



**CRÓNICA  
DE  
CÓRDOBA  
Y  
SUS  
PUEBLOS  
VI**

**ASOCIACIÓN PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES  
DIPUTACIÓN DE CÓRDOBA**

**Córdoba, 2001**



# **CRÓNICA DE CÓRDOBA Y SUS PUEBLOS VI**

**COORDINADOR DE LA OBRA: JOAQUÍN CRIADO COSTA**

ASOCIACIÓN PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES  
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA  
Córdoba, 2000





**Imprime:**

Imprenta Provincial  
Avda. del Mediterráneo, s/n.  
14011 CÓRDOBA

**I.S.B.N.:** 84-8154-432-9

**Dep. Legal:** CO-222-01



## RETAZOS CÍVICO-MILITARES DE BILBILIS-CALATAYUD

---

Joaquín MORENO MANZANO

---

### EL HOMBRE

Un núcleo de celtas que penetró por el Pirineo oriental hacia el año 850, se extendió hacia la región montañosa y más al Sur hasta Almería.

Los celtas iberizados serían los celtíberos. Timoios emplea por vez primera esta palabra y dice: tienen un concepto austero de la vida, sobriedad, valor en el combate, dignidad en la desventura, espíritu insobornable de independencia, tendencia a la dispersión política que indica propensión a la rebeldía. Según Trogo Pompeyo, tienen preparado el cuerpo para la abstinencia y la fatiga y el ánimo para la muerte; dura y austera sobriedad en todo. Utilizan las hondas tanto para la caza como para la guerra. Otra costumbre guerrera era la de los soldurios, por la cual los guerreros se comprometían a no sobrevivir a su jefe si éste sucumbía en la batalla; por esta razón se habla de “fides Celtibérica”.

Dice Estrabón que de la tierra de Celtiberia, que es más bien mala, surge un pueblo famoso que supo resistir con valor a los romanos; son guerreros excelentes; visten el “sagum” o capote negro y áspero hecho de lana como de cabra silvestre. Algunos tienen escudos ligeros como los de los galos, otros llevan escudos tejidos de mimbre redondos y pequeños (es la caetra), cubren las piernas con grebas hechas de pelo y protegen la cabeza con cascos de bronce con cimeras de color purpúreo.

Los celtíberos aparecen en la historia en las guerras entre griegos y cartagineses. Adoraban la Luna y las estrellas. Su civilización se desarrolla entre el 500 a. J.C. y la conquista romana.

Como hijo ilustre de Bílbilis hemos de citar a Marco Valerio Marcial, que nació sobre el año 40 d. J.C. y debió de morir poco después del año 104. Reinando Nerón llegó a Roma, residiendo en esta ciudad 35 años. El poeta llama a su ciudad “altam Bílbilis” por su situación en un cerro que se eleva a 60 m. sobre el río Jalón.

## LA CIUDAD

En los comienzos del siglo IX a. J.C. multitudes célticas entraron en la península a través de los Pirineos orientales y occidentales, asentándose sobre territorios habitados desde antiguo, aprovechando su baja densidad de población, como el valle del Ebro.

Bílbilis está situada en la confluencia de los valles de los ríos Jalón y Jiloca. Geográficamente, cuando los valles confluyen surgen poblaciones: Pamplona, Huesca, Barbastro, Lérida, Gerona, etc. Son también los valles caminos de comunicación; el Jalón fue camino tradicional a la Meseta. Las ciudades celtibéricas suelen estar en parajes escarpados, de fácil defensa y ceñidos por murallas de piedra sin labrar. Así puede apreciarse en Bílbilis y Numancia entre otros pueblos. Disposición que revela unas inquietudes defensivas. Son castros o pequeños burgos constituidos por agrupaciones de viviendas. La ciudad era en este período celta santuario, fortaleza y mercado respecto a sus aldeas. Un yacimiento extenso, por ahora sin estudiar, situado a tres Kms. al S.O. de Calatayud, en el término de Valdeherrera, parece ser el primitivo asentamiento de Bílbilis ibérica. Al parecer carece de murallas.

Noticias escritas sobre los celtas las debemos a historiadores griegos. Herodoto, el “Padre de la Historia”, es el primero que la cita en el siglo V a. J.C., siendo considerados los celtas como uno de los pueblos bárbaros -es decir extranjeros- no griegos que habitaron Europa. Pero serán los historiadores romanos los que nos proporcionen más noticias sobre su modo de vida, sus sistemas de gobierno, sus costumbres.

La historia de la ocupación de Bílbilis no puede remontarse a antes del siglo VI a. J.C. En los siglos III y II a. J.C. la zona estaba ocupada por los lusones, pueblo de la España tarraconense, con su capital en Contrebia (Daroqa) siendo sus poblaciones más importantes Nertóbriga, Bílbilis, Miróbriga y Colenda, hoy Calanda. Según Tholomeo, el pueblo celtíbero limita al E. con los carpetanos, mencionando sus ciudades de Tarazona y Arcóbriga entre otras. En las excavaciones efectuadas en Bílbilis, ha podido apreciarse el paso de la ciudad indígena a la romana entre finales del siglo I a. J.C. y el siglo I de la Era. Marco Pompilio Lenate, después de pasar el Ebro, intentó dominarlos sin éxito. Eran vecinos de los numantinos, según dice Apiano.

Fue municipio romano, ostentó el título de Augusta y tuvo el privilegio de acuñar monedas de bronce, conservándose ejemplares con los bustos de Augusto, Tiberio y Calígula.

Tras la colonización romana comenzó en el siglo I a. J.C. la construcción de otra ciudad con teatro, templo, foro y termas. Se situó, como la anterior, sobre el cerro Bámbola conservando su nombre.

En el 74 tenemos la noticia de que Metelo y Sertorio batallaron por la ciudad celtibérica de Segóbriga y por Bílbilis, según Estrabón. La batalla resulta favorable al primero, que le supone poseer la llave del cruce Jalón y Jiloca.

Durante el Bajo Imperio decae ostensiblemente. Procopio, que vivía en 559, subraya repetidamente la gran despoblación de vastas zonas del Imperio.



Contestación de Paulino a la queja de Ausonio de haberse retirado a los Montes Cántabros o sitios desiertos como BÍlbilis, Ilerda, Calagurris. En cuanto a BÍlbilis, Ilerda y Calagurris, a pesar de vivir en ellas, no estaría Paulino en el rincón extremo del mundo. Pero en realidad, no vive en aquellas ciudades desiertas, sino más bien en ciudades cultas como Caesaraugusta, Barcino, Tarraco. Y como estas ciudades, dice que hay muchas en Hispania entre el Betis y el Hiberno (Guadalquivir y Ebro). De BÍlbilis dice que está “pendiente en peñascos”, lo que corresponde a la situación de BÍlbilis en la falda de un monte alto.

BÍlbilis desapareció con su industria. La ganadería y la agricultura abastecen ahora el nuevo núcleo urbano que va constituyéndose a través de la Posta. Sus artesanos pudieron ser absorbidos -al menos en parte- en las necesidades del centro de comunicaciones.

## ESPADAS

Antes de la dominación romana fue célebre BÍlbilis por la fabricación de armas. Sus espadas eran muy estimadas, surtiéndose de ellas toda Celtiberia y aun países lejanos.

Seis historiadores, geógrafos o poetas como Estrabón, Polibio, Justino, Plutarco, Plinio y Marcial, mencionan las espadas de BÍlbilis, lo que manifiesta unos quinientos años datados de su fabricación.

Plutarco, Estrabón y Polibio dicen que enterraban láminas de hierro para que la corrosión eliminase la parte débil del hierro y quedase la más fuerte. Con éstas hacen las espadas y cuanto necesitan para la guerra. Tales armas cortan cuanto encuentran, de manera que ni escudo, ni casco, ni hueso resiste su golpe. Justino, que el famoso hierro de BÍlbilis se hacía bañándolo en el río. Plinio celebra su industria del hierro, tanto más meritoria cuanto no produce hierro el lugar sino que lo importa. Marcial compara a los herreros de BÍlbilis con los legendarios cálibes, los inventores del hierro en el imperio hitita, y con los nóricos.

Desconocemos cuando empezó la utilización del hierro en la península. Pudo provenir su conocimiento de Gades, cuya fundación se remonta a 1110 años a. J.C. ya que los fenicios lo conocían con anterioridad. También podía conocerse en la península antes de la llegada de los fenicios. El hierro, como dice Plinio, se importa en BÍlbilis aunque no siempre. Por proximidad geográfica hemos de considerar los yacimientos de “Mesones”, “El Frasnó” y “Santa Cruz”, todos ellos en el término municipal de Calatayud. También los del Moncayo, a quien el poeta Marcial llamó estéril por su nieve; pero los más importantes criaderos de hierro quedan más distantes de dicha ciudad: son los de “Sierra Menea” y “Ojos Negros”, en la provincia de Teruel, cuya explotación es de tiempo inmemorial.

El mineral obtenido fue de gran calidad de las especies limonita, siderita y hematites, siendo numerosas las escombreras que dan fe de ello. Se deduce que aquellos primitivos mineros eligieron las menas más ricas de hierro metálico, es decir las que tenían -y tienen- leyes del 48 al 50% de Fe. Beneficiaban, además, las que apenas tenían fósforo. La sílice no llegaba al 10%, el manganeso no superaba el 3% y el azufre solía estar entre 5 y 25 milésimas. Es significativo el topónimo

“Arroyo de las Fraguas” de aquellos lugares. El combustible era asequible debido a la masa forestal de entonces.

No sabemos si en Bīlbilis había hornos y esto nos plantea la pregunta ¿extraído el mineral, la metalurgia tenía lugar “in situ” o en Bīlbilis? Tampoco sabemos si los mineros eran del lugar o bilbilitanos. La masa total o “todo uno” en términos mineros, se compone de ganga o parte inservible y mena o parte aprovechable. En ambos casos -más acuciante en los filones lejanos- se plantea el transporte del mineral.

Los yacimientos próximos mencionados no representarían problema, pero los más distantes hay que considerarlos. Son vías de comunicación en el tiempo que nos ocupa la fluvial y los caminos de herradura. Estos últimos, como consecuencia del tráfico, terminan en algunos casos convertidos en caminos de carros, sin obra alguna. Pudo utilizarse como vía fluvial el río Jiloca, cuyo cauce enlaza prácticamente Bīlbilis con los yacimientos situados en la provincia de Teruel, ya que su corriente es favorable y su cauce sería suficiente.

La carretera actual que enlaza Calatayud con Monreal del Campo, próximo a los yacimientos mencionados, parece indicarnos la existencia tradicional de esa vía de comunicación, que sería utilizada para el transporte en carros.

Tenemos documentada la existencia de los carros por las estelas de Solana de Cabañas (Cáceres), del bronce final, y en la encontrada en Ategua (Córdoba) en las que se muestran entre otros objetos del guerrero carros de guerra tirados por dos caballos. Esta última del siglo VIII a. J.C. El carro de bronce ibérico, del que tiran dos caballos, hallado en Collado de los Jardines (Jaén), y el carro votivo ibérico prerromano de bronce encontrado en Mérida (Badajoz), hoy en el Museo de Saint Germain en Laye (Francia), que representa a un jinete lanceando a un jabalí con la ayuda de un perro, son muestras suficientes para conocer el carro prerromano.

Una referencia posterior al carro la tenemos en el poeta Silio Itálico, que vino a España por el año 68 a. de J.C. En su obra “Bella Punica” habla de carros de guerra en el sitio de Sagunto, 219 a. J.C. por los mercenarios de Aníbal. El segedano Caro, guerrero, celtíbero del siglo II a. J.C. preparó una emboscada al ejército de Quinto Fulvio Nobilior teniendo éste que sufrir la pérdida de 6.000 ciudadanos romanos el año 153 a. J.C. Los celtíberos, envalentonados con la rápida victoria, se lanzan en persecución de los carros de suministros romanos abandonando toda formación u orden de combate. Caro murió en la acción.

En fecha muy posterior, año 1009, el conde D. Sancho de Castilla pactó con Soleimán darle socorro de víveres y hombres, mediante la entrega de determinadas fortalezas que los enviados de El-Mahdi le habían ofrecido. Convenidos así, despachó a los enviados de Córdoba y expidió para Guadalajara mil bueyes, cinco mil carneros y mil carros de víveres.

Documentada su existencia, hemos de pensar en su medio de tracción. Los carros de guerra o de caza eran tirados por caballos, los carros de carga por bueyes o mulas. Los ejércitos en sus desplazamientos necesitan transportar impedimenta diversa, material de guerra, víveres, pienso para el ganado, etc., para no tomarlo de los naturales del país y no despertar hostilidades con los aborígenes que podían “picar su retaguardia”.



Todas las razias o batallas musulmanas mencionan sus botines. D. Rodrigo pudo escapar de la batalla de La Janda pero los árabes saquearon la impedimenta y volvieron con inmenso botín.

Musa entra en Mérida encontrando grandes riquezas. Tarik entra en Valencia conquistando también grandes riquezas. Muza se hace entregar por Tarik en Toledo todas las inmensas riquezas que había reunido. Los tesoros reales, las riquezas confiscadas a la iglesia y la mesa de Salomón, que llevó a Damasco para entregarla al califa. Ambasa-ibn-Sohaim al Quelbi se apodera de las ciudades de Carcajona, Nimes y Autun recogiendo en ellas grandes tesoros con que volvió victorioso a Córdoba. Almanzor volvió a Córdoba después de sus 52 gazuas con cuantioso botín. Hemos de admitir que su transporte se haría en carros tirados por bueyes. Sólo hay una excepción: Almanzor mandó llevar hasta Córdoba las campanas y las puertas de la catedral de Santiago a hombros de cautivos cristianos. Fernando III las devolvió a hombros de cautivos musulmanes. La existencia del buey al servicio del hombre es muy remota. En el Código de Hammurabi -alrededor del año 2200 a. J.C., se estipula que “un doctor en bueyes o asnos había de percibir...”, etc., y en un papiro de Kahun, del año 1900 a. J.C. aproximadamente se dice “que es experto en examinar con su mano; que conocía a los bueyes”. Los pueblos celtas parece ser que inventaron y difundieron por Europa el arado de dos ruedas, arrastrado por varios pares de bueyes. Y en nuestra patria, los bueyes entran en la historia a través de la Mitología griega. Hércules, en su décimo trabajo, debía llevar a Ericia los bueyes de Jerión, que se sitúan en el remoto Occidente, en Hesperia, primitivo nombre de nuestra península, que podemos identificar con Gades, Cádiz.

Del transporte de las mujeres sabemos por los anales palatinos del califa al-Hakam II el envío de literas para el viaje de las mujeres de Ya'far ibn 'Alí, conocido por Ibn al-Andalusi, gobernador de Masila en tierras del Magrib, y por él la modalidad de su transporte.

“El jueves, al tercer día de la salida de Ibn Abi Amir, partieron de Córdoba en pos suyo un cierto número de mulas robustas y tranquilas, de las destinadas a llevar jamugas, cargadas con literas y palanquines de escogida factura y adornadas con preciosos cobertores y telas, con el fin de ocultar a las mujeres de Ya'far en su viaje a la capital”.

13 de du-l-qa'da (7 de septiembre de 971).

Posteriormente a esta fecha, Sanchol, hijo de Almanzor, regresa de Toledo el 4 de marzo de 1009. En la tarde del 6 de marzo envió a Córdoba su harén compuesto por 70 mujeres. Por la referencia anterior conocemos cómo se hacía el transporte de mujeres. Sanchol o Sanchuelo como era llamado despectivamente por ser hijo de cristiana, mal militar y peor político, moriría a su llegada a Córdoba a manos del populacho.

Se acepta generalmente que las herraduras para caballos y bueyes no se utilizaban en tiempos clásicos. De la época romana se han conservado piezas de calzado de hierro, denominada “hiposandalias” que parecen ser copias metálicas de la

“solea sparteae”. Presentaban la ventaja de una mayor durabilidad, facilidad de aplicación y posibilidad de reutilización porque la placa metálica que tocaba el suelo podía sustituirse.

La hiposandalia llegó a convertirse en herradura. Análogamente, la “demi solea” era utilizada para bueyes.

## VÍAS ROMANAS

Roma estableció una red viaria que abarcaba todo el imperio con una extensión de 300.000 kms.; su principal cometido fue el estratégico, siguiendo el precedente persa y representando una economía de fuerzas.

Persas y romanos establecieron paradas regularmente dispuestas para atender a las necesidades militares y de los viajeros. En Perú también existió la red viaria, siendo famosas la de la costa y la sierra. La primera se extendía de Tumbes al Maule y la otra desde Pasto a Cuyo (Mendoza/Argentina), oscilando su anchura de 2'50 a 6'00 ms. Como estaban hechos a escala humana, pasaban de angostos senderos en las montañas a escaleras de hasta 3.000 peldaños o puentes colgantes.

Existían rutas transversales y cubrían en total 30.000 kms. teniendo un carácter esencialmente estratégico, siendo de propiedad estatal y su función consistía en el rápido traslado de guerreros o mensajes.

Los chasquis o corredores vivían en tambos (tam pu) que les servían de albergues situados en los lados de las vías.

Se sabe que un mensaje llegó de Chuquiapu (La Paz) a Tacna en tres días, después de que los chasquis corrieran una distancia de unos 300 kilómetros.

Entre las leyes conservadas en el Codex Theodosianus figura una directiva de los césares Valentiniano y Valencio para la organización y establecimiento del “Cursus” Imperial. “El Cursus” o Posta, como suele denominarse, era el sistema de estaciones de relevo de caballerías que se hallaban distribuidas a intervalos a lo largo de las principales rutas romanas por todo el Impero. Cada estación ofrecía acomodo a los viajeros oficiales y mantenimiento para carruajes ligeros y pesados, así como caballos de silla y de carga o bueyes y mulas de tiro. El personal de la estación estaba compuesto por mozos de cuadra, carpinteros para la reparación de vehículos y veterinarios o “mulomedici”.

El rápido desplazamiento de las legiones desde sus campamentos permitía el control de vastas extensiones de territorio con un reducido número de ellas. Su adiestramiento es evidente. Julio César entra en enfrentamiento con los hermanos Pompeyo y envía a España, por tierra, un ejército que en 27 días llega a Obulco (Porcuna), Jaén. Se dio la batalla de Munda el 17 de marzo del 45 en el que perdieron la vida 30.000 soldados pompeyanos. La historia dice que César luchó más por salvar la vida que por alcanzar las victorias. Las legiones que desde Italia llegaron a Obulco recorrieron sobre 1.100 kms. y llegaron en condiciones de librar la batalla, después de un reducido descanso. Fruto de la estrategia que es la esencia misma de la guerra, pudo realizarse esta marcha sobre unas vías concebidas a este fin.

Las calzadas romanas fueron construidas por el ejército y para el ejército; iban



desde los campamentos de las legiones hasta las capitales en todo el Imperio y hasta Roma. De ahí la frase “todos los caminos llevan a Roma”.

Cesaraugusta y Bílbilis tienen un pasado común. Zaragoza, antigua Salduba, es uno de los doce grandes núcleos de comunicación básicos de la península, dentro de las rutas naturales.

Julio César, con un alto sentido geográfico y estratégico, convirtió el antiguo poblado ibérico de Salduba -centro de caminos de herradura y carreteros- en uno de los nudos de comunicaciones más importantes de la Península. Los modestos caminos ibéricos pasaron a ser “stratis lapidibus” o enlosados en las vías principales, y afirmados o “injecta glareas” en los secundarios. Todos ellos construidos y conservados por el Estado.

Bílbilis. Su situación geográfica, su remoto origen ibérico, denotan la razón de su existencia. Los valles del Jalón y del Jiloca son caminos tradicionales de penetración hacia el interior peninsular. Su conexión con Zaragoza es inminente. Roma establece un *Cursus* o *Posta* en él, por ser un centro de comunicaciones prerromano.

Cesaraugusta y Bílbilis entraron por méritos propios en la red viaria romana.

## NOCIONES GEOPOLÍTICAS DE LA ZONA

Los Pirineos estuvieron habitados desde la prehistoria. Conocieron la civilización de la piedra tallada y fue salvado por las primeras migraciones. Ambos extremos de la cadena han sido las rutas seguidas en todos los tiempos. Los celtas y los visigodos entraron por el Pirineo oriental; los celtas, suevos y vándalos, por el occidental.

Tiene la cordillera 450 kms. de longitud, siendo su mayor angostura el extremo O. y la menor el E.

Comprende a su parte central el relieve más elevado del sistema, con Aneto “Montes malditos” (3.404 ms.), Poset (3.367 ms.) y Perdido (3.352 ms.).

Constituye en general una barrera impermeable a los grandes efectivos militares; por ello su papel ha sido siempre pasivo y secundario. Las nieves perjudican todo movimiento importante de fuerzas, siendo necesarias para flanquearlos las tropas de alta montaña.

Sus puertos oscilan entre los 2.200 y los 2.500 ms. de altitud, lo que representa un descenso hasta el Valle del Ebro de poco más de 2.000 ms.

Aníbal y posteriormente su hermano Asdrúbal pasaron por los orientales para hacer la guerra a Roma. Los árabes también los pasaron por los orientales y occidentales en su deseo de conquistar las Galias.

Durante la Guerra de la Independencia, los ejércitos napoleónicos los pasaron por ambos extremos.

Romanos y árabes pudieron practicar la comunicación central por Jaca, Valle de Canfranc, Puerto de Somport. Las vías romanas atravesaron la cordillera por Oriente con la vía Augusta que llegaba hasta Cádiz y por Occidente a través del Valle de Roncesvalles hasta Pamplona.

Excepcional importancia tuvo y tiene la vía romana -hoy carretera nacional con sus derivaciones- sensiblemente paralela a la cordillera, que une Barcelona, Lérida, Zaragoza, Calahorra y Pamplona.

## EL CASTILLO

Su construcción se atribuye a Ayyub ben Habid al-Lajmí, hijo de una hermana de Musa ben Nusayr, que por el asesinato de su primo hermano Abd Al-Aziz ben Musa ben Nusayr en marzo de 716 en Sevilla, desempeñó interinamente el gobierno de España hasta agosto del mismo año.

Dice el historiador cordobés Ramírez de Arellano que el nombramiento de Ayyub fue hecho por los jefes de las diferentes tribus y que el nuevo gobernador trasladó la residencia de Sevilla a Córdoba, estableciéndose en el palacio que había sido de los gobernadores visigodos, hecho que también testimonia el historiador Menéndez Pidal.

El walí árabe de Qayrawan envió a la Península, para sustituirle, a al-Hurr ben' Abd al-Rahman al-Thagafí, que trasladó a Córdoba definitivamente la sede del gobierno musulmán en España.

Debe Córdoba a Ayyub la capitalidad de la España musulmana durante más de quinientos años.

Pero ¿qué cometido tiene el castillo? ¿Cuáles son sus necesidades y funciones?

El castillo es el hermano pobre de la fortificación permanente. Y ello no es un demérito de su gloriosa historia, tantas veces anónima, en el mantenimiento de una frontera oscilante, durante siglos, en la reconquista nacional.

Hermano pobre en cuanto a su construcción y al mantenimiento de su guarnición permanente. La muralla china, los limes romanos y las líneas Maginot y Sigfrido en nuestros días, fueron pruebas evidentes de su grandeza e inutilidad. Crearon una falsa ilusión de seguridad y así parece contarle Clío, la irónica musa de la historia.

Pero la necesidad del castillo resulta evidente, constituye la defensa de un objetivo aislado. Este es el caso del castillo de Calatayud. La Posta Imperial ya no depende del gobierno romano ni de la administración civil posterior, pero la necesidad de su mantenimiento y custodia afecta ahora a los dueños de la situación.

Garantizar la retaguardia de las columnas que van ocupando el Norte peninsular y su incursión en las Galias, "la tierra grande" de los musulmanes, será su ocupación principal.

Esta protección musulmana de las vías de comunicación parece atestiguarlo la existencia de castillos en lugares donde teóricamente debía de existir un *Cursus Imperial* o *Posta*. Así vemos cómo en la carretera de Calatayud a Guadalajara, antigua vía romana, hoy desdoblada por la autovía, existen castillos en Cetina y Montuenga, y de Calatayud a Zaragoza, en Calatorao y un posible enlace intermedio en Casa de Roda.

El castillo de Calatayud es sin duda el más importante en esta misión de protección de un nudo de comunicaciones.

Pero el castillo es como un ser vivo, necesita beber y comer para subsistir, y su emplazamiento -en nuestro caso- cuenta con tierras fértiles, clima benigno, agua en abundancia. La Naturaleza parece haber querido sumarse a una situación táctica privilegiada.

Y a la sombra del castillo que protege la Posta va a surgir una población cuyos recursos humanos van a proceder en gran parte de la legendaria BÍlbilis. Curiosamente van a conjugarse los más diversos factores. La vía romana es consecuencia de una visión estratégica, que es la esencia misma de la guerra, y la Posta es un elemento de ella. El castillo va a proteger a ambas con su situación táctica, que representa la materialización de lo que la estrategia ha preparado.

La riqueza en agua de la zona hará aparecer insensiblemente las creencias, los valores humanos de los moradores musulmanes. Dice García Gómez que “los árabes del desierto viajaban con una sed milenaria y al expandirse por el mundo buscaban sobre todo la misericordia divina, como el agua es definida por Alá en el Corán”. También dice el Corán “que los que creen y hacen buenas obras para ellos son los jardines cruzados por arroyos. Todas las veces que, como alimento de cada día, cojan los frutos que crecen allí, dirán: He aquí las frutas de las que nos nutríamos en otro tiempo. Y tendrán a su disposición frutos incomparablemente exquisitos. Y habrá allí para ellos esposas puras (huríes). Y aquella será su morada”.

Durante el califato, Córdoba fue un jardín. Los de Medina-Azahara, Medina-Azahira, las incontables almunias con su gran variedad de vegetación, cenadores, canalillos y fuentes. Todos los poetas árabes cantan los jardines, sus fuentes.

Uno de ellos, buscando un superlativo en su composición, dice: “el lujuriente ruido de las fuentes”.

Resumiendo, podemos apreciar en Calatayud su situación estratégica en un nudo de comunicaciones prehistórico, su riqueza en agua, su castillo, el constante trasiego humano de la legendaria BÍlbilis a la población creciente de la Posta, su posterior reconquista por Alfonso I el Batallador, sus fueros, sus industrias, ahora para la paz, reencarnación de las de BÍlbilis para la guerra, serán los elementos que darán vida a la naciente población de Calatayud.









Asociación Provincial Cordobesa  
de Cronistas Oficiales



**Diputación de Córdoba**