

III
ACTIVIDADES
DE URGENCIA

Volumen 2

ANUARIO ARQUEOLÓGICO
DE ANDALUCÍA / 2001

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2001.III,-2

Abreviatura AAA'01.III-2

Coordinación de la edición:

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

C/ Levíes, 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: Consejería de Cultura.

© de los textos y fotos: sus autores

Edita: Consejería de Cultura.

Impresión Tecnographic, S.L. Artes Gráficas. SEVILLA

ISBN de la obra completa: 84-8266-450-6

ISBN del volumen: 84-8266-454-9 (T. III, V. II)

Depósito Legal: SE-3.089/2004 (T. III, V. II)

LA CALZADA Y EL PUENTE DE LOS CINCO OJOS DE CARMONA. ALGUNAS PUNTUALIZACIONES SOBRE SU DEFINICIÓN ARQUEOLÓGICA.

ROCÍO ANGLADA CURADO

RESUMEN: La Calzada y el Puente de los Cinco Ojos fueron durante siglos paso obligado para todos aquellos que quisieran salir de Carmona en dirección a Córdoba. La toponimia local atribuye ambos elementos a época romana y, aunque sin duda, su origen hay que remontarlo a ese periodo, las estructuras visibles hoy día se fechan en el siglo XVIII. Desde 1997 han tenido lugar varias fases de reconocimiento arqueológico de ambos elementos, con el objetivo de definir el proyecto de intervención arquitectónica.

ABSTRACT: The Calzada and the Puente de los Cinco Ojos were during centuries the obliged way for all those who wanted to leave Carmona towards Córdoba. The local toponymy attributes both elements to roman times and, although doubtlessly, their origin goes back to that period, the visible structures are dated nowadays in the XVIII century. Since 1997 several phases of archaeological study of both elements have taken place, with the aim of defining the architectural project.

INTRODUCCIÓN

La voluntad municipal de recuperar la Calzada y el Puente de los Cinco Ojos ha sufrido diversos avatares a lo largo de los últimos cinco años. La Concejalía de Patrimonio Histórico, Turismo y Medio Ambiente propuso una actuación en la zona, destinada a dar forma al llamado "Circuito eco-turístico de la Cueva de la Batida". Siguiendo esta línea, la Casa de Oficios Carmona I destinó parte de sus módulos y sus recursos a efectuar las primeras labores de reconocimiento y limpieza de las estructuras, enfocadas a la redacción del proyecto de rehabilitación definitivo.

Posteriormente, la comisión mixta integrada por la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo del Ministerio de Fomento y por el Ministerio de Educación y Cultura decidió destinar parte de los fondos del 1% cultural al programa de Patrimonio Arquitectónico. Hasta el momento presente no se ha librado la financiación prevista para ejecutar las obras necesarias para la recuperación de este entorno.

LOCALIZACIÓN

Los Alcores son una formación terciaria de forma triangular, que discurre, separando paisajes muy distintos, en dirección noreste-suroeste entre Alcalá de Guadaíra y Carmona. Es en esta última población donde esta pequeña cordillera presenta su menor anchura (unos 2 km.) y su mayor altitud (257 mts.)

A lo largo de los 25 km. que recorre esta prominencia rocosa, varios puertos naturales permiten el tránsito desde la vega del Corbones hacia las terrazas del Guadalquivir. Estos puntos son prácticamente infranqueables en época de lluvia, lo que hace de Carmona paso obligado en los desplazamientos de la región.

Ambas construcciones, calzada y puente, se localizan en el escarpe más oriental de Los Alcores, salvando, por tanto, el máximo desnivel con la vega. La Puerta de Córdoba se levanta sobre la curva de los 220 m.s.m., mientras que el resto con-

servado del camino desemboca en el desvío que enlaza con la Nacional IV a 85 metros de altitud. Aunque el promedio de la pendiente es de un 13,5% sobre el recorrido total, los primeros tramos presentan valores más acusados que los últimos.

El inicio del camino histórico se localiza a unos 650 metros de la Puerta de Córdoba; el tramo que une esta con la antigua calzada es hoy en día una carretera asfaltada de recorrido más suave, que sustituyó la abrupta bajada anterior.

La calzada se desarrolla entre las coordenadas 267.729 -4.150.870 y 267.435 -4.151.611 con varios cambios de orientación que definen tramos susceptibles de ser individualizados. El tramo 1 se orienta 8°; 78 el siguiente, el más pequeño de ellos; el tercero 34° y el último, que confluye con la carretera, 74°. Estos cambios de orientación responden al esfuerzo por adaptarse a la topografía, suavizando el descenso mediante la multiplicación de los giros.

La planimetría de referencia son la Hoja E2-985/14-3 del Plano Topográfico de Carmona, escala 1: 2000 y la Hoja (985) 3-1 del Mapa Topográfico de Andalucía, escala 1: 10000.

PRESUPUESTO

La mano de obra y personal técnico fueron contratados por el Excmo. Ayuntamiento de Carmona de su presupuesto ordinario.

MOTIVO DE LA INTERVENCIÓN

Durante los años 1997 y 1998 se estaba diseñando por técnicos municipales el "Circuito eco-turístico de la Cueva de la Batida", proyecto ambicioso que pretendía recuperar diversos entornos de valor histórico, paisajístico y ecológico en las cercanías de la ciudad. Uno de estos circuitos de ocio comprendidos en el proyecto era la bajada desde la Puerta de Córdoba hasta el Puente de los Cinco Ojos, ya que esta zona es muy frecuentada por la población local como lugar de paseo.

Durante el desarrollo de la Casa de Oficios Carmona I, el arqueólogo José María Juárez llevó a cabo una labor de documentación que comprendía tanto el registro arqueológico como la recopilación de toda la información disponible en el Archivo Municipal de Carmona.

En la intervención arqueológica, Juárez ensambló la información que le proporcionó la lectura y reconocimiento de las estructuras arquitectónicas al conjunto de datos obtenido mediante la apertura de un total de tres pequeños cortes.

El análisis crítico de ambas fuentes de información le permitió definir las líneas maestras de evolución de los dos elementos y reconocer cada una de las sucesivas fases de reforma y acondicionamiento recogidas en las Actas Capitulares.

La memoria de la intervención ofrece una visión coherente y sintética de los aspectos histórico-cronológicos y los constructivo-formales. No obstante, el diseño apurado y preciso del proyecto de recuperación y rehabilitación, a cargo del arquitecto Rafael Rivera, exigía profundizar más en determinados pormenores que quedaron sin resolver en esta actuación preliminar. El trabajo objeto de este informe pretendió disipar una serie de dudas sobre cuestiones muy concretas,



Lámina I. Vista del Puente de los Cinco Ojos desde la Puerta de Córdoba.

partiendo en todo momento de la visión de conjunto obtenida a raíz de la primera intervención, de la que es absolutamente subsidiario y que será referencia continuada a lo largo de las líneas siguientes¹.

En esta fase de intervención, resuelta mediante los trabajos de la Casa de Oficios, no sólo se abordaron aspectos de investigación y documentación sino que además sirvieron para frenar el deterioro de las estructuras mediante consolidaciones de emergencia.

CONTEXTO HISTÓRICO

Además de excelentes condiciones defensivas y de los recursos económicos del entorno más próximo, el origen de Carmona encuentra explicación en su posición estratégica con respecto a los principales canales de comunicación de escala regional. Su cercana salida al río a través del Corbones y su proximidad a importantes enclaves de la Antigüedad, determinaron un papel de cierta preeminencia, al menos hasta época de Augusto. Desde Carmona se podía alcanzar en una sola jornada de viaje Marchena, Lora del Río y Sevilla, asentamientos que ya existían en época tartésica.

En época prerromana el territorio estuvo vertebrado mediante un sistema de comunicaciones cuyo eje principal era la vía procedente de Levante que llegaba al Valle del Guadalquivir, para continuar pasando por Porcuna, en la provincia de Jaén y desde ahí avanzar hacia Sevilla cruzando Carmona. Otro ramal atravesaba la comarca de Antequera hacia Málaga. Esta malla, bastante rudimentaria, de caminos se puede observar rastreando los movimientos de las tropas que participaron en la II Guerra Púnica². A partir de época romana, caminos y puentes comunicaron entre sí las distintas comarcas y crearon una primera estructura territorial andaluza, cuyos rasgos fundamentales se conservan aún hoy en día (cf. Corzo, 2001: 129). Ya en el siglo I de la Era la Vía Augusta era la ruta por tierra más importante del sur de la Península Ibérica, de la provincia Bética. La Vía Augusta unía Cádiz con Roma para el uso oficial del correo y para el movimiento privado de gentes.

A Carmona se llegaba tras recorrer una veintena de millas (30 kilómetros aproximadamente) desde la estación anterior, la antigua *Hispalis*. A su paso por el interior de la ciudad, la Vía Augusta hacía las veces de *Cardo Máximo*. La historiografía local ha consolidado de forma tradicional la denominación heterodoxa del eje principal este-oeste como *cardo* y no como *decumano*, debido al peso conformador preeminente del recorrido urbano de esta calzada frente a los ejes transversales.

La antigua Vía Augusta quedó fosilizada en el territorio hasta la actualidad. El tramo de calzada cuyo análisis se presenta en estas páginas perpetúa, de forma más o menos precisa, la salida de la Vía Augusta desde la Puerta de Córdoba para encajonarse hacia la siguiente *mansio* –*Obulcula*– identificada en La Monclova³.

Al-Himyari, geógrafo marroquí del siglo XIV, vuelve a mencionar este camino, que nombra como *Al-Rasif*. De este topónimo deriva la denominación cristiana del Camino del Arceife para referirse a la carretera que enlazaba el sur de la Península con la corte, establecida en Madrid desde el siglo XVI. El antiguo Camino Real de Madrid o Camino de Andalucía, en funcionamiento durante toda la modernidad, recorre aproximadamente el mismo trazado que la actual Autovía de Andalucía o Nacional IV.

Los documentos conservados en el Archivo Histórico Municipal de Carmona mencionan de forma reiterada tanto el camino como el puente, debido a las necesidades de mantenimiento que presentaban. En 1839 se redacta el proyecto de construcción de una carretera de circunvalación de Carmona por el sur, que determinará el abandono definitivo de la antigua salida de la Puerta de Córdoba.

METODOLOGÍA

El desenvolvimiento rutinario de la arqueología urbana en Carmona parte siempre de una revisión historiográfica y documental previa, así como de un análisis y valoración de los datos extraídos en las intervenciones anteriores del área objeto de estudio. En el caso que nos ocupa, esta labor documental ha sido minuciosamente resuelta por José María Juárez, que hizo acopio de todas las menciones contenidas en las colecciones archivísticas del Ayuntamiento de Carmona.

Juárez efectuó tres excavaciones, dos en la calzada y una en torno a una de las pilas centrales del puente. El resultado expuesto por él hizo desestimar la posibilidad de abrir nuevos cortes, ante la previsión de acumular información reiterativa. La calzada presenta en algunos tramos un estado de conservación muy deficiente que, con la conveniente limpieza, permite el reconocimiento de su sección y, por tanto, de su microestratigrafía constructiva. De esta forma se evita también la incidencia de otro factor destructivo sobre el camino, como son los efectos de la mayor parte de las labores arqueológicas.

La Arqueología paramental, muraria, emergente o de la Arquitectura parte de la consideración de *que el valor documental de un edificio está por encima de cualquier intervención que se haga sobre él* (Caballero Zoreda, 1996: 56). Por ello se requiere la realización de un estudio histórico-arqueológico. Este aspecto de la disciplina arqueológica concibe el edificio como un elemento complejo estratificado. Como un yacimiento, se ha generado a lo largo del tiempo en un proceso continuo de construcción y destrucción y no en una etapa singular. Las distintas fases constructivas son identificables en grupos de unidades de estratificación⁴.

La aplicación del método arqueológico proporciona un instrumento de documentación carácter fundamentalmente histórico. Por ello la fase final del proceso de investigación es siempre la interpretativa, en la que se debe recuperar una comprensión unitaria y total del edificio en su evolución a través del tiempo. El mero análisis estratigráfico ofrece una secuencia de cronología relativa, armazón fundamental sobre el que se comienzan a delimitar los perfiles de evolución histórica. Pero la síntesis final y la comprensión formal necesitan saber como funcionan constructivamente y se interrelacionan las diferentes unidades de estratificación, y como se traduce todo ello en términos de cronologías absolutas. Es decir, necesita del concurso de la Arquitectura (Caballero Zoreda, 1996: 56).

Por otra parte, los estilos, las formas decorativas y la tipología proporcionan una ayuda imprescindible para la conversión de la secuencia estratigráfica en una secuencia cronológica y, en definitiva, para la comprensión de un proceso histórico. En esta vertiente del análisis, la Arqueología se vuelve hacia la Historia del Arte, del que aprovecha su seriación de caracteres morfológicos.

La intervención arqueológica se realizó mediante aplicaciones del método Harris y el registro y documentación se efectuó conforme las normas descritas por el Equipo de Investigación de Carmona para intervenciones de campo. No se cumplimentaron las fichas de descripción de UUEE (FEX) ni se ha dibujado el Matrix Harris, puesto que la intervención se limitaba a la limpieza y desescombro necesario para efectuar un reconocimiento.

OBJETIVOS

La actuación se dirigió a la consecución de los siguientes objetivos:

- Documentar las unidades de estratificación y estructuras que componen ambos elementos, calzada y puente, estableciendo la secuencia de cronología relativa que se desprende de las relaciones estratigráficas.
- Obtener información acerca de la topografía original, las modificaciones antrópicas y geológicas que han moldeado su fisonomía actual y las dinámicas orográficas e hidrográficas que determinaron las características constructivas del camino y el puente.
- Proporcionar información que permita adecuar el proyecto de rehabilitación y recuperación al proceso histórico que origina el estado actual de los elementos en estudio.
- Obtener información de las estructuras arquitectónicas (presencia/ausencia), funcionalidad, técnica constructiva, cronología, etc.
- Definir cotas y delimitar el trazado de la calzada en aquellas zonas en la que el intenso deterioro ha hecho perder las líneas de su recorrido.
- Contrastar la información archivística recogida por José María Juárez, referida a las diversas actuaciones y remodelaciones sufridas por las construcciones a lo largo de la Edad Moderna y la Edad Contemporánea.
- Comprobar cuestiones puntuales no resueltas en la intervención anterior.
- Adoptar las medidas de conservación necesarias que garanticen la preservación de los restos.

DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS

LA TOPOGRAFÍA

Las distintas capas geológicas que componen la meseta donde se asienta Carmona determinan la topografía y la dinámica de la vertiente donde se ubica el puente. En la base de esta formación geológica se encuentran margas grises y azules. En la superficie afloran las calcarenitas que determinan la configuración física y estructural de la meseta. Las calcareníticas son calizas detríticas compuestas por un conglomerado de restos fósiles muy fragmentados. La porosidad de estas rocas permite la filtración de las aguas creando un manto freático importante. En algunos puntos de la base de estas rocas esta bolsa de agua brota de forma natural formando manantiales.

Uno de ellos se sitúa junto a la Puerta de Córdoba originando un pequeño arroyo que alimenta de manera permanente el caudal del puente. Algo más abajo se une al Arroyo de las Alberquillas que confluye en el río Corbones. La diná-

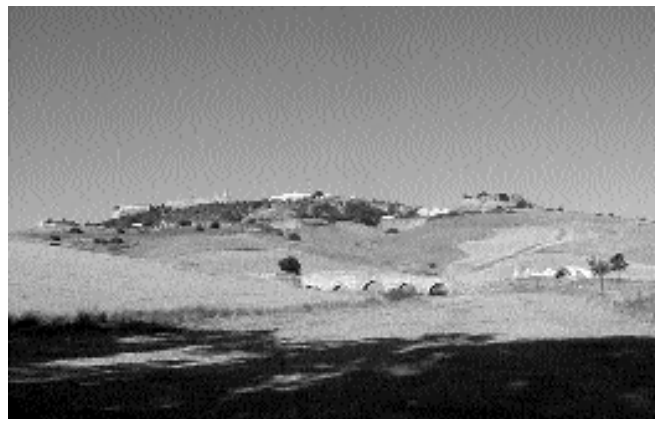


Lámina II. Vista del Puente de los Cinco Ojos desde el Sur.

mica erosiva de las lluvias sobre las margas de la vertiente ha ido originando otras cárcavas. La mayoría de estos pequeños arroyos temporales confluyen antes de llegar al puente dando lugar a la creación de un amplio cauce. A pesar del carácter irregular del caudal, la construcción de una estructura de cinco ojos vino determinado por estas circunstancias. Sin embargo, la propia naturaleza de estas tierras, que se caracterizan por la inestabilidad, ha incidido de forma constante en la conservación del trazado de la vía y el estado del puente. Los caudales torrenciales e irregulares propios del clima mediterráneo a menudo provocaron desplazamientos de tierra en la ladera que han llegado a variar el curso del caudal y, en ocasiones, a taponar algunos de los ojos del puente.

LA CALZADA

LOCALIZACIÓN

El extremo más cercano a la ciudad se localiza en línea recta a unos 800 metros de la Puerta de Córdoba, accesible desde el camino asfaltado que enlaza con la ermita de la Virgen de Gracia. En este punto las coordenadas geográficas son 267.729-4.150.870.

El tramo de camino reconocible muere en la antigua nacional IV. Hoy en día es un desvío que rodea Carmona por su flanco meridional y enlaza bastante más al este con la Autovía de Andalucía. Este punto, cuyas coordenadas son 268.430-4.151.600 coincide con el km. 2 de la carretera desde su confluencia con la Puerta de Sevilla.

El camino identificable recorre un trayecto aproximado de 900 metros. Desciende por la ladera del alcor con una orientación predominante de Oeste a Este. Para vencer el desnivel, el camino gira varias veces, modificando la orientación general. Juárez segmenta la vía en nueve tramos distintos, en atención a pequeños cambios de dirección. No obstante, es posible simplificar este esquema y establecer tan sólo cuatro tramos definidos por quiebros importantes en el trazado, tal como se expone en el segundo enunciado del presente trabajo.

MORFOLOGÍA. TÉCNICA CONSTRUCTIVA.

Un recorrido a pie por el camino permite reconocer cuatro tipos de superficie: terreno natural, albero compactado, losas planas de piedra y guijarros de alcor de pequeño tamaño.

La presencia de estos tres tipos de fábrica no responde a la intención constructiva de dar tratamientos diversos de superficie a los distintos trechos del camino. La limpieza de aquellas secciones que quedaban al descubierto como consecuencia de las pérdidas de materia y del deterioro en gene-



Lámina III. Cara meridional del Puente.

ral, permitieron una lectura de la estratigrafía de la calzada. De esta manera se pudieron resolver algunas de los interrogantes que quedaron sin respuesta en la intervención arqueológica anterior.

Se ha documentado la existencia de dos pavimentos distintos. El más superficial está construido con pequeños guijarros de piedra de alcor, de unos 15 ó 20 centímetros de diámetro, dispuestos cuidadosamente, apenas sin llagas o intersticios. Muy mal conservado por la escasa resistencia que ofrecería al paso de los carros, aparece de forma irregular en muchos puntos del camino. Las piezas se desprenden con facilidad y su cohesión se ve gravemente amenazada por el crecimiento de vegetación.

En algunos tramos el camino está pavimentado con grandes losas, planas o ligeramente abombadas, de piedra más dura que la local. Su tamaño es bastante variable y puede sobrepasar el metro de longitud en el eje principal. Pesadas y bien ancladas, parecen haber resistido con eficacia el paso del tiempo y el uso, aunque en varios puntos sus apoyos están totalmente socavados.

En algunos tramos no hay ningún pavimento construido, reconociéndose la vía en una superficie más o menos enrasada y preparada. La lectura efectuada no permitió confirmar con absoluta certeza si esta forma de tratamiento obedece al proyecto original o es consecuencia de la pérdida de la solería.

José María Juárez menciona la existencia de sillares soterrados en el segmento 3 de la calzada, que relaciona con las obras ejecutadas bajo la dirección de Gregorio González y Gaspar Peña entre 1778 y 1780. El examen de una de estas secciones provocadas por el deterioro del camino ha permitido desestimar esta hipótesis. Se ha comprobado que el pavimento de guijarros asienta sobre una cama de albero con cal fuertemente compactado. Esta subbase aflora en determinados puntos, siendo erosionada de forma lineal por las escorrentías, lo que las hace ser confundidas con sillares subyacentes.

En definitiva, la estratigrafía documentada responde al siguiente esquema. El pavimento superficial de guijarros de alcor se asienta sobre mortero de albero y cal apisonado hasta alcanzar una considerable dureza y con una potencia que oscila entre los 10 y 20 centímetros. Esta mezcla contiene piedra menuda de alcor. Bajo esta cama se sitúa el otro pavimento, cuyas losas se calzan ocasionalmente con piedra más pequeña de alcor. Las losas y sus calzos se clavan sobre una cama de arena y gravilla, escasamente compactada. Bajo esta se documentaron las gredas que son el suelo de esta zona y que aparecen a unos escasos 80 centímetros de la cota de superficie.

Uno de los problemas más graves que se plantean a la redacción del proyecto de recuperación de la calzada es determinar su trazado preciso. En muchos puntos la destrucción de la superficie y las continuas remodelaciones impiden delimitar con exactitud los bordes del camino. En los "*Planos y perfiles*



Lámina IV. Estructura de la calzada.

del proyecto de reparación de la Puerta de Córdoba y la calzada que de ella sale" se establece que la anchura del camino [...] *de pretil a pretil* [...] debe ser de ocho varas, mientras que los pretiles serían [...] *pedras de media vara de ancho por un cuarto de grueso* [...]. A partir del XVI se impone como medida estándar la vara de Burgos, ante la confusión que provocaba el uso habitual de variantes locales. La vara castellana o de Burgos equivale a 83,5 centímetros y su pie correspondiente mide 27,86. En aquellos tramos en que los pretiles se dispusieron, y se conservan, en ambas márgenes, la anchura del camino oscila entre 6,61 y 6,69 metros. Estos valores son muy semejantes a los 6,68 metros que resultan de las ocho varas castellanas, coincidiendo también lo reseñado para la altura y ancho de los pretiles.

Los pretiles, en el tramo más cercano al puente pequeño, son reforzados mediante cinco contrafuertes ataludados. Construidos con ladrillo y mampostería de piedra local de mediano tamaño, presentan formas y soluciones constructivas divergentes. El primero y mejor conservado es estrictamente un talud adosado al pretil, con un canalillo de desagüe. Los situados más al sur presentan mayor grado de deterioro, al haber sido batidos con más dureza por las corrientes de agua. Adoptan como solución una especie de escalón plataforma de base sobre el que se construye el contrafuerte.

Contrafuertes y revestimiento son una obra que se acomete en un momento único y que se trasdosa como una piel a la cara externa de los pretiles. Estos están resueltos con obra de mampostería que presenta ciertas diferencias a lo largo de su desarrollo. En la zona en que están reforzados con la obra anteriormente descrita, las medidas se modifican con lo parece ser la norma de media vara (41,79 centímetros) de altura y un cuarto de grueso (20,89 centímetros).

En algunos puntos este pretil conserva un remate triangular y el revestimiento que enlucce tanto la cara que da al camino como la que se asoma hacia el campo.

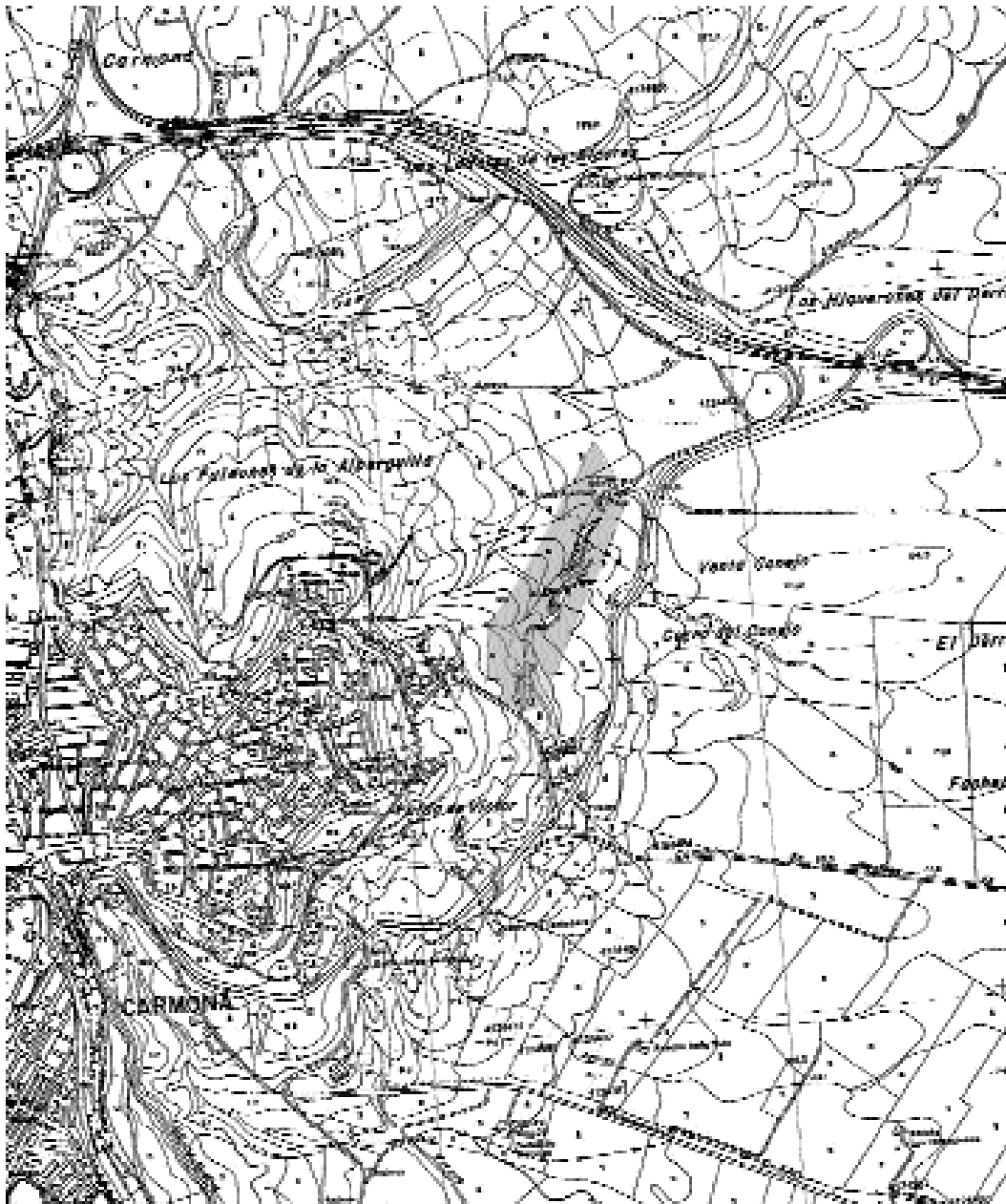


Figura 1. Plano de localización geográfica.

3. FASES

Los dos cortes abiertos por José María Juárez permitieron comprobar la presencia de unidades horizontales de época romana, que certifican que el trazado de la antigua Vía Augusta coincide, al menos en parte, con el de la calzada que se pretende recuperar.

Sobre estas capas, dos pavimentos hablan de dos fases sucesivas. La superficie de losas parece ser el camino sobre el que se llevaron a cabo numerosas reparaciones de mantenimiento, según mencionan los documentos revisados por Juárez.

El pavimento de guijarros responde, con toda probabilidad, a la última remodelación del camino antes de su definitivo abandono.

Es posible que el reforzamiento de los pretiles originales con los contrafuertes antes descritos forme parte de esta obra de 1778-1780.

Por último, en 1839 se formalizó administrativamente la ejecución de la circunvalación meridional de Carmona, lo que en la práctica implica el abandono definitivo de la calzada.

EL PUENTE

LOCALIZACIÓN

El puente se localiza a 600 metros del inicio de la calzada. Sus coordenadas son 268.000-4.151.450 en su extremo septentrional y 268.000-4.151.430 en su lado sur.

MORFOLOGÍA. TÉCNICA CONSTRUCTIVA.

El puente, conocido popularmente como “puente romano o de los “cinco ojos”, presenta efectivamente, cinco vanos abovedados para la circulación de corrientes. El ojo central tiene una luz de unos cinco metros, mientras que los laterales, más pequeños, se abren aproximadamente cuatro. Orientado de este a oeste, mide unos 13 metros de largo por algo más de tres de anchura.

Aunque la tradición popular quiere ver en este puente un resto de ingeniería romana, la mera observación de las fábricas, módulos y técnicas constructivas invalida rotundamente esta posible adscripción cronológica (Durán Fuentes, 2001,

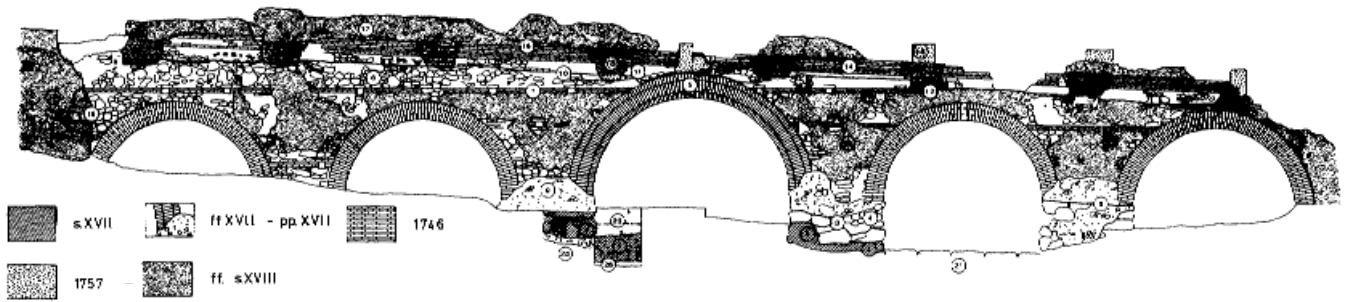


Figura 2. Planta del solar y la cuadrícula.

2002). Los escasos elementos que indican la presencia de un puente anterior ya han sido señalados por Juárez en su disección estratigráfica (Juárez, 2001: 959)

La estructura presenta fábricas distintas. El ladrillo y la mampostería resuelven la mayor parte de la estructura, que se refuerza puntualmente con cantería.

Las bóvedas están construidas con ladrillos de 28 x 13,5 -14,5 x 4,5, mientras que los frentes de lazado hacen uso de “cajones de mampostería de piedra de pequeño tamaño separados por verdugadas de doble hilada de ladrillo, una a soga y otra a tizón”.

Sobre los pretiles de ladrillos se construyen guardacantones de sillarejo de 50 x 40 centímetros. Los remates triangulares de los pretiles se hicieron con mortero resistente y revestido.

Las pilas hacen uso de materiales de acarreo, entre ellos algún sillar que debe provenir de la posible fase romana del puente.

FASES

Nos remitimos al plano donde se vierten las fases analizadas por Juárez.

NOTAS

- (1) Los resultados de estas intervenciones fueron dados a conocer mediante la publicación en el Anuario Arqueológico correspondiente al año 1999:
 - J.M. Juárez Martín “Proyecto de rehabilitación de la Calzada y el Puente de los Cinco Ojos. Intervención arqueológica en el Puente de los Cinco Ojos” Anuario Arqueológico de Andalucía, tomo III-Intervenciones de Urgencia, págs. 940-960
 - J.M. Juárez Martín “Proyecto de rehabilitación de la Calzada y el Puente de los Cinco Ojos. Intervención arqueológica en la calzada” Anuario Arqueológico de Andalucía, tomo III-Intervenciones de Urgencia, págs. 961-970
- (2) En su análisis del sistema de comunicaciones de la Bética imperial, Ramón Corzo rastrea el esqueleto prerromano de las principales vías. Afirma que la Vía Augusta es la culminación de un proceso de vertebración territorial cuyo afán fundamental es poner en relación la costa con el Valle del Guadalquivir. El principal documento que ha permitido reconstruir el trazado bético de esta carretera imperial es el conjunto de los Vasos de Vicarello, que debieron fabricarse en Cádiz (cf. Ramón Corzo 2001, op. cit.: 132-133)
- (3) “...el edificio se construyó históricamente por etapas distintas que son asimilables a los estratos-con funciones constructivas consecutivas y distintas...” (Caballero Zoreda 1996: 56).

BIBLIOGRAFÍA

- CABALLERO ZOREDA, L. 1996 El análisis estratigráfico de construcciones históricas, *Arqueología de la Arquitectura*, 1996, págs. 55-74.
- CORZO SÁNCHEZ, R. 2001 “La Vía Augusta de Baetica” en *La Vía Augusta en la Bética*, Ed. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, pág. 127 ss.
- DURÁN FUENTES, M. *Identificación de puentes romanos en Hispania*, *Obra Pública, Ingeniería y Territorio*, nº 57, diciembre 2001.
- DURÁN FUENTES, M. *Análisis constructivo de los puentes romanos*, *I Congreso de las Obras Públicas Romanas*, Mérida, diciembre 2002.
- J.M. JUÁREZ MARTÍN “Proyecto de rehabilitación de la Calzada y el Puente de los Cinco Ojos. Intervención arqueológica en el Puente de los Cinco Ojos” *Anuario Arqueológico de Andalucía*, tomo III-Intervenciones de Urgencia, págs. 940-960.
- J.M. JUÁREZ MARTÍN “Proyecto de rehabilitación de la Calzada y el Puente de los Cinco Ojos. Intervención arqueológica en la calzada” *Anuario Arqueológico de Andalucía*, tomo III-Intervenciones de Urgencia, págs. 961-970.

CONCLUSIONES

El reconocimiento arqueológico realizado durante el presente año sumado a los datos obtenidos con las excavaciones que se efectuaron por José María Juárez proporcionan un cuerpo informativo denso que permite definir las líneas maestras de evolución no sólo del puente y la calzada, de todo este sector del entorno carmonense. Los objetivos enunciados intentaban cubrir las necesidades del proyecto arquitectónico y conjugarlas con los requerimientos de toda actividad científica.

La puesta en valor de elementos como los que nos ocupan necesitan incorporar a su lectura argumentos no por poco evidentes menos valiosos a la hora de interpretar y comprender el monumento. La relación de Carmona con su hinterland tiene en el puente y la calzada claves imprescindibles para su entendimiento, lo que hace de la recuperación de ambos elementos una actuación prioritaria en una ciudad de identidad eminentemente patrimonial