

III ACTIVIDADES DE URGENCIA

Volumen 2

ANUARIO ARQUEOLÓGICO
DE ANDALUCÍA / 2000

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2000
ACTIVIDADES DE URGENCIA
INFORMES Y MEMORIAS
Volumen 2

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2000. III-2

Abreviatura: AAA'2000.III-2

Coordinación de la edición:

Dirección General de Bienes Culturales
Servicio de Investigación y Difusión del
Patrimonio Histórico.

C/. Levies, 27
41071 Sevilla
Telf. 955036900
Fax: 955036943

Gestión de la producción:

Empresa Pública de Gestión de Programas Culturales.
Área de Programas de Cooperación Cultural y de Difusión e
Instituciones del Patrimonio Histórico.

© de la edición: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

© de los textos y fotos: sus autores.

Edita: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

Impresión: RC Impresores, S.C.A.
ISBN de la obra completa: 84-8266-330-5
ISBN del volumen III-2: 84-8266-334-8
Depósito Legal: SE-59-2003-III-2

PROSPECCIÓN, LIMPIEZA Y DIAGNÓSTICO DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA VIA AUGUSTA A SU PASO POR EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CORIA DEL RÍO (SEVILLA).

MARÍA TERESA HENARES GUERRA

Resumen: Un tramo de la *Via Augusta* se ha conservado fosilizado en el paisaje del Bajo Guadalquivir, dentro de los límites del actual término municipal de Coria del Río (Sevilla). La presión humana - urbanización del medio rural, escombreras y vertederos incontrolados, incremento del tráfico rodado - está acelerando su degradación y hace necesario llevar a cabo actuaciones que frenen esta tendencia negativa.

Abstract: A *Via Augusta* section lays fossilized down the Lower Guadalquivir landscape, within the present Coria del Río township boundaries (Seville). Human pressure - rural environment development, uncontrolled rubbish heaps, traffic increase - is accelerating its decline. Under these conditions, there is need to develop actions in order to stop that negative trend.

Palabras clave: Vía romana. Ingeniería militar. Paisaje histórico. Patrimonio Arqueológico. Patrimonio Natural.

Key words: Roman *via*. Military Engineering. Historical Landscape. Archaeological Heritage. Environmental Heritage.

INTRODUCCIÓN

El monte público «Dehesa La Atalaya», situado sobre las terrazas orientales del Guadalquivir, al sur del núcleo urbano de Sevilla y al sudoeste del de Dos Hermanas, pertenece al término municipal de Coria del Río. Desde hace dos mil años lo cruza la *Via Augusta*, en concreto un tramo del trayecto entre *Orippe* y *Ugia*, conforme a la información de los itinerarios históricos conocidos y a los trabajos de investigación arqueológica que así lo corroboran¹. Este vestigio arqueológico de las vías de comunicación antiguas de la Península Ibérica cruza unos terrenos de alto valor ecológico, ya que este monte público alberga un interesante hábitat de dehesa mediterránea. Ambos, la vía romana y la dehesa, se mantenían a duras penas cubiertos por varias toneladas de escombros, basuras y todo tipo de residuos contaminantes acumulados durante años.

Ante el deterioro medioambiental de esta parte de las tierras del municipio, el Ayuntamiento de Coria del Río decidió llevar a cabo una campaña de limpieza y nos encargó comprobar que el impacto de ésta sobre la vía romana fuera el mínimo posible, así como la elaboración de un diagnóstico del estado del monumento que incluyera las bases para su revalorización.²

1. JUSTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD

Lo que justifica el interés y la necesidad de emprender una actividad arqueológica es el riesgo de grave deterioro y

pronta desaparición a la que el tramo de vía se encuentra sometido. La falta de uso de una buena parte del mismo ha dado lugar a una serie de graves abusos que afectan al monumento³, todos ellos relacionados directamente con el rápido incremento de la presión de las actividades humanas sobre el medio rural en el área metropolitana de la ciudad de Sevilla. Así, parte del trazado ha sido ocupado y materialmente absorbido por la instalación de dos urbanizaciones en terrenos pertenecientes al término municipal de Coria del Río. De la misma manera que la zona de interés arqueológico de la antigua ciudad de *Orippe* y sus alrededores se han visto alteradas desde hace años por la recalificación del área como terrenos de cualidad industrial y la ubicación del Polígono «Carretera de la Isla Menor», las instalaciones permanentes relacionadas con diferentes tipos de actividad industrial han proliferado sin tener en cuenta el patrimonio arqueológico y natural en las proximidades de la zona por donde discurre el trazado de la vía romana, buena parte del cual ha sido utilizado impunemente como vertedero, basurero y albañal. Este abuso ha perjudicado no sólo al monumento, sino también a su entorno, una zona que, por tratarse en su mayor parte de monte público, alberga todavía una buena muestra de vegetación de dehesa (formada por encinas, alcornoques y acebuches, acompañados por mirto, jarales y su correspondiente cortejo de herbáceas, conviviendo con áreas repobladas con pino piñonero) y de su fauna característica.

El desarrollo de esta actividad arqueológica está también justificado por el interés de la recuperación de un elemento patrimonial singular, tanto para el municipio de Coria del Río como para la provincia de Sevilla y la Comunidad Autónoma Andaluza, ya que se trata de la pervivencia, en superficie y bien identificado, de un tramo de la *Via Augusta*. Su importancia histórica es enorme, ya que nos encontramos ante parte de una de las principales vías de comunicación terrestres del área mediterránea en la Antigüedad. Paralelamente, su importancia arqueológica es del mismo nivel, ya que se trata de un vestigio de primer orden de la conservación de elementos fósiles del paisaje de época romana en el actual, así como un magnífico exponente de la ingeniería militar de caminos y de su desarrollo en la antigua *Provincia Ulterior Baetica*.

Por otra parte, se trata de un elemento patrimonial susceptible de ser revalorizado al facilitar su visita y utilizarlo de forma didáctica de cara al público en general, incluyéndolo en un proyecto cultural de mayor alcance que permitirá su

paulatina integración dentro de la «Ruta Bética Romana» de turismo cultural - y también en la «red cultural» de vías romanas del Mediterráneo -, conforme a los planes del Ayuntamiento de Coria del Río. Esto fomentará la difusión y divulgación de la existencia y características de este vestigio arqueológico y de cuanta información (histórica, arqueológica y técnica) relativa al mismo pueda recopilarse, permitiendo rentabilizarlo socialmente. Y, a su vez, redundará en beneficio de la conservación y protección del patrimonio local del municipio coriano.

La actividad arqueológica contribuirá, pues, a la conservación del monumento, ya que el diagnóstico técnico sobre el estado de la vía y sus zonas adyacentes facilitará la información necesaria para desarrollar estrategias tendentes a frenar su deterioro.

De forma similar, contribuirá a su protección, ya que la información obtenida permitirá caracterizar la zona y tramitar la cobertura legal más adecuada para su protección al amparo de la legislación vigente, previniendo los riesgos a los que habrá que hacer frente en un futuro inmediato. Dichos riesgos son los siguientes:

- Los derivados del crecimiento de las zonas industriales y residenciales de las áreas periurbanas de Sevilla y del vecino municipio de Dos Hermanas.
- Los producidos por la planificación de accesos al cercano «Parque Periurbano de La Corchuela», desarrollados por la Consejería de Obras Públicas, que contempla el trazado y construcción de «carriles-bici» que unan dicho parque con otras zonas protegidas cercanas como el «Paraje Natural del Brazo del Este» y «La Corta de Los Olivillos». El trazado y ejecución de estos carriles puede afectar, por desconocimiento de la misma, a la vía romana.
- Los derivados de las posibles actuaciones sobre vías pecuarias que se van a llevar a cabo por la Consejería de Obras Públicas y que, por desconocimiento una vez más de la existencia de la vía romana, pudieran afectarla al darle el mismo tratamiento que a cualquier otra cañada o cordel.
- A medio plazo, el riesgo proviene de las futuras actuaciones de ampliación y mejora de la red viaria en el área metropolitana sevillana, lógicamente bajo la responsabilidad de la Consejería de Obras Públicas, siendo la más próxima en el tiempo el desdoble de la carretera que lleva a Los Palacios y Villafranca, parte de cuyo trazado discurre directamente sobre varios kilómetros de la vía romana - en concreto, desde el extremo oriental del término municipal de Coria del Río hasta Adriano -, y cuyas obras podrían dar lugar a su destrucción o a su desaparición como elemento singular del paisaje histórico al quedar embutida en la infraestructura moderna.
- Posteriormente, también podría verse afectada por las repercusiones de las obras para la nueva ronda exterior del área metropolitana (S-40) y los accesos a ella desde el municipio de Dos Hermanas y las zonas industriales y residenciales vecinas.

2. OBJETIVOS

La finalidad de las actuaciones a desarrollar era, básicamente, proceder a la limpieza de la zona sin afectar por ello a la vía romana. La actividad arqueológica se planteó entonces como sistemática de control de las actuaciones de limpieza y como medio de recopilación de información sobre el estado de conservación del monumento.

2.1. Objetivos de trabajo

Los objetivos de trabajo se plantearon de acuerdo con la Delegación de Medio Ambiente y con la Delegación de Cultura y Educación del Ayuntamiento de Coria del Río y fueron los siguientes:

2.1.1. Trabajos de limpieza. Vigilancia de las tareas emprendidas, que fueron:

- Retirada de escombros, mobiliario y electrodomésticos.
- Limpieza de otros residuos (animales muertos, «residuos sólidos urbanos», plásticos de uso agrícola, restos de pintura, restos de aceites industriales y automovilísticos, residuos fitosanitarios, restos de tala y poda, etc.).
- Reparación del vallado de lindes existente, allí donde fuera necesario.
- Señalización informativa, de restricción de acceso y de prohibición de arrojar basuras y escombros.
- Recorte y poda de árboles y arbustos, así como control de la maleza de carácter invasor.

2.1.2. Trabajos de prospección:

Diagnóstico del estado actual de la vía, a través de prospección arqueológica sistemática del trayecto en cuestión, para conocer su zona real de afección y localizar cuantos vestigios arqueológicos se encuentren en sus inmediaciones reuniendo toda la información posible:

- Ancho de la vía en época romana y delimitación del mismo.
- Estado del *agger*.
- Estado del firme.
- Tipología de los bordes, comprobando si quedan vestigios de posibles bordillos.
- Localización de posibles miliarios.
- Localización de posibles amojonamientos medievales y/o modernos.
- Comprobar la existencia de drenajes y/o sistemas de desagüe.
- Estudiar la relación de los yacimientos romanos del entorno con la vía, relocalizando los reseñados en las cartas arqueológicas publicadas y explorando la posibilidad de que trabajos agrícolas más recientes hayan puesto de manifiesto alguno nuevo u otras partes de los mismos.
- Diagnóstico del estado actual de los yacimientos arqueológicos del entorno de la vía, ya que se cuenta con información de que han podido verse afectados por actividades urbanísticas y agrarias, así como por la construcción

de un tramo de carretera, que pasa actualmente «a través» del conocido en las cartas arqueológicas como «Dehesa de Coria» (o «Escacena y Padilla nº 16; o «Ponsich-Corchuela-21-a»).

- Recopilar esa información para la protección del tramo de la vía y su entorno inmediato como elemento patrimonial singular.

2.2. Finalidad.

Este tramo de vía, incluido en la propiedad municipal, forma parte de un proyecto cultural y educativo elaborado para el Ayuntamiento de Coria del Río y que prevé, entre otras cosas, su revalorización como elemento fundamental del patrimonio histórico-arqueológico de la localidad, de forma que pueda ser visitado y la visita sirva como argumento para la explicación de la importancia que tuvo y ha tenido el trazado viario romano para las comunicaciones en el ámbito local, provincial, regional, nacional e internacional, así como para mostrar su evolución histórica, presentando al público cómo fue construida la vía, cuál era su trazado, qué aspecto tenía en época romana y cómo ha ido cambiando a lo largo de veinte siglos de uso.

Asimismo, la difusión de su existencia y de su importancia pretende conseguir que entre las Consejerías responsables, esto es, Cultura, Medio Ambiente, Turismo y Obras Públicas, se llegue a los acuerdos precisos y se arbitren las medidas necesarias para que el desarrollo y modernización de las comunicaciones en Andalucía y, en concreto en la provincia de Sevilla, no impliquen el sacrificio inútil de un bien patrimonial de la significación histórica de la *Via Augusta* en aras de un progreso que, sin respeto al Patrimonio, no puede ser más que un malentendido.

METODOLOGÍA

1. Vigilancia arqueológica:

Se realizó el control de las actividades, para verificar que no afectaran negativamente a los vestigios de la vía romana ni a cualquier otro posible resto arqueológico, velando en todo momento por su integridad. En este sentido, actuamos como consultora del Ayuntamiento de Coria del Río, a través de nuestra colaboración con la Delegación de Medio Ambiente.

1.1 Trabajos de limpieza

- Recogida exhaustiva de todos los residuos y basuras que afectaban a la zona, en dos fases. La primera, denominada «de choque», implica una limpieza general con la retirada de escombros y vertidos diversos a una planta especializada de tratamiento de residuos; y la segunda, denominada «revisión de limpieza», dedicada a una revisión minuciosa del terreno, para comprobar que no queda ningún resto o materia contaminante.
- Control de la posible localización entre los residuos de restos arqueológicos que pudieran proceder de los yaci-

mientos vecinos, afectados por movimientos de tierras recientes - realizados bien para la construcción de viviendas o para el acondicionamiento de suelos agrarios -.

1.2. Trabajos de retirada de maleza y control de la vegetación:

- Corte de las herbáceas y a la poda selectiva de arbustos, con especial cuidado en respetar los arbustos de porte (como los mirtos) y los árboles (pinos - procedentes de repoblación, pero que están comenzando a reproducirse de forma natural; encinas, alcornoques y acebuches, todos ellos de gran edad).
- Retirada de los restos de poda y tala de procedencia desconocida, depositados en la zona al considerarla como un basurero.

1.3. Trabajos de reestructuración de lindes y señalización:

- Reparación del vallado de las lindes del monte público, a ambos lados, izquierdo y derecho, del tramo de la vía y en la zona colindante con la finca «La Hermandad»⁴. Este vallado ha sido deteriorado en diversos puntos por los camiones que acceden a la zona para realizar vertidos de escombros y residuos.
- Dificultar el acceso de vehículos al tramo de la vía no asfaltado, respetando el derecho tradicional de paso del ganado y permitiendo el de peatones, ciclistas y jinetes.
- Colocación de carteles que adviertan de la prohibición de acceso a vehículos a motor y, sobre todo, de arrojar escombros, basuras y cualquier tipo de residuo, en este caso, bajo multa.

2. Trabajos arqueológicos de prospección y diagnóstico:

2.1.- Trabajo sobre fuentes: de forma previa a los trabajos de campo, tanto los correspondientes a la vigilancia como a la prospección, se realizó una recopilación y estudio de la información existente. Se utilizaron fuentes históricas⁵, bibliográficas, cartográficas⁶ y fotográficas⁷.

2.2.- Trabajo de campo: se llevará a cabo una prospección sistemática e intensiva del tramo de vía para alcanzar los objetivos antes relacionados.

- Se prospectará en dos sentidos, longitudinal, para examinar el estado actual del firme, y transversal, para realizar una evaluación y documentación pormenorizada de las zonas adyacentes, con el fin de localizar posibles vestigios del estado original de la vía, su zona primitiva de afección, dilucidar su relaciones espacio-temporales con los yacimientos vecinos, y localizar cualquier resto arqueológico susceptible de estudio.
- Se trabajará de forma sistemática e intensiva sobre la franja de terreno antes mencionada, que será dividida sobre el plano en parcelas cuadradas ficticias, de 50 metros de lado, georreferenciadas sobre la cartografía básica a escala 1:10.000.
- Dicha franja de terreno se ampliará en cuantas cuadrículas sea necesario para abarcar los yacimientos de época ro-

mana vecinos, que serán registrados y delimitados sobre la cartografía básica, comprobándose y documentándose su estado actual de conservación. Asimismo, se estudiarán sobre el terreno sus relaciones espaciales con el trazado de la vía romana y la posible existencia de vestigios de caminos que los comunicaran con ella.

- Del mismo modo, se ampliará la zona de la franja de trabajo en el sudeste, donde la vía romana vuelve a entrar en el término municipal de Dos Hermanas. El límite entre los términos municipales de ambas localidades - Coria del Río y Dos Hermanas - coincide aproximadamente con un cruce de caminos que se produce por la confluencia sobre la vía, - en su función actual desde ese punto de «carretera de los puertos» o «carretera a Los Palacios», de dos caminos. La finalidad de la ampliación de la zona prospectada en este punto responde al interés de explorar la posibilidad de que este cruce y la relación funcional entre los distintos caminos confluentes estén fosilizando una relación anterior, que podría remontarse a la existencia de un ordenamiento del paisaje agrario antiguo.
- Los vestigios arqueológicos detectados serán registrados sobre cartografía, localizándolos y delimitándolos.
- Se recogerán todos los materiales arqueológicos susceptibles de ser fácilmente transportados para su estudio y se seleccionarán los más significativos como soporte documental de cronología comparada.

EJECUCIÓN Y RESULTADOS

1. Información básica obtenida de estudio de las fuentes y su comprobación sobre el terreno:

1.1. La vía romana

Según el llamado «Itinerario de Antonino»⁸, la obra del denominado «Anónimo de Rávena»⁹ y la información epigráfica de los conocidos como «Vasos Apollinares» o «Vasos de Vicarello»¹⁰ el trazado de la *Via Augusta*, en el trayecto entre *Hispalis* y *Gades*, a nueve millas romanas de la primera, tenía una de sus *mutationes* en *Orippe* y desde allí se dirigía hacia *Ugia*.

Partes del trayecto *Orippe-Ugia* se han conservado hasta la actualidad¹¹. 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 romana¹². No obstante, el crecimiento de localidades como Dos Hermanas y Utrera había atraído hacia ellas la red de comunicaciones terrestres. La modernización y ampliación paulatina de la red de caminos y carreteras¹³ dio lugar tanto a la recuperación, - formando parte de los «caminos reales» de la administración borbónica -, como a la pérdida de partes de su trazado por abandono y, 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. Las

partes abandonadas quedaron «fosilizadas» en el paisaje rural por una continuación de su uso dentro de los itinerarios de las cañadas ganaderas o como caminos secundarios, «de heradura» y vecinales. Así, un buen ejemplo de esto es el tramo del que nos ocupamos que funcionaba como «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»¹⁴, que se mantendría en la cartografía del siglo XIX y buena parte del XX¹⁵.

La observación sobre el terreno permite afirmar que una parte de la vía, sin uso actual determinado, es la que se conserva dentro de los terrenos de propios de Coria del Río. Otra parte, alquitranada, sigue en uso como «carretera a Los Palacios», cruzando por los términos de Coria del Río, Dos Hermanas y Los Palacios, donde su rastro en superficie se pierde y sólo puede seguirse a través del análisis de fotografías aéreas. La parte sin uso determinado que cruza el extremo nordeste de la dehesa «La Atalaya» era la que se encontraba en un estado lamentable, convertida en un vertedero ilegal de escombros, electrodomésticos, mobiliario, plásticos agrícolas, reses muertas e incluso «residuos sólidos urbanos» procedentes de una urbanización vecina. De hecho, una cerca corta su trazado delimitando el «monte de utilidad pública» de Coria del Río con respecto al término municipal de Dos Hermanas y a una urbanización colindante, - cuya construcción ha afectado gravemente tanto a los vestigios de la vía romana como a yacimientos ubicados junto a ésta¹⁶. Los vertidos afectaban también a la parte asfaltada, colmatando en muchos puntos las cunetas formadas por la diferencia de altura entre el *agger* de la vía y los campos adyacentes.



LÁM. I. Aspecto de una parte de la vía, antes de la limpieza.

Este primer acercamiento a la vía nos permite observar que el trazado, con dirección de *Orippe* hacia *Ugia*, está orientado de noroeste a sudeste. Se trata de una larga recta que se prolonga hasta las proximidades de Adriano (el crecimiento urbano de esta pequeña población y la profunda transformación agrícola de sus terrenos han modificado la red viaria). Su perfil se puede considerar mixto, pues en un primer momento, gana las alturas de las terrazas orientales del Guadalquivir, alejándose de las zonas inundables de las cercanías de *Orippe*, con un tramo bien estudiado de baja pendiente. Éste termina en los altos del «Cerro Galindo», a partir de los cuales el trazado es totalmente llano hasta que se pierde en

Adriano. El firme es de excelente calidad, puesto que ha permitido el tránsito rodado hasta Los Palacios (el asfaltado es muy moderno) y soporta incluso el tráfico motorizado actual sin sufrir alteraciones. Por otra parte, no se encharca ni durante los más fuertes y persistentes aguaceros, indicio esto último de la capacidad de drenaje y de la buena disposición de las distintas capas de materiales de afirmado con que fue construida la vía.

1.2. Los yacimientos conocidos

Por las cartas arqueológicas existentes de la zona¹⁷ y por el estudio del poblamiento romano en las márgenes del antiguo estuario del Guadalquivir realizado por Escacena y Padilla (1992), se conocen dos yacimientos arqueológicos ubicados en el entorno inmediato de este tramo de la vía romana. Dichos yacimientos han recibido las denominaciones de «La Atalaya II» y «Dehesa de Coria» (Escacena 1980), siendo numerados como 15 y 16, respectivamente, en el catálogo de yacimientos romanos. Según los autores, el primero consistiría en los vestigios de la destrucción de los restos de una *villa* de época imperial romana por una explotación de áridos¹⁸. Y el segundo, de los vestigios de otra, de datación difícil, pero un fragmento de cerámica que podría fecharse en el siglo III o IV d.C., así como otro que podría ser ya de época medieval. En éste, además, era de destacar la existencia de una estructura de planta cuadrangular, de *opus caementicium*, y de un *locum concauum* de aproximadamente 25 metros de diámetro.

A pesar de recoger las localizaciones en su carta arqueológica, Ponsich (1991)¹⁹ sólo los reflejó en el mapa, bajo la indicación de «inciertos» («*incertaines*»), como 21-a y 21-b. Esta numeración los relaciona directamente con el yacimiento nº 21-»Corchuela (Nord-ouest)», dentro del término municipal de Dos Hermanas, pero en el texto no se hace ninguna mención sobre ellos (ni sobre otros yacimientos situados en el entorno próximo de la vía, denominados como 21-c y 21-d). Probablemente se trate de una situación similar a la de los yacimientos denominados 22-a y 22-b, relacionados con el nº 22-»Corchuela (Cortijo)»²⁰, cuya localización tomó de Escacena (según reseña bibliográfica) pero no comprobó, reseñando en cada caso que se trataba de una «*identification incertaine probablement d'époque romaine (non visité)*».

2. Trabajos de campo: vigilancia y diagnóstico.

Los trabajos de vigilancia y prospección-diagnóstico se realizan, tal como ya se ha mencionado con anterioridad, por encargo del Ayuntamiento de Coria del Río y en cooperación con sus correspondientes delegaciones de Medio Ambiente y Cultura.

Su desarrollo temporal ha sido y está siendo lento y con múltiples y prolongadas interrupciones, debidas tanto a la complicación organizativa y logística derivada de la coordinación de esfuerzos con la Consejería de Medio Ambiente como a la problemática derivada de los efectos negativos de los agentes atmosféricos, en concreto tanto a los numerosos temporales sufridos por la zona como a las altas temperaturas veraniegas, que hacen extremadamente insalubres los tra-

bajos en la zona en esa época del año (proliferación de insectos en las aguas estancadas y sobre las materias en descomposición; alta concentración de materias pulverulentas en el ambiente; olores nauseabundos provenientes de la putrefacción de materia orgánica; etc.).

La Delegación de Obras y Servicios del Ayuntamiento desplazaba uno o dos días a la semana, según disponibilidad, a los operarios y a una retro-excavadora hasta la vía romana. Allí se iban recogiendo poco a poco los residuos, transportándolos hasta la carretera, donde la máquina los cargaba en los camiones cuando éstos venían a recogerlos. La lentitud de este procedimiento daba lugar a que, de semana en semana, los residuos - depositados por los desprendidos que utilizan habitualmente la zona como vertedero - ocuparan de nuevo las zonas que los operarios iban limpiando. Las labores de limpieza comenzaban a parecer un trabajo digno del Sísifo mitológico y, aparentemente, a ese ritmo, no terminarían nunca. Apremiados por el Ayuntamiento, los técnicos de la Consejería de Medio Ambiente propusieron como solución el interrumpir el continuo aporte de nuevos residuos mediante el expeditivo método de cortar el acceso al tramo no asfaltado de la vía atravesándolo en transversal con sendas zanjas, una a cada extremo. Esta decisión hubiera significado una agresión mayor para el vestigio arqueológico que su, hasta entonces, existencia semicubierta por los residuos de la «olorosa gloria» de la modernidad contemporánea. Una zanja a través del firme de la vía, cortándolo, significa una puerta abierta a la erosión, que, de la mano de los fuertes aguaceros estacionales, desmantelaría en pocos años la infraestructura cuya, hasta ahora, insuperable resistencia tiene uno de sus pilares precisamente en su solidez estructural.²¹

En nuestro papel de consultora desaconsejamos tal medida e insistimos ante el Ayuntamiento para que no aceptara la propuesta de los técnicos de la Consejería de Medio Ambiente, haciendo hincapié en que la defensa del Patrimonio Natural debe pasar por una defensa paralela del Patrimonio Histórico-Arqueológico existente en el medio rural, no en pasar por encima de éste como una apisonadora. De acuerdo con este planteamiento de protección integral y considerando además que las zanjas serían potencialmente peligrosas, el Delegado de Medio Ambiente del Ayuntamiento instó a la Consejería a estudiar otras posibilidades, en particular nuestra propuesta de colocación de mojones.

Finalmente, el Ayuntamiento de Coria del Río contrató los servicios de una empresa especializada en el transporte de escombros. Ésta puso a trabajar en la zona, de forma continuada, una pala mecánica especializada- para la carga de los volquetes - y varios camiones de gran capacidad para el traslado, que aceleraron notablemente el progreso del trabajo de los operarios corianos. Por su parte, la firma EGMASA, comisionada por la Consejería de Medio Ambiente, facilitó entre cuatro y seis camiones-lanzadera diarios entre la zona y la planta de tratamiento de residuos de Brenes, lo que, junto con la estabilización de las condiciones atmosféricas, permitió una actividad continuada y la finalización de las tareas de choque.

Paralelamente, se efectuaron las labores de reparación de lindes. Dentro de éstas, se contempló la colocación de mojones en los puntos por donde habitualmente acceden a la vía quienes realizan los vertidos. Los mojones escogidos por EGMASA son vaciados de hormigón, de forma troncopiramidal y 95 Kg de peso cada uno, muy sólidos y estables. Se colocaron en dos líneas, una, en la zona colindante con la carretera a Los Palacios; y otra, en la linde del monte público, en el acceso al mismo desde la finca vecina «La Hermandad», hoy convertida en «urbanización». De esta forma, junto con la cartelería disuasoria²², se ha terminado con el uso de la zona como vertedero y se ha hecho sin dañar la vía ni estorbar la servidumbre de paso por ella, ya que quienes la tienen²³ pueden pasar sin problemas entre los mojones o utilizar los cancelines ubicados en los cruces de caminos para el servicio de guardería de la dehesa.



LÁM. II. Detalle de uno de los amojonamientos delimitadores. La vía, asfaltada, corre a la derecha de la fotografía.

CONCLUSIÓN

Los trabajos no han terminado. Actualmente estamos a la espera de que tanto el Ayuntamiento de Coria del Río como EGMASA puedan disponer de los medios y el personal necesario para llevar a cabo lo que se ha denominado «revisión de limpieza», que consistirá en una minuciosa operación de búsqueda y retirada de los residuos que hayan podido quedar ocultos bajo la vegetación en el entorno del tramo de vía, las cunetas de la carretera a Los Palacios y en todos los alrededores del noreste de la Dehesa. Esta operación llevará aparejadas las actuaciones forestales previstas y los trabajos de prospección arqueológica restantes. Por el momento, y de forma provisional, pueden adelantarse las siguientes observaciones sobre el estado de conservación del monumento, realizadas mediante reconocimiento ocular de la zona durante el desempeño de las labores de vigilancia:

- El extremo septentrional de la vía se encuentra muy afectado por la urbanización de la finca «La Hermandad», habiéndose convertido en una de sus calles. Las parcelas han ocupado toda la zona de afección de la vía.
- El extremo medio parece conservar aún su estado original, afectado puntualmente por la plantación de acebuches y pinos en distintas épocas.
- El extremo final o meridional comparte con el resto del tramo (términos de Dos Hermanas y Los Palacios) hasta Adriano una excelente conservación del *agger* y de su zona de afección. No obstante, ha sufrido algunas alteraciones: el firme ha sido cubierto por una ligera capa de alquitrán, de unos veinte años de antigüedad; en los arcones se han colocado señales de tráfico (implican pequeños hoyos de poca profundidad, donde han sido afianzadas con cemento); y, a trechos, se han efectuado rellenos de las cunetas para facilitar el acceso a caminos rurales, situados a un nivel más bajo.
- Por lo que respecta al yacimiento «Dehesa de Coria» (Escacena y Padilla nº 16/Ponsich «Corchuela-21-a»), resultó afectado por la construcción del nuevo tramo de carretera que, discurriendo por la linde de los términos municipales de Coria del Río y Dos Hermanas, se trazó para modernizar la comunicación con Los Palacios. Esa obra implicó la construcción de un ramal que redujera en lo posible el paso por terrenos de la dehesa coriana. Dicho ramal evitó también que una parte de la vía romana fuera asfaltada, pero su construcción dio lugar a una grave alteración en el yacimiento objeto de estas líneas: la maquinaria removió de su ubicación original parte de los paños de *opus caementicium* y los acumuló a un lado de la nueva cuneta. Los estudios en curso nos permitirán determinar el alcance real de la destrucción.

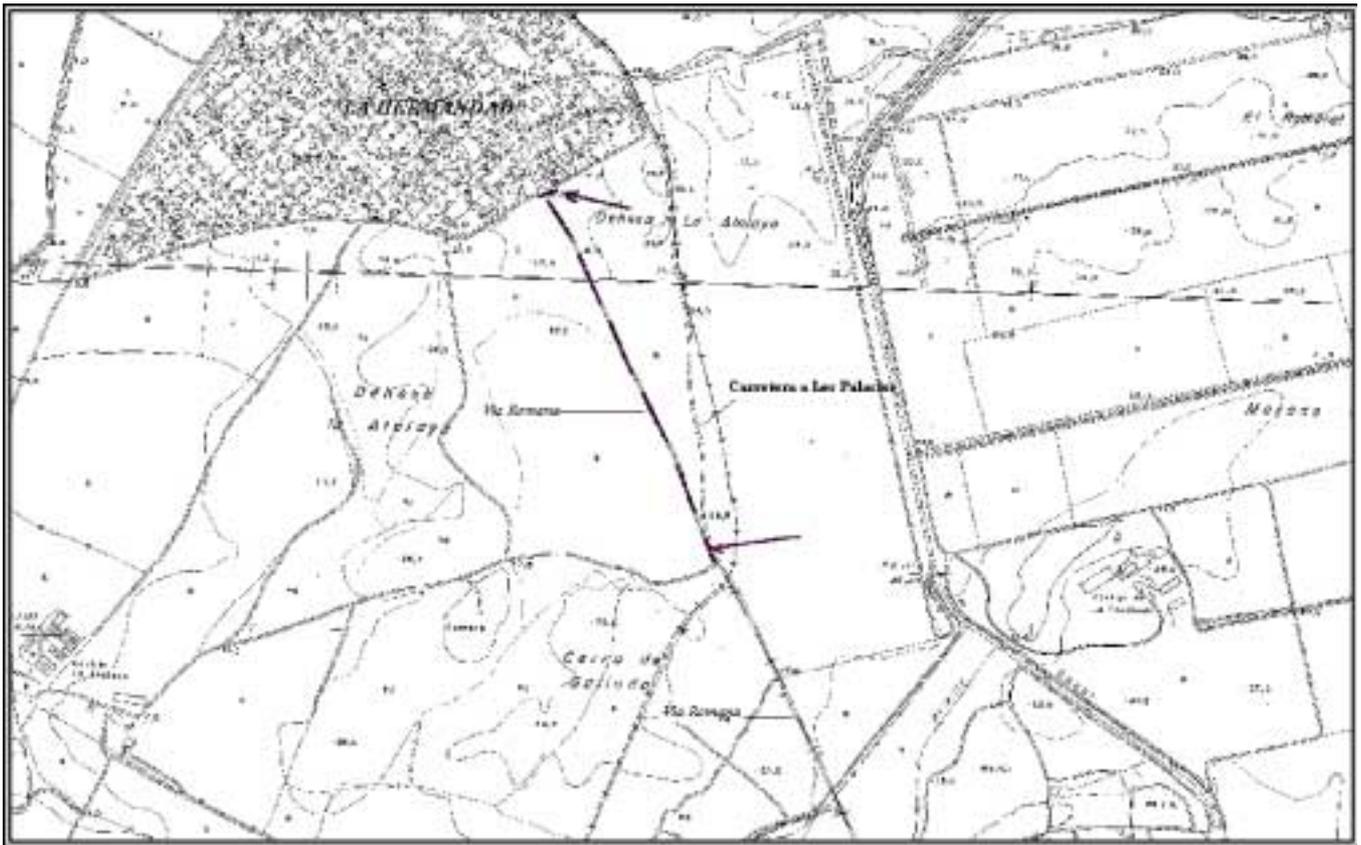


FIG. 1. Sobre la cartografía básica a escala 1:10000 se ha señalado con líneas discontinuas el trazado del tramo de la vía romana. Las más gruesas corresponden a la parte intacta; las cruzadas por un segmento perpendicular, a la parte asfaltada. Las flechas señalan la ubicación de los mojones de limitación de acceso instalados.

Notas

¹ Ramón Corzo y Margarita Toscano, *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla, 1992

José Manuel Roldán, *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid, 1975.

Pierre Sillières, «La Via Augusta de Cordoue a Cadix», *Melanges de la Casa de Velázquez*, 12(1976)pp.27-67

Pierre Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, Paris, 1990

² Preferimos la voz española «revalorizar» a la habitual traducción de la expresión francesa «*mettre en valeur*», puesto que consideramos que el significado de la primera se ajusta mucho más a la realidad que pretendemos expresar: el tramo de vía romana, en tanto que parte del Patrimonio Arqueológico como vestigio de una obra de ingeniería militar y un pilar fundamental de las comunicaciones terrestres de las antiguas *Hispanias*, tiene un innegable valor intrínseco. Nuestras actividades sólo pueden aumentarlo, esto es, revalorizarlo, añadiéndole atractivos para el público en general, de forma que éste se acerque a ellos pensando, no que va a visitar las ruinas del pasado, sino una parte de la herencia colectiva de la Historia a través de la que van a entender mejor el presente en el que viven. En este caso, la voz inglesa «*heritage*» está mucho más cerca de la acepción de «patrimonio» como «herencia histórica». Nuestras actividades de revalorización, en concreto las de difusión y divulgación, deben hacer sentir al público que es responsable de esa herencia y que tiene para con ella los deberes de respetarla y de exigir que sea conservada.

³ Consideramos «monumento» a la vía romana por su valor arqueológico e histórico: se trata de una obra de ingeniería de caminos de interés indudable por su gran calidad de trazado y ejecución, que han permitido una duración bimilenaria con el mínimo mantenimiento; y, del mismo modo, es una fuente de información arqueológica para la investigación histórica sobre caminería, comunicaciones, transportes y organización del territorio en época romana.

⁴ Hoy parcelada y urbanizada.

⁵ José Manuel Roldán, *Itineraria Hispana*. ...

⁶ Cartografía producida por el I.G.N., el Servicio Cartográfico del Ejército y el I.C.A., de distintas fechas y a diferentes escalas. Asimismo, se utilizó la planimetría propia del Ayuntamiento de Coria del Río.

⁷ Se utilizaron los fotogramas correspondientes al vuelo USAF/1956, anterior a la gran transformación agraria del Bajo Guadalquivir, y los correspondientes a los vuelos fotogramétricos realizados en Andalucía entre 1984 y 1999.

⁸ José Manuel Roldán, *Itineraria Hispana*. ..., pp.35-37 y 58-59, Lám. III.

⁹ José Manuel Roldán, *Itineraria Hispana*. ..., pp.133

¹⁰ José Manuel Roldán, *Itineraria Hispana*. ..., pp. 149-158

¹¹ Ramón Corzo y Margarita Toscano, *Las vías romanas de Andalucía*. pp. 88-103, Fig. 37.

Pierre Sillières, «La Via Augusta de Cordoue a Cadix», *Melanges ...*, pp. 53-57

¹² Véase el «document 4», en P. Sillières, «La Vía Augusta ...», p. 41, donde aparece claramente denominado de esta forma y se puede reconocer perfectamente el trazado rectilíneo del tramo que estudiamos entre el antiguo meandro de Coria - ubicación de *Orippe* - y Los Palacios (aunque en realidad no pasaba exactamente por esta localidad).

¹³ Principalmente desde la creación en 1794 de la Real Escuela de Ingenieros de Caminos y de la Dirección General de Caminos.

¹⁴ Plano del término municipal de Coria del Río, fechado en 1873.

¹⁵ Por ejemplo, en la Hoja 1002 «Dos Hermanas» de la cartografía básica a escala 1:50000 del Instituto Geográfico y Catastral de 1972 (datos de 1964).

¹⁶ José Luis Escacena, *Contribución a la Carta Arqueológica del Guadalquivir: los rebordes ribereños del Aljarafe y los Alcóres*. Tesina. Universidad de Sevilla, 1980 (inédito)

José Luis Escacena y Aurelio Padilla, *El poblamiento romano en las márgenes del antiguo estuario del Guadalquivir*. Écija, 1992.

Véase a continuación.

¹⁷ J.L. Escacena *Contribución a la Carta Arqueológica del Guadalquivir ...*

Michel Ponsich, *Implantation rurale antique sur le Bas-Guadalquivir*, IV, Madrid, 1991

¹⁸ J.L. Escacena y A. Padilla, *El poblamiento romano ...*, p. 27.

¹⁹ M. Ponsich, *Implantation rurale antique...*, pp. 105-123 y Fig. 44.

²⁰ M. Ponsich, *Implantation rurale antique...*, pp. 108-109

²¹ Los pilares de esa resistencia al paso del tiempo son: el estudio del trazado, seleccionando cuidadosamente la ubicación y calculando las estructuras en función del medio físico sobre el que se trabaja; confección de tramos sobre rectas, con curvas de amplio radio y pendientes mínimas; coordinación de la conexión con puentes y alcantarillas de drenaje, para minimizar en lo posible el efecto erosivo de las aguas corrientes; concienzuda elaboración del firme, con materiales bien seleccionados y sin escatimar en las cantidades y porcentajes necesarios.

²² Se han instalado carteles prohibiendo arrojar escombros y todo tipo de basuras y residuos bajo multa de cinco millones de pesetas.

²³ Tradicionalmente, ganado; posteriormente se concedió permiso de tránsito a través de la «Dehesa La Atalaya» a las hermandades que van de romería a El Rocío y cruzan el Guadalquivir en el término de Coria del Río; y, actualmente, se permite el paso de peatones, jinetes y ciclistas.