

La Vía Augusta En El Bajo Guadalquivir

Apuntes sobre la visión militar del paisaje en época romana

M.Teresa Henares Guerra

Arqueóloga - Lda en Geografía e Historia por la Universidad de Sevilla (España)

Resumen

Un tramo de la Vía Augusta se ha conservado fosilizado en el paisaje del Bajo Guadalquivir, dentro de los límites del actual término municipal de Coria del Río (Sevilla). Los resultados de la actuación llevada a cabo permiten contemplar el paisaje antiguo desde la perspectiva de la ingeniería militar.

Abstract

A Via Augusta section lays fossilized down the Lower Guadalquivir landscape, within the present Coria del Rio (Seville) township boundaries. The actions developed results allow us to look at the ancient landscape in the military engineering perspective.

La Vía Augusta en el Bajo Guadalquivir

Según el llamado “Itinerario de Antonino” (Roldán, 1975, p. 35-37 y 58-59), la obra del denominado “Anónimo de Rávena” (Roldán, 1975, p. 133) y la información epigráfica de los conocidos como “Vasos Apollinares” o “Vasos de Vicarello” (Roldán, 1975, p. 149-158) el trazado de la *Vía Augusta*, en el trayecto entre *Hispalis* y *Gades*, a nueve millas romanas de la primera, tenía una de sus *mutationes* en *Orippo* y desde allí se dirigía hacia *Ugia*.

Partes del trayecto *Orippo-Ugia* se han conservado hasta la actualidad (Hernández Díaz et al., 1951, p. 9-10; Silières, 1976, p. 53-57; Corzo y Toscano, 1992, p. 88-103). En el siglo XVIII, se conocía como el “arrecife” que llevaba a Cádiz o “a los puertos”, conservando, castellanizada, la voz árabe que designaba el tipo de caminos de trazado elevado sobre los terrenos adyacentes que la administración islámica “heredó” de la administración romana.

No obstante, el crecimiento de localidades como Dos Her-

manas y Utrera había atraído hacia ellas la red de comunicaciones terrestres. La modernización y ampliación paulatina de la red de caminos y carreteras, principalmente desde la creación en 1794 de la Real Escuela de Ingenieros de Caminos y de la Dirección General de Caminos, dio lugar tanto a la recuperación, - formando parte de los "caminos reales" de la administración borbónica -, como a la perdida por abandono de partes de su trazado. De esta forma, el "camino real" hacia Cádiz fue proyectado sobre el "arrecife", pero sólo parcialmente y en determinados trayectos, corriendo entre Sevilla y Dos Hermanas, más al interior que la vía romana (Silières, 1976, p.41, *document 4*).

Las partes abandonadas quedaron "fossilizadas" en el paisaje rural (Fig 1) por una continuación de su uso dentro de los itinerarios de las cañadas ganaderas o como caminos secundarios, "de herrerada" y vecinales. Así, un buen ejemplo de esto es el tramo del que nos ocupamos, que funcionaba como parte del "Camino de Sevilla a Los Palacios" y conservaba en su nomenclatura el recuerdo de su origen, añadiéndosele la denominación de "Vereda de la Calzada Romana" (Plano del Término Municipal de Coria del Río, 1783), que se mantendría en la cartografía del siglo XIX y buena parte del XX (Instituto Geográfico y Catastral, Hoja 1002, 1964-1972). (Fig 2)

Lá Vía Augusta a Su Paso Por El Término Municipal de Coria del Río (Sevilla, España).

La Vía Augusta cruza el actual término municipal de la villa sevillana de Coria del Río, en concreto los terrenos del "Monte de Utilidad Pública Dehesa La Atalaya", que forma parte de los bienes de propios tradicionales del Ayuntamiento de la localidad.

Sobre la vía y su entorno inmediato se llevó a cabo una actividad arqueológica, con autorización de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. Ésta consistió en labores de prospección arqueológica que tenían la finalidad de realizar un diagnóstico en profundidad de su estado de conservación, de sus características y de la presión que soporta (Henares, 2006). Dicha actuación estuvo motivada por una campaña de labores de limpieza y adecentamiento en general del lugar, emprendida por el Ayuntamiento de Coria del Río, con el fin de eliminar el vertedero, ilegal e incontrolado, que se había ido formando sobre la vía y su entorno durante años de abuso por parte de particulares (Fig. 3).

El Ayuntamiento de Coria del Río nos encargó el peritaje arqueológico de las tareas de limpieza y adecentamiento en sus diferentes fases (Fig. 4), y el diagnóstico del estado de conservación de la vía, financiando sus costes. Esto nos permitió desarrollar en el año 2002 un proyecto de prospección sistemática cuyos resultados han permitido solicitar en 2006 a la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía la incoación de expediente para la declaración de la vía como Bien de Interés Cultural, extendiendo la protección de esta figura legal a su entorno. Asimismo, esta intervención

ha aportado una perspectiva diferente sobre la consideración histórico-arqueológica de este paisaje, en el que, como en el palimpsesto espacial que en su día definiera Chevalier (1971), ha quedado la impronta no sólo de la *Baetica felix* que describiera Estrabón al escribir sobre la Turdetania (*Geografía*, III, 2) sino también de la *Hispania Ulterior* en formación, al ritmo de las campañas militares y la construcción de las vías, y de la Bética convulsa y comprometida de la última etapa republicana de Roma.

La Prospección Arqueológica Y Sus Resultados

La finalidad de la prospección era la de realizar un análisis de las características técnicas de la vía, con un diagnóstico exhaustivo de su estado de conservación y del de los yacimientos arqueológicos de su entorno; con una evaluación de los riesgos actuales y potenciales que comprometen su existencia.

La prospección se desarrolló de forma sistemática e intensiva sobre las 6 millas romanas de la vía conservadas en superficie, y su entorno inmediato. Para ello, se trazaron 4 transects sobre la caja de la vía, subdivididos en cuadrículas de 50 m de lado (Fig. 5 y 6), y se delimitaron 3 zonas de prospección en el entorno, subdivididas en cuadrículas de extensión diversa, conforme a las características de cada yacimiento, interviniéndose sobre cuatro, conocidos en la literatura arqueológica – y catalogados por la Junta de Andalucía - como "Dehesa La Atalaya I" (Fig. 7), "Dehesa La Atalaya II", "Los Calerones" y "Urbanización Dehesa de Coria". La investigación documental realizada dentro del marco de esta intervención arqueológica permitió renombrar al último de esos yacimientos, estableciendo de forma definitiva su identidad con los restos de la "Torre de la Corchuela", catalogada en el *Inventario de Monumentos de Arquitectura Militar del Inventario de Protección del Patrimonio Cultural Europeo*, donde aparece inscrita como E,SE-1.1-T-035-EM-V (Fig. 8). Por lo que respecta a la vía, seguía un trazado rectilíneo, siempre por debajo del 2% de pendiente, con medias, según tramos, de entre el 0,3 % y el 0,5 %, y siempre sobre la cota actual de los 10 m.s.n.m. que, en época romana, significaba ajustarse a la antigua línea de costa pero manteniendo la infraestructura por encima de los máximos de la pleamar. De esa forma se optimizaban los resultados de los trabajos de caminería, consiguiendo realizar el recorrido sobre la distancia más corta posible entre los dos puertos que se pretendía comunicar por tierra (*Hispalis* y *Gades*).

El firme de la vía es un paquete de gravas, estratificado en capas de granulometría decreciente, de abajo a arriba, asentado sobre un basamento inicial de bloques de caliza fosilifera de forma irregular. La erosión y la transformación agraria del paisaje han ido dejando al descubierto la composición del firme en algunos puntos (Fig. 9 y 10). Y la prospección nos ha permitido también localizar las zonas de extracción de gravas, que permanecen en el paisaje en forma de cráteres en paralelo al trazado de la vía. Ésta discurre sobre las

graveras de las terrazas cuaternarias del Guadalquivir, que facilitan un material excelente para su construcción, prácticamente *in situ*. Huellas de esta sistemática de trabajo se conservan también en las graveras de otros lugares de la Península Ibérica de similar litología, tal como ha recogido recientemente Moreno (2004, p. 108-109) en relación con casos en Zamora y Huesca; o de Gran Bretaña, donde los *gravel pits* se disponen en paralelo al trazado de las vías, de construcción algo más tardía que las de las *Hispanias*.

La vía presenta en este tramo un ancho de 20 pies romanos (aproximadamente 6 metros) y una sección en *agger* y *fossae*, sobrelevándose por encima de las cotas del terreno circundante entre los 0,60 y los 0,90 metros (Fig. 11). Sólo cuando asciende a los altos del “Cerro de Galindo”, pasando entre dos colinas sobre la cota de 30 m.s.n.m., la sección se dispone en media trinchera, realizándose un ligero desmonte en la ladera que queda al Este, - que la erosión y la repoblación forestal han desdibujado prácticamente por completo -, dejando una única cuneta al Oeste, por donde discurrería la arroyada (Fig. 12).

Los Restos del Pasado Militar del Paisaje, en Época Romana

Junto con la vía, los resultados de la investigación sobre dos de los yacimientos del entorno nos permiten reinterpretarlos desde una perspectiva diferente. Ambos, los conocidos como “Dehesa La Atalaya II” y “Urbanización Dehesa de Coria”, estaban catalogados como *villae* (o “edificios agropecuarios”) tanto en el catálogo de la Junta de Andalucía como en las cartas arqueológicas y bibliografía de referencia (Escacena, 1987; Ponsich, 1991; Escacena y Padilla, 1992), aunque reflejándose en las publicaciones las reservas de los investigadores españoles, dada la escasez de materiales arqueológicos – fundamentalmente cerámica – en superficie. La revisión de la documentación existente y los trabajos de campo llevados a cabo entre 2001 y 2002 (Henares, 2006) nos permiten proponer para ambos yacimientos una nueva catalogación, considerándolos restos de instalaciones de carácter militar, vinculadas a un período bélico concreto. Esto explica la escasez de los materiales en superficie, correspondientes al parco y funcional menaje de un destacamento: ollas y cazuelas para cocinar; orzas y algún *dolium* para almacenar las provisiones; y menaje auxiliar (morteros). Los materiales constructivos (el *opus caementicium* del basamento de la torre y los trozos de ladrillos y *tegulae* dispersos por la superficie del otro yacimiento) serían los restos de esas instalaciones. Corresponden a una torre y a un edificio (o edificios) sólidamente construido (ladrillos y mampuestos de piedra), solado (algunos ladrillos serían en realidad losas de barro cocido para solería) y techado (las *tegulae*).

De la Torre de la Corchuela que, como ya hemos indicado, es el monumento con el que se corresponde la catalogación de yacimiento arqueológico “Urbanización Dehesa de Coria”, nuestra inspección ocular nos permitió comprobar que, de

forma lamentable, se había convertido en un montón desordenado de grandes bloques de material constructivo negligentemente abandonados en la cuneta del tramo de carretera construido en las últimas décadas del siglo XX. Antes de la construcción de ese tramo de carretera (SE- 9024) los restos se encontraban en posición y se correspondían con un basamento cuadrado de *opus caementicium*, levantado mediante encofrado, conservado hasta aproximadamente 1 metro de altura, con las esquinas orientadas a los puntos cardinales (Escacena y Padilla, 1992, p: 28). (Fig. 13) Actualmente, los vestigios de la torre, rotos y removidos de su posición original por la maquinaria pesada, yacen, eso sí, como les corresponde, al pie del lindero de la “Dehesa La Atalaya”, como su mojón número 1, en el término municipal de Coria del Río, conforme a la Real Provisión del 25 de Agosto de 1747 que así lo dispuso.

Su evidente relación espacial con la vía (Fig. 14) explica su existencia, ya que tanto la torre como los restos de las dependencias catalogados como “Dehesa La Atalaya II” se localizan sobre sendas colinas a ambos lados del trazado de la misma. Al analizar esa relación topográfica, se concluye que su situación no es gratuita, sino necesaria, ya que la visibilidad de quien se desplaza por la vía queda muy reducida y resulta imprescindible controlar las alturas para asegurar el tránsito. Para ello se construyeron la torre (al este) y el puesto para un destacamento de guardia (al oeste), bien durante las obras de construcción de la vía o bien durante una época especialmente agitada en la que fuera preciso controlar la circulación en este punto y asegurar la fluidez de las comunicaciones en un área mayor. La torre, que sobre el sólido basamento de mortero se podía alzar en forma de varias plantas de madera, permitía, construida sobre el punto de mayor altitud en las proximidades de la antigua línea de costa en muchos kilómetros a la redonda, llevar a cabo un control visual sobre un campo de 360º en torno a su emplazamiento. Dentro de ese campo visual quedaban la circulación marítima por la albufera y el estuario del *Baetis*; ciudades de primer rango como *Hispalis* u *Osset*, o menores como *Caura* u *Orippo*, en ambas orillas de la costa; y la circulación terrestre por la propia vía durante muchas millas, desde su salida de *Hispalis* hacia el Sur. Asimismo, la torre era un jalón más del sistema de comunicaciones por señales a distancia (espejos, fuego, humo, ...) que mantenía en contacto a destacamentos militares estacionados en otras torres, campamentos, núcleos urbanos e incluso navíos, dada su ubicación vecina a la costa.

Propuesta de Datación Para Estos Hitos Del Paisaje

La época en la que ese sistema de comunicaciones se habría puesto en marcha pudo muy bien ser la de los años finales de la República romana, precisamente durante las que seguramente fueron las primeras obras de la construcción de este tramo de la vía (Blázquez, 1978, p. 134-135 y 344). (Fig. 15)

Proponemos, pues, considerar la construcción del trayecto *Hispalis-Gades* - de la que después sería conocida como *Via Augusta* - como una obra promovida por C. Julio César, que pudo hacerla comenzar mientras fue gobernador de la *Hispania Ulterior* en el año 61 a.C. Algunos antecedentes personales que se recogen en las biografías de Plutarco y Suetonio hacen de él un auténtico *viator*, andariego, buen jinete, capaz de larguísimas marchas, aprovechadas incluso para comer, dormir o trabajar, escribiendo o dictando a otros; un hombre, a fin de cuentas, que valoraría sobremanera una buena carretera. Estos extremos están reflejados también en las obras que recogen las incidencias y relatos de sus otras campañas bélicas, de su puño y letra o de los de sus allegados, donde le vemos continuamente en camino para estar lo antes posible donde las circunstancias requerían su presencia, cruzando Italia, el sur de Francia, España, el norte de África o Anatolia. César contaba además con la experiencia de haber sido responsable del mantenimiento de la *Via Apia* (Plutarco, *Cesar*, V). El desempeño de este cargo, a parte de los grandes gastos que según Plutarco le ocasionó, le puso con toda seguridad en contacto con la ingeniería de caminos. Si se tomó por ello el mismo interés que solía tomarse por todos los asuntos en los que intervenía, comprendería rápidamente la relevancia estratégica de las vías, tanto de cara a las actividades militares como a las políticas, dado el uso propagandístico que permiten las obras públicas. Así, durante el desempeño de su magistratura como gobernador de la *Hispania Ulterior*, pudo poner a parte de las tropas a su mando a construir carreteras, mientras no estuvieron en campaña contra lusitanos y galaicos, o, una vez terminada ésta, para consolidar los territorios conquistados y para mejorar la red de caminos existentes en la provincia, mientras él se ocupaba de asuntos civiles, ya que, también según Plutarco (*Cesar*, XII), una "gran actividad" fue la principal característica de su gobierno provincial. Posteriormente, durante la cruenta guerra civil que enfrentó a sus partidarios con los de Pompeyo, entre el 49 y el 44 a.C., debió considerar primordial mantener expedita la comunicación rápida entre *Gades* e *Hispalis*, donde estaban no sólo los puertos y emporios comerciales, - de indudable importancia, tal como ha defendido recientemente Ordóñez (2002, p. 13) para el caso sevillano -, sino, sobre todo, los astilleros y arsenales que habían sido capaces de proveer y armar con presteza el gran número de naves que reclamara Varrón (*Cesar*, *Bellum Civile*, II, XVIII) al poco de comenzar las hostilidades en las *Hispanias* y que era fundamental que no cayeran en manos de los pompeyanos. Una vez conquistada *Hispalis*, César avanzó hacia el sur (*Bellum Hispaniense*, XIII, XXXVI) siguiendo la vía, donde el siguiente episodio bélico relatado tuvo lugar en *Hasta*, - que será una de las *mansiones* oficiales desde la gran refacción de la vía en época de Augusto-, tratando seguramente de controlar el trayecto completo entre el puerto recién recuperado de *Hispalis* y el de *Gades*, donde estaba su flota (*Bellum Hispaniense*, XIII, XXXVII). La vía permitiría acudir rápidamente donde los refuerzos fueran necesarios y el propio César se desplazó entre ambas ciudades en los

últimos días del conflicto en el suelo de la Bética. Una serie de puestos militares jalónaban la vía para asegurar que así fuese, de forma que, para complementar al *Castrum Iulium* junto a *Ugía* (Plinio, *Naturalis Historiae*, III, 1, 6), también se levantaron torres como esta de la Corchuela y la de las Alcantarillas (Thouvenot, 1940, p. 503-510), en su caso para proteger también el puente sobre el río Salado, que sería de madera hasta su refacción en piedra en el siglo I d.C. Los ingenieros y zapadores que formaron parte de los cuadros técnicos de las legiones de César, en sus campañas de las Galias y durante las de la Guerra Civil, dejaron en las fuentes históricas pruebas suficientes de su buen hacer, como la construcción del puente sobre el Rhin que, según Plutarco (César, XIV) causó asombro a propios y extraños; el puente construido sobre el Segre en sólo dos días, comenzándolo a unísono desde orillas opuestas (César, *Bellum Civile*, I, LIV); o las numerosas torres de asedio y vigilancia, de las que la construida durante el asedio de Marsella fue otro hito en su época (César, *Bellum Civile*, II, VIII-IX). En la literatura arqueológica son numerosas las referencias a torres de vigilancia próximas y complementarias de las labores de fortificación de los campamentos de campaña. Estas torres eran estructuras de madera que se afianzaban sobre basamentos de tierra o turba apisonada (por ejemplo, Grenier, 1931, p. 469-470) que, en el *limes* del norte de Europa, jalónaban el camino entre fortalezas y fortines como puestos de vigilancia y comunicaciones. En este terreno, fácilmente erosionable y donde bajo la superficie yacen potentes estratos de cantos rodados, lo más práctico fue construir un basamento sólido de mortero, aprovechando los propios cantos. Sobre la solera se levantó, mediante encofrado, el arranque de las paredes hasta aproximadamente un metro de altura (lo que hemos visto que se conservó tanto en la Torre de la Corchuela como en la de las Alcantarillas, aunque en este último caso se tratara de un basamento de sillería), en el que se introducían los primeros postes de la superestructura de madera antes de que acabase de fraguar. Una vez fraguado el mortero, se contaba con un cimiento y un zócalo de extraordinaria firmeza sobre los que elevar una torre de varias plantas, a pesar de que la base no fuera muy grande. Este cimiento servía a su vez para prolongar la vida útil de la edificación de madera, que, conforme a los cálculos de Adam (1996, p. 92), sin contacto directo con el suelo podría llegar a los 120 años, tratándose de madera dura como podemos presumir para nuestro caso al ser las quercineas y las coníferas las especies arbóreas predominantes en esta zona. Si la torre se cubría con un tejado que impidiera que la lluvia empapara las paredes, la duración podría pasar de los 200 años. Así, cuando se interrumpiera el mantenimiento, las torres de madera, en un lapso de entre uno y dos siglos, acabarían colapsando por la acción de los elementos, y de ellas sólo perduraron los durísimos basamentos de mortero (como el que nos ocupa), piedra (como el de las Alcantarillas), los excavados en la roca o las acumulaciones de turba o tierra apisonada (como los documentados en el *limes* renano o en Gran Bretaña).

A Modo de Conclusión

La Torre de la Corchuela no es, pues, sólo un yacimiento arqueológico destruido en aras de un progreso mal entendido, sino que, junto a lo que queda de la Vía Augusta, representa también lo que nos queda de la impronta que ha dejado en el paisaje su visión desde la perspectiva de la ingeniería militar, en una época concreta de la Antigüedad. Asimismo, su estado actual pone de manifiesto la fragilidad de estos peculiares documentos históricos que, si no se protegen adecuadamente, acabarán desapareciendo, borrados literalmente de los mapas por la transformación agraria, la especulación urbanística o la renovación de la red de carreteras.

Bibliografía

- ADAM, J.P. (1996) – *La construcción romana: materiales y técnicas*. León: Editorial de los Oficios.
- BLÁZQUEZ, J.M. (1978) – *Economía de la Hispania romana*. Madrid: Nájera.
- CHEVALIER, R. (1976) – Le paysage palimpseste de l'histoires. Pour une archéologie du paysage. *Mélanges da la Casa de Velázquez*, 12: p. 503-510.
- CORZO, R. y TOSCANO, M. (1992) – *Las vías romanas en Andalucía*. Sevilla: Junta de Andalucía.
- ESCACENA, J.L. (1987) – Los orígenes. In *Coria del Río: aproximación a su realidad geohistórica*. Sevilla. Ayuntamiento de Coria del Río: p. 27-50.
- ESCACENA, J.L y PADILLA, A. (1992) – *El poblamiento romano en las márgenes del antiguo estuario del Guadalquivir*. Écija: Gráficas Sol.
- GRENIER, A. (1931) – *Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine*. París
- HENARES, M.T. (2006) – Prospección, limpieza y diagnóstico del estado de conservación de la Vía Augusta a su paso por el término municipal de Coria del Río (Sevilla). *Anuario Arqueológico de Andalucía*, IV, 2003: p. 438-452
- HERNÁNDEZ, J., SANCHO, A y COLLANTES, F. (1951) – *Catálogo arqueológico y artístico de la provincia de Sevilla*, III. Sevilla.
- MORENO, I. (2004) - *Vías romanas: ingeniería y técnica constructiva*. Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX, CEHOPU y Vías y Construcciones, S.A.
- ORDÓÑEZ, S. (2002) – *Sevilla Romana*. In *Edades de Sevilla*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla y Archaeologia Medievalis.
- PONSICH, M. (1991) – *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*. IV. Collection de la Casa de Velázquez, 33. Archéologie XVI. Madrid
- ROLDÁN, J.M. (1975) – *Itineraria Hispana: Fuentes para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid.
- SILLIÈRES, P. (1976) – La Vía Augusta de Cordoue a Cádiz. *Mélanges da la Casa de Velázquez*. XII: p. 27-67
- THOUVENOT, R. (1973) – *Essai sur la province romaine de Bétique*. BEFAR, 149. Reimpresión de la 1^a edición de 1940. París: E. de Boccard.

Fuentes Históricas

- ESTRABÓN. *Geografía*. II-III. (2001). Madrid: Gredos.
- CÉSAR. *La guerra de España*. (1986). Barcelona: Juventud
- CÉSAR. *Guerra Civil*. (1980) Edición de Julio Calonge. Textos Clásicos. Madrid: Gredos.
- PLINIO. *Naturalis Historia*.III. (1978) Traducción de Antonio García y Bellido, en *La España del siglo primero de nuestra era (según P. Mela y C. Plinio)*. Madrid: Espasa Calpe.
- PLUTARCO. *Vidas Paralelas*. (1991). Clásicos Universales. Barcelona: Planeta.
- SUETONIO. *Vidas de los Césares*. (2004). Madrid: Cátedra.

Otros Documentos Citados

- Plano del término municipal (1873). Archivo Municipal de Coria del Río. Sevilla.
- Real Provisión del Supremo Consejo de Castilla fecha 25 de Agosto, aprobando el acuerdo que esta villa hizo en 18 de Diciembre de 1746, en que mediante Real Ejecutoria que obtuvo a favor en el mismo Real Consejo, declarando ser suyos todos los terrenos de su término en pleno dominio y propiedad, continuando el uso de las Dehesas y propios que hasta ahora existían. Señaló e hizo nuevo destino de tierras para Dehesa de vacas y aumentó las tierras de propios. (1747). Legajo XXXVIII, octavo expediente. Archivo Municipal de Coria del Río. Sevilla.
- Mapa General de España. Escala 1:50000. Hoja 1002 "Dos Hermanas". (1964-1978). Instituto Geográfico y Catastral. Madrid.



Fig. 1 - La Vía Augusta a su paso por el término municipal de Coria del Río.



Fig. 2 - El topónimo "calzada romana" en la cartografía general de 1964.



Fig. 3 - La vía convertida en vertedero.



Fig. 4 - Limpieza y adecentamiento. Control de acceso.



Fig. 5 - Pontón al interior de la "Urbanización La Hermandad".



Fig. 6 - La "línea de agua": el Pozo de San Antonio.

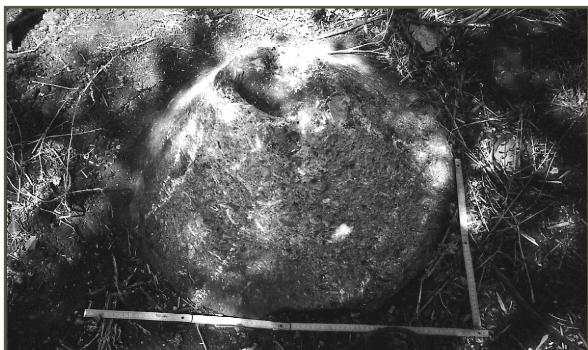


Fig. 7 - Meta en superficie del yacimiento "Dehesa La Atalaya I"



Fig. 8 - Los vestigios de la Torre de la Corchuela.



Fig. 9 - Composición del firme de la vía.



Fig. 10 - Estratificación del firme de la vía.



Fig. 11 - Vía asfaltada.



Fig. 12 - La vía al interior de la "Dehesa La Atalaya"

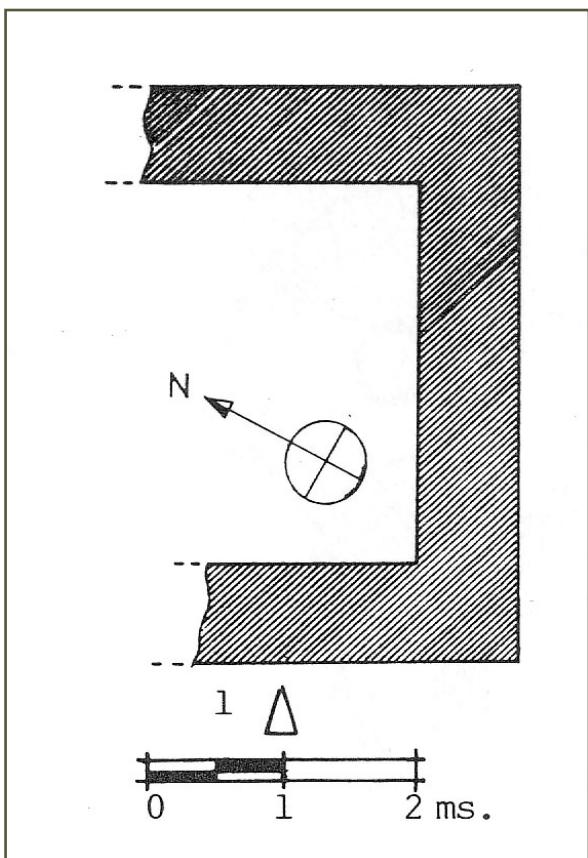


Fig. 13.- Planta de la Torre de la Corchuela .

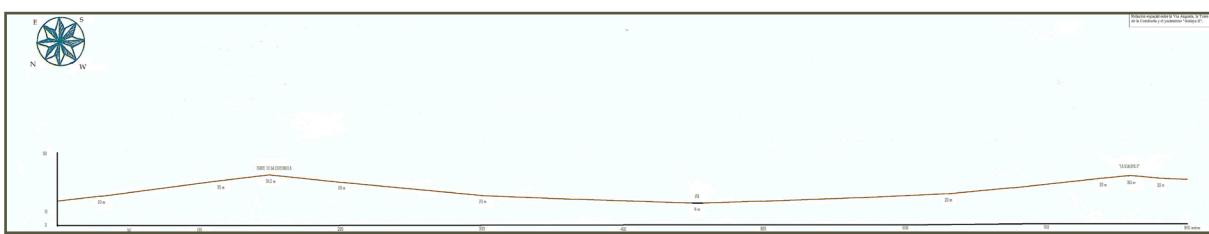


Fig. 14 - Sección transversal de la vía.

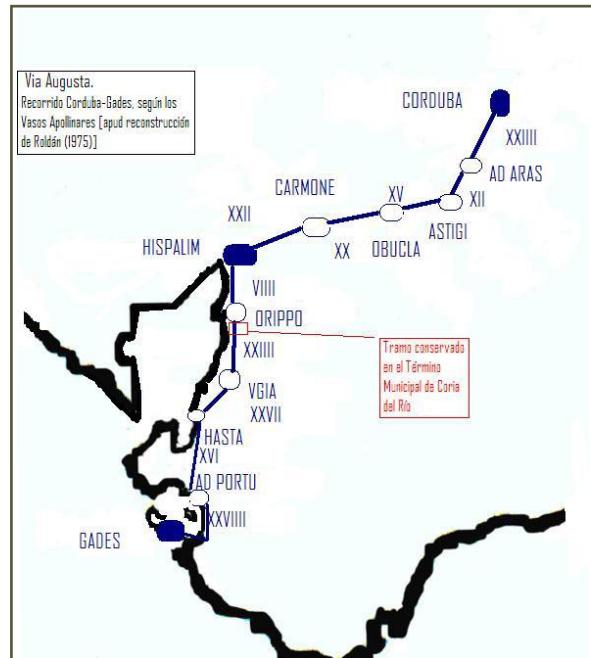


Fig. 15 - La Vía Augusta entre Corduba y Gades, entre los siglos I a.C. y I d.C.