal Portocarrero para, desde el Cerrillo, afrontar el escalón serrano de ascenso a Asuán que es lo que conocemos como Cuesta de la Traición o Camino del Pretorio, esta última, denominación de Enrique Melchor.

*Via ad Montes* es un recurso toponímico tomado de la inscripción que comprara en su día Manuel Nieto Cumplido en el «mercado» anticuario para depositarla en el museo diocesano. Esa inscripción, estudiada y publicada por A. Ventura<sup>18</sup>, da noticia de una servidumbre de paso impuesta (por Roma) en beneficio de los carros de la *Societas Sisaponensis* en su ascenso hacia las minas de los montes que, hoy sabemos, llegaban desde la misma Córdoba hasta la sierra de Gata y de los Santos entre Belmez y Fuente Obejuna, donde tenemos testimonios lingotes de plata elaborados por esta sociedad.

Se trató de una vía monumental en su construcción [FIG. 9], que salvaba 400 m de desnivel en apenas 2.200 m desde la glorieta de El Cerrillo hasta el cruce de Asuán. La carretera actual salva ese mismo desnivel, pero en el doble de distancia, mediante un trazado mucho más sinuoso, llegando hasta los 4600m de longitud. Desconocemos la pendiente original de esta vía romana *ad Montes*: no debió, no obstante, superar el 7.8% de inclinación media que tienen algunos trazados fiables en la actualidad, habiendo tramos de hasta un 14% de desnivel que, obviamente, habría que mitigar, bien mediante una corrección de ese desnivel en el firme original, bien con el atado de postes y cuerdas a los carros en su descenso, para evitar que la carga fuera

---

<sup>18</sup> VENTURA, A.: «*Susum ad montes s(societatis) s(isaponensis)*: Nueva inscripción tardorrepública de Corduba». *Anales de Arqueología Cordobesa*, 4, (1993) 49–61.



incontrolable: este fue el sistema de la primera adecuación del ferrocarril Belmez-Córdoba en su descenso desde Cerro Muriano.

Para la construcción de esta cuesta, hubo que canalizar el Arroyo del Moro durante varios tramos a ambos lados de esta y realizar una serie de atarjeas que sirviesen a esa adecuación, por debajo del firme original de la vía<sup>19</sup>.

Se puede comprobar, con estos datos, que fue una verdadera empresa romana el subir, casi recto, desde Córdoba a Asuán mediante este tramo de vía. Sin lugar a duda, la vía predecesora de esta obra de etapa imperial romana debió sortear y serpentear los desniveles, como aún nosotros lo hacemos actualmente en vehículo, cuando se enfila este ámbito la Sierra cordobesa camino de Las Jaras y Villaviciosa. Esta comparación ejemplifica bien qué tenían en mente los romanos cuando trataban de adecuar la naturaleza y ordenarla atrayendo así cuanta más civilización posible el orbe romano.

Nunca hasta este momento fue tan factible la comunicación con los adentros de la Sierra. Y, nunca antes, se pudo civilizar y unir al mundo del valle bético estos adentros del ya conocido con Mons Marianus: esta vía permitió no solo la multiplicación de explotaciones mineras sino también la instalación de unidades de poblamiento hasta entonces imposibles.

#### LA VIA A METELLINUM / EMERITA Y A SISAPO / TOLETUM POR LA MARGEN IZQUIERDA DEL GUADIATO

La gran vía Corduba-Augusta Emerita recibe su nombre de los itinerarios de época bajo imperial: único momento en el que conocemos una denominación. Ha sido estudiada por los distintos proyectos de investigación de la Unidad Patricia de la Universidad de Córdoba, si bien, es en la monografía de José Luis Domínguez Jiménez donde se puede observar el nivel de lo que tenemos entre manos. A este libro remito para conocer el trazado en detalle<sup>20</sup>. Y a las publicaciones de Miriam González Nieto<sup>21</sup> reclamo igualmente para ver la conexión de esta vía hacia las minas romanas del mercurio sisaponense en el ámbito de Almadén.

El equivalente en simbolismo de esfuerzo a la cuesta de la Traición, de afán de penetrar en un mundo aún no asimilado ni conectado con la civilización pujante del valle, lo representa la Loma de los Escalones [FIG. 10]: una verdadera trinchera de más de cien metros de longitud excavada en la roca, en escalones, que permite a esta vía tener la aspiración de subir casi de modo rectilíneo hasta la cima del Mons Marianus en su balcón a Córdoba, Cerro Muriano, para, desde allí, enfilarse la planicie que comunica con el Vacar, descender al ámbito de Puente Nuevo y, por fin, encontrar

<sup>19</sup> DOMÍNGUEZ JIMÉNEZ: *Op. cit.*, nota 4.

<sup>20</sup> DOMÍNGUEZ JIMÉNEZ: *Op. cit.*, nota 4.

<sup>21</sup> GONZÁLEZ NIETO, M., ZARZALEJOS PRIETO, M.: «La vía 29 del Itinerario de Antonino entre Mirobriga y *Carcuvium*. Valoración preliminar del trazado mediante el cálculo de rutas óptimas». *Pyrenae*, 54. 2 (2023) 59-80.

allí ya un valle que la llevará hasta Peñarroya y Fuente Obejuna sin mayor dificultad ni desnivel.

Al inicio de todo, un puente, el del Arroyo Pedroches. Se trata de una obra de época flavia, de finales de s. I d.C. que debe anunciar que la magnífica infraestructura que hemos localizado estos últimos doce años por más de 80 km al norte de Córdoba debe corresponderse con esa cronología.

Es la época en que más rendían las minas del norte, ya en ámbito público. Era el momento de multiplicación de los asentamientos y del auge de las ciudades del centro del *conventus Cordubensis*<sup>22</sup>: Regina (Casas de Reina-Badajoz), Mellaria (Cerro del Masatrigo, Fuente Obejuna), Baedro (ámbito de Belálcazar), Solia (Majadiglesia, El Guijo), Sisapo (La Bienvenida-Ciudad Real). Unas ciudades de no menor nobleza, si recordamos a Plinio, que vieron ahora aumentar su extensión, tener acueductos y edificios de espectáculo y ser sede del control fiscal de los soberbios filones mineros del norte.

Esta vía era el cauce de evacuación de esa riqueza. Sobre todo, era el cordón umbilical, la unión con Corduba, que trámite la ciudad del río, permitía la asimilación, la unión y la imbricación de estos territorios serranos otrora aislados respecto del fulgor, fragor y viveza económica, cívica y social de los riquísimos y romanísimos asentamientos del gran valle.

Solo gracias a todo ello pudo el norte vencer el anonimato y tener un flamen provincial para el culto a los emperadores, Cayo Sempronio Sperato, oriundo de Mellaria, hacia 96-97 d. C.

Hoy día el norte cordobés necesita lo mismo: inversión, conexión y fluencias.

---

<sup>22</sup> MONTERROSO CHECA, GASPARINI, MORENO ESCRIBANO: *Op. cit.*, nota. 6.

MAPAS Y FOTOGRAFÍAS

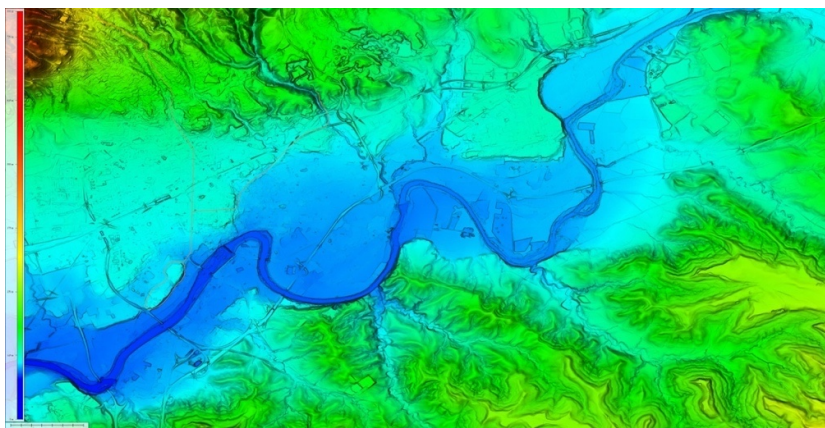


FIG. 1. Hipótesis de trazado de las vías hacia el norte de la Corduba prerromana e imperial.  
(Modelo Digital del Terreno procesado por Antonio Monterroso Checa en software GlobalMapper desde recursos PNOA-LiDAR ©IGN).



FIG. 2. Hipótesis de trazado de las vías hacia el norte de la Corduba prerromana e imperial.  
(Antonio Monterroso Checa desde recursos © Google Earth)



FIG. 3A. Montaña recortada por la construcción de la Via Flaminia a la salida de la «Gola del Furlo» (© Antonio Monterroso Checa).

FIG. 3B. Forulus o túnel del Furlo (Las Marcas-Italia) en curso de la Via Flaminia (© Antonio Monterroso Checa).



FIG. 4. Aterrazamiento de la Via Flaminia en la zona del Furlo (Las Marcas-Italia) (© Antonio Monterroso Checa).



FIG. 5. Puente del Arroyo de Pedroches en Córdoba (© Antonio Monterroso Checa).



FIG. 6. Hipótesis de trazado de las vías hacia el norte de la Corduba romana de época republicana e imperial.

(Antonio Monterroso Checa desde recursos © Google Earth).



FIG. 7. Vistas 3D de las hipótesis de trazado de las vías hacia el norte de la Corduba romana de época republicana e imperial.  
(Antonio Monterroso Checa desde recursos © Google Earth).

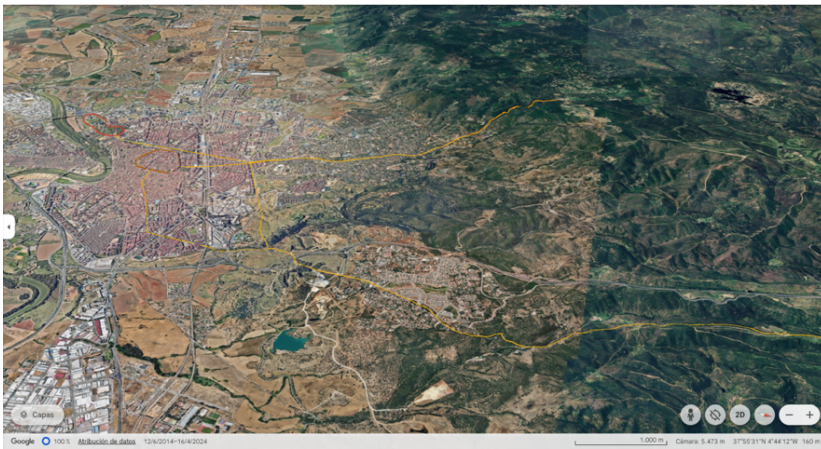


FIG. 8. Vistas 3D de las hipótesis de trazado de las vías hacia el norte de la Corduba romana de época republicana e imperial. (Antonio Monterroso Checa desde recursos © Google Earth).



FIG. 9. Restos de la vía romana *ad Montes* o Cuesta de la Traición.  
© Antonio Monterroso Checa.



FIG. 10. Loma de los escalones en la vía a Emerita por la margen izquierda del Guadiato.  
© Antonio Monterroso Checa.