

II
ACTIVIDADES
SYSTEMÁTICAS
Y PUNTUALES

ANUARIO ARQUEOLÓGICO
DE ANDALUCÍA / 1998

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 1998
ACTIVIDADES SISTEMÁTICAS Y PUNTUALES
INFORMES Y MEMORIAS

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 98. II

Abreviatura: AAA'98.II

Edita: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

Coordinación de la edición:

Dirección General de Bienes Culturales

Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico

C/. Levies, 17. Sevilla

Tel. 955036600. Fax: 955036621.

Impresión: R.C. Impresores

© de la presente edición: Junta de Andalucía.

Consejería de Cultura. E.P.C.

ISBN: 84-8266-241-4 (Obra completa)

ISBN: 84-8266-239-2 (Tomo II).

Depósito Legal: SE-2171-2001-II

PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUPERFICIAL DE UN TRAMO DE LA CALZADA AB OSTIO FLUMINIS ANAE ...EMERITAN USQUE EN SANLÚCAR DE GUADIANA (HUELVA).

FRANCISCO GÓMEZ TOSCANO
JUAN M. CAMPOS CARRASCO
MIGUEL A. LÓPEZ DOMÍNGUEZ
DIEGO GONZÁLEZ BATANERO

Resumen: En este trabajo se describen y analizan los restos de un tramo de la calzada 23 del Itinerario de Antonino localizados en la margen izquierda del río Guadiana, en las cercanías de Sanlúcar de Guadiana (Huelva). La prospección superficial ha permitido documentar dos trazados realizados en diferentes momentos y un asentamiento romano que se ha relacionado con *Praesidium*, la primera *mansio* mencionada en el I.A.

Abstract: This paper describes an archaeological survey carried out along the Guadiana river left border in the nearness of Sanlúcar (Huelva). Two different plans of roman *viae* have been located; also a roman site related to *Praesidium*, the first *mansio* described in the Antoninus itineraria.

ANTECEDENTES.

Esta Prospección Arqueológica en el término municipal de Sanlúcar de Guadiana fue autorizada por Resolución del Director General de Bienes Culturales de fecha 3 de Agosto de 1998, en la que se pretendía documentar un tramo de calzada romana anteriormente localizada (GÓMEZ y otros, 1993), la cual se relacionaba con el trazado de la Vía 23 del Itinerario de Antonio (ROLDÁN, 1975). Además de los datos que se mencionan a continuación, la importancia de los hallazgos ha permitido a los miembros del Grupo de Investigación del Plan Andaluz de Investigación (HUM 0132), vinculados al Área de Arqueología de la Universidad de Huelva, redactar una propuesta de inscripción del conjunto de las estructuras localizadas en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

Fundamentalmente se trata de los restos de una calzada romana que, en parte, todavía es utilizada como camino peatonal de servicio a algunas de las unidades de explotación agropecuaria del entorno del casco urbano de Sanlúcar de Guadiana, o a grandes extensiones de uso cinegético. Este antiguo camino, abierto a pico en la ladera de cerros que conforman la margen izquierda excavada por el río Guadiana en el sustrato del Paleozoico, en la parte de su trazado que discurre entre las afueras del casco urbano y Huerta Torres, y entre ésta y el lugar denominado La Madrina, conserva amplios tramos con el pavimento de losas originales, así como un muro de protección realizado con lajas de pizarra a seco para normalizar la ladera vertiente al río. En el lugar de Casa del Hierro, que domina la confluencia del río Guadiana con el Barranco de Huerta Torres, se localiza un pequeño asentamiento romano que hemos relacionado con *Praesidium*, la primera *mansio* que figura en el mencionado Itinerario. Al nordeste, siguiendo aguas arriba el curso del arroyo, aparece también una infraestructura viaria mucho más monumental, en parte inacabada, pero que se encuentran todavía en buenas condiciones aunque el paso del tiempo ha ajado alguna de sus partes.

METODOLOGÍA Y OBJETIVOS.

La prospección arqueológica superficial, en el espacio comprendido entre Sanlúcar de Guadiana y el Alto de los Estandartes, y entre el Barranco de Huerta Torres y La Madrina (Figura 1), se orientó a documentar exhaustivamente cualquier elemento aflorante que pudiera ponerse en relación con la calzada, tanto de su trazado viario y sistemas de construcción como para la realización de obras de infraestructura, vigilancia, etc. De especial relevancia parecía prospectar las inmediaciones de Huerta Torres y el puerto natural existente entre la confluencia del barranco del mismo nombre y la margen izquierda del río, a 35 kilómetros de la desembocadura del río Guadiana, lo cual concordaba con la distancia a la *mansio* mencionada en el Itinerario de Antonino.

En los trabajos de prospección superficial de este espacio se procedió a la recogida sistemática de los restos de elementos mue-

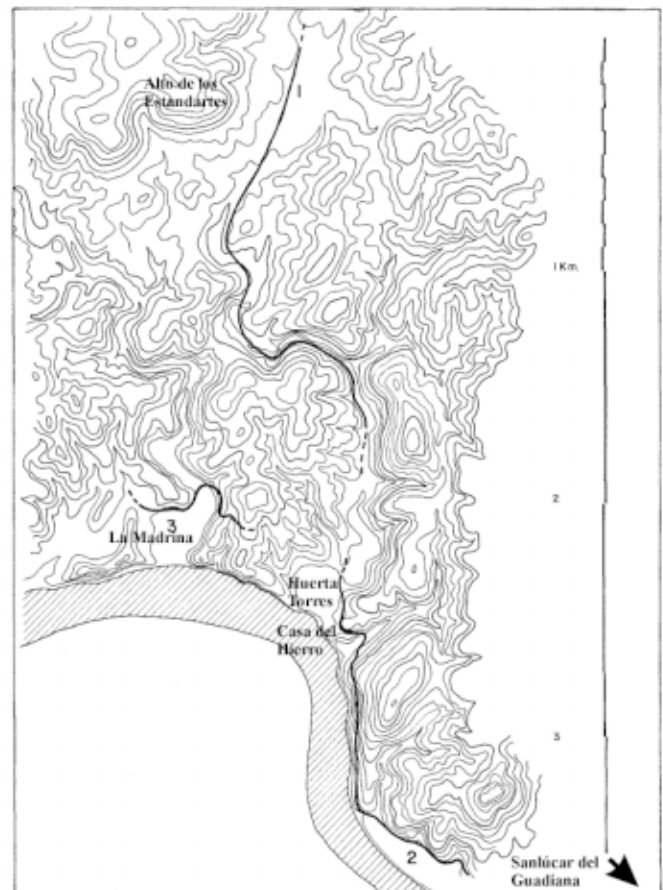


FIG. 1. Localización: 1) Tamo Este; 2) Tramo Sur; 3) Tramo Noroeste.

ble que aparecían en la superficie, cuyo estudio ha podido ofrecer la necesaria vinculación de la vía con la ocupación romana de Casa del Hierro y su posible evolución en el tiempo. La plasmación planimétrica de las estructuras conservadas se ha incluido en cartografía de conjunto, así como en sus diversos tramos a escala adecuada. Para ello se ha utilizado una estación móvil Trimble TDC1, la cual capta la señal de los satélites del sistema *Global Positioning System* (GPS), que se ha corregido con los datos de la estación base (fija) localizada en el Campus de La Rábida, utilizando el software *Pathfinder 1.0* diseñado por Trimble Navigation. Dichos datos se han recuperado en formato DXF y se han tratado en AutoCAD 14 para su plasmación cartográfica. Una vez corregidos los datos, la precisión ha alcanzado niveles de seguridad submétrica, siendo ejemplo de ello las figuras mencionadas, en las que el trazado resultante (Coordenadas Geográficas UTM) se ha superpuesto a la cartografía del M.T.N. a escala 1:10000, sin que se observen errores que puedan ser superiores a un metro. Dado las características monumentales de algunos trazados preservados y otros elementos de su infraestructura, en los trabajos de campo se han obtenido alzados, secciones y plantas a escala 1:20 de los elementos más relevantes, incluyendo partes del arrecife, alcantarillas y puentes. En laboratorio, con posterioridad, se ha procedido a la reconstrucción axonométrica de algunas de las estructuras.

Desde los primeros contactos con la población de Sanlúcar de Guadiana, el hecho de nuestra atención al tramo Barranco de Huerta Torres-Cabezo de los Estandartes, motivaron la curiosidad general por las estructuras pétreas conocidas en el lugar como *Las Cantinas*, puesto que la interpretación de los puentes y del trazado viario allí localizados se han explicado siempre como un intento previo de construir un ferrocarril minero entre Minas Herrerías y el Guadiana, desechado en favor del que se construiría en el siglo XIX hasta el Puerto de La Laja, situado algo más al norte. Esta posibilidad, no desechada abiertamente por nosotros, aunque considerada la explicación popular de una estructura viaria sin uso aparente, ha presidido la búsqueda de cualquier posible referencia a una construcción de cierta envergadura en el Barranco de Huerta Torres desde el siglo pasado. Para ello, se realizó una consulta de los archivos disponibles, especialmente los relacionados con la actividad minera en la zona en los últimos siglos, donde no se ha encontrado ninguna referencia que pudiera relacionarse con la construcción o aprovechamiento de una construcción previa para uso minero. En cualquier caso, con el asesoramiento de técnicos que se han ocupado del uso y mantenimiento de la única línea minera que ha permanecido en servicio hasta muy recientemente, puede confirmarse que la propia sinuosidad del trazado impediría su uso como soporte de una vía de ferrocarril, incluso de vía estrecha, como fueron todas las construidas para tal fin.

LOS TRAMOS DE LA VÍA Y EL ASENTAMIENTO ROMANO DE CASA DEL HIERRO.

A pesar del tiempo transcurrido desde su construcción, que ha dado lugar a que en algunas partes se vean signos de roturas y reparaciones, se aprecia una cierta homogeneidad constructiva a lo largo de todo el recorrido que ha sido posible documentar; ello podría indicar su contemporaneidad y adscripción histórico-arqueológica. No obstante, desde un punto de vista formal, hay que diferenciar entre el tramo Sanlúcar-Huerta Torres y Huerta Torres-La Madrina y el tramo Barranco de Huerta Torres-Alto de los Estandartes. Mientras que el que se ha aludido en primer lugar, aunque estrecho y sinuoso continúa todavía en uso, el último de ellos en la actualidad es un sendero de difícil acceso casi perdido entre la vegetación a pesar de la monumentalidad de su infraestructura, que comienza y termina en esos puntos (Figura 1).

- **Trazado A** (Tramos S y NO): Al sur de Sanlúcar de Guadiana concluye un tramo de camino empedrado que recientemente fue cortado por la carretera construida entre San Silvestre de Guzmán y Sanlúcar, que si en su momento representaba la constatación de una parte de la vía 23 del Itinerario de Antonino en ese término municipal, como la continuación desde la desembocadura del Guadiana hasta la primera *mansio* en él mencionada (BENDALA, 1987), los nuevos tramos documentados más al norte y su posible continuación hasta el área minera de Tharsis, con las mismas características constructivas y funcionales, ya no ponen en duda la localización efectiva tanto del trazado como de la situación de *Praesidium* y *Ad Rubras* (BENDALA, GÓMEZ y CAMPOS, 1999), lo cual invalida cualquier otra relacionada con la alternativa sur (Figura 2), con la que muchos investigadores han especulaba un trazado acorde con el de la actual Carretera Nacional Huelva-Ayamonte (SILLIÈRES, 1990), que si bien pudo existir no se trataría del trazado teórico del Itinerario, sino de una vía secundaria que facilitaba la comunicación de los yacimientos más o menos próximos a la costa entre el Guadiana y el Odiel, a manera de vía alternativa a las rutas de navegación (RUIZ, 1998; BENDALA, GÓMEZ y CAMPOS, 1999).

Por esa razón, claramente reflejado en su carácter unitario y sistema constructivo, estos tramos son el resultado de la planificación de un trazado único que, de forma uniforme, los ingenieros imperiales adaptaron tanto a las características del paisaje donde se construye como a unas necesidades previstas. Al menos desde

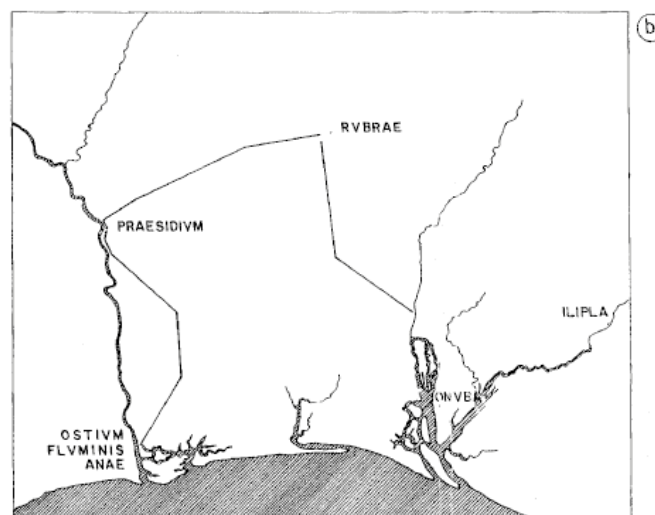
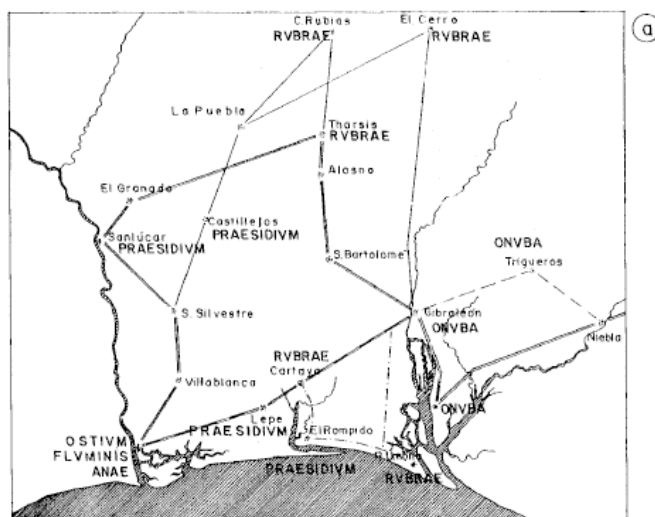


FIG. 2. Diferentes alternativas propuestas. Vía 23 del I.A.

Sanlúcar de Guadiana hacia el norte, y también desde San Silvestre de Guzmán más al sur, el trazado va amoldándose a la topografía que corresponde al paisaje accidentado de esta zona del Andévalo occidental tan cercana a la margen derecha del río Guadiana. Dado que el sustrato del Paleozoico, formado fundamentalmente por pizarras y grauvacas, aflora o está muy cercano a la superficie actual, se realizaron las obras necesarias para que el camino perdurase en el tiempo, dando giros apreciables para evitar la construcción de grandes obras de infraestructura cuando era necesario salvar importantes pendientes -muros de contención y terraplenes- o el curso de un buen número de serpenteantes barrancos estacionales -puentes o badenes- que vierten sus aguas al gran colector del Guadiana. En cualquier caso, desde nuestra perspectiva actual, algunas subidas y bajadas pueden parecer incómodas pero, sin duda, eran las únicas posibles en consonancia con el relieve, y los ingenieros romanos siempre apostaron por los trayectos más cortos entre dos puntos, a pesar de que algunos tramos no fuesen tan llanos como hubiese sido necesario.

En trabajos anteriores (BENDALA, GÓMEZ y CAMPOS, 1999) se ha puesto de manifiesto que los tramos empedrados documentados en el término municipal de Sanlúcar de Guadiana son similares estructural y técnicamente a los también conocidos en el término municipal de San Silvestre de Guzmán, que debieron continuar al menos hasta Villablanca, y que hoy deben estar cubiertos por la carretera comarcal que une ambos núcleos urbanos; el diseño del trazado rectilíneo y el rebaje del sustrato pizarroso en algunas zonas elevadas por erosión diferencial son característicos de una obra romana de la entidad que debía suponerse para la Via 23. Ello ha permitido interpretar que forman parte del tramo mencionado en el I.A., en lo que abunda su concordancia con las veintitrés millas romanas consignadas para la distancia entre la desembocadura del Guadiana y *Praesidium* (BENDALA, 1987). Ahora también es posible interpretar que el trazado continúa, con las mismas características de una *via silice strata*, más al norte de la población de Sanlúcar, alcanzado incluso la población de El Granado desde donde continúa hacia el Este en dirección a la zona minera de Tharsis.

Desde el norte de la población de Sanlúcar, una vez recorridas las primeras decenas de metros desde el punto de partida, comienzan a aparecer los primeros tramos en los que se conserva parte de la superficie empedrada y se pone de manifiesto con más claridad la uniformidad de su construcción. En su adaptación al espacio en que se construye, como es lógico, aparecen zonas donde la pendiente sube serpenteando entre el sustrato excavado y el muro de retención construido en el lado del río (Figura 3), siendo estas pendientes más acusadas al alcanzar los lugares denominados Salto del Diablo y Peña de las Brujas, cortados a pico sobre el río. La construcción de la vía se realiza adaptando en cada caso el trazado a la morfología local; fundamentalmente, se prepara el terreno cortando, si es necesario, el sustrato en las zonas del lado de la pendiente de los cerros y se construye un muro de retención en el lado opuesto tanto para fijar la superficie llana por donde se extenderá el firme como para delimitar el paso. Dado que el sustrato de pizarras que aflora en todo el recorrido es de constitución deleznable sólo por presión, éste no se dejó como superficie final para el tránsito, puesto que la circulación de animales y cargas pesadas rápidamente la deterioraría. Por contra, la roca local se utiliza en el muro de retención que cumple la función de uno de los *marginis* (Lámina I).

Aunque no se han realizado sondeos comprobatorios, en algunas zonas destruidas ha sido posible detectar que, entre el margen cortado en el sustrato y el muro de cierre, primero se depositaba un nivel de piedra local de pequeñas dimensiones y arena que cumplía la función de *rudus*. Sobre esta superficie, que en algunas zonas se aprecia está abombada por su parte central para hacer desaguar hacia los márgenes, se dispuso un piso de bloques de

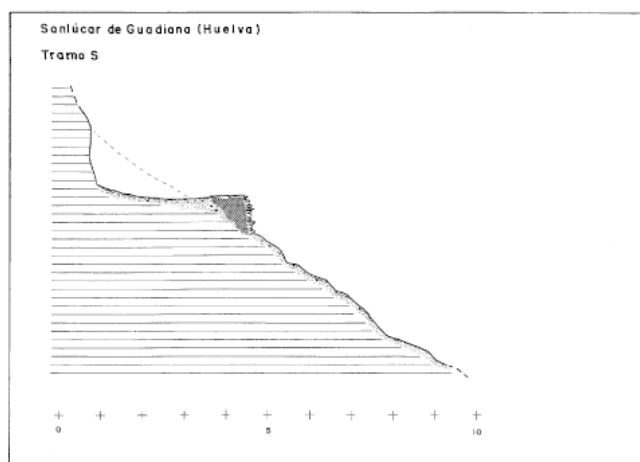
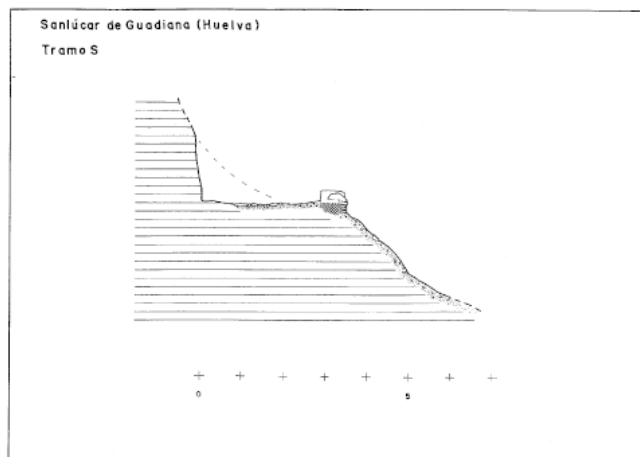


FIG. 3. Tramo Sur; sección del arrecife.



LÁM. I. Tramo Sur. Tramo empedrado.

tamaño variable de caliza gris, grauvacas y los de pizarra de mejor calidad, ya que ésta se exfolia y destruye rápidamente. Las dimensiones de los bloques utilizados son variables, desde medidas centimétricas a las decimétricas, aunque en algunos casos se han documentado losas cercanas a los setenta centímetros; no se trata de losas cortadas siguiendo un módulo más o menos homogéneo o *saxum quadratum*, sino que se han utilizado piedras naturales con las superficies originales más planas hacia arriba, en las que

no se observa ningún tipo de retoque para adaptarlas a su uso como superficie o cubierta transitable, excepto algunos ejemplos que pudieron ser reutilizados de otras zonas. Nuestra impresión es que la mayor parte de los bloques, por su apariencia y el hecho de no presentar huellas de cantería, se obtuvieron en cualquiera de los arroyos y barrancos cercanos.

En general, tal vez debido a reparaciones posteriores, la superficie del arrecife construido no resulta totalmente uniforme, puesto que varía entre medidas cercanas a los tres metros y otras mucho más pequeñas. En el caso de las últimas, observadas en tramos muy torturados actualmente, es posible que las dimensiones inferiores a los dos metros que se aprecian ahora sea el resultado de la erosión de la parte superior de la superficie construida, habiéndose acumulado piedras de diferente tamaño en el fondo de la trinchera, se ha perdido parte del muro de cierre original, o se hayan buscado soluciones improvisadas en momentos muy recientes para su uso como senda transitable sólo por caballerías o personas a pie.

- **Trazado B** (Tramo E): Frente a la uniformidad del trazado anterior, el tramo Barranco de Huerta Torres-Cabezo de los Estandartes presenta unas características que lo diferencian claramente. En este último, para la construcción del arrecife, las estructuras para la circulación de las aguas de lluvia que lo protegen y los puentes que salvan hasta cuatro veces el curso del arroyo son las muestras del empleo de técnicas mucho más avanzadas, y de una planificación que se distancia de la adecuación al espacio que se manifiesta en el Trazado A, que al ingeniero romano no importaba romper cuando se trataba de obras de importancia. Al fondo del valle que conforma el cauce del Barranco de Huerta Torres, hacia el nordeste, desde donde fluye el cauce del arroyo, se comienzan a apreciar los restos de obras de infraestructura que pueden relacionarse con el trazado de un camino. El primer indicio es un corte casi vertical que se ha realizado en el sustrato de pizarras aflorante en la margen derecha del curso del arroyo, bien fuese para obtener material constructivo para la obra de cantería bien para adaptar el camino a ese cortado. Desde este corte hacia adelante, el curso del arroyo va quedando unos pocos metros más bajo que la superficie actual, cortada en vertical en períodos de fuertes avenidas del arroyo. En el perfil resultante es posible observar una cierta uniformidad en la distribución de lajas y cantos sobre las pasadas de gravas y arenas que lo conforman, mucho más heterogéneas, que podrían indicar haber sido amontonadas por la mano del hombre para crear un firme.

Más adelante, siguiendo una alineación casi recta, aislada hoy en día, aparece un primer arco de aliviadero de las aguas de lluvia o alcantarilla (Figura 4; Lámina II) que permite el paso por debajo del camino de un torrente que desemboca en el arroyo. Los propietarios de la zona han confirmado que por ambos extremos continuaba un camino elevado, que fue parcialmente destruido en varias arroyadas de gran intensidad en épocas de fuertes lluvias ya desde los años treinta de este siglo. A partir de aquí, esta parte conecta con los inicios de una zona del camino mucho mejor conservada, donde ya el barranco se presenta profundamente encajado en el sustrato paleozoico, zigzagueando por un cauce a veces dividido en dos, a veces más encajado en el sustrato excavado, o entre pequeñas terrazas y depósitos de arroyada que pueden ser simétricas o alternando a una u otra margen, según lo imponga la sinuosidad de las hoces, todo ello entre una enmarañada y abundante vegetación de ribera, en la que predominan adelfas y rosáceas espinosas, presidida por juncos y un cañaveral de gran desarrollo.

Desde este punto, el camino se adapta al talud derecho del barranco ascendiendo levemente de cota, aunque manteniendo regularmente una pendiente que oscila entre 1-2 grados. Para ello, se construyó un impresionante terraplén forrado de cantería de gran-

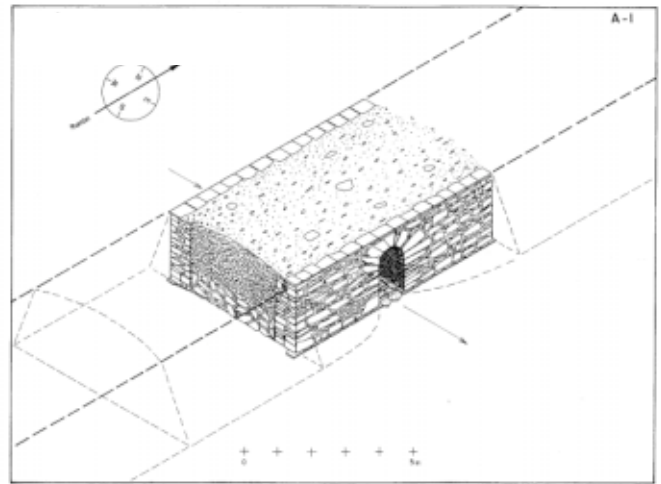


FIG. 4. Tramo Este.



LÁM. II. Tramo E. Alcantarilla 1.

des bloques irregulares sin aparente trabazón de mortero, que fue resuelto en tres, dos y un tramo superpuestos según la pendiente de la ladera y otros condicionantes topográficos preexistentes así lo imponían (Figura 5). Este terraplén continúa formando una amplia curva durante aproximadamente seiscientos metros hasta alcanzar, aguas arriba, una zona donde el cauce deja de estar tan encajado como antes en el sustrato paleozoico. En una ocasión en que la obra intercepta una torrentera natural, se construyó en ésta una estructura con bóveda de cañón para facilitar el paso de las aguas pluviales por debajo del camino en episodios de fuerte lluvias (Figura 6), de características parecidas a la nombrada en los inicios del trazado.

Parece interesante destacar que la construcción normalizada se interrumpe en varias ocasiones, siendo sustituida ésta por una trinchera de dimensiones cercanas a la anchura del arrecife que le precede, que se excava entre el talud del barranco y la ladera que vierte al río. En esos casos no existe la obra de cantería que protegería la estabilidad del camino en su constante ascenso de cota, sino que lo que se observa, fundamentalmente, es un caos de bloques y lajas sueltas que forman un canchal más o menos estable en relación con la pendiente, la vegetación natural y los sedimentos más finos que conforman la ladera actual. Esta interrupción de la obra se aprecia claramente en una zona donde el río deja de estar tan encajonado como en el tramo antes descrito, y aparece una importante hoz que hace que cambie hacia el Este el curso del arroyo. Después del trecho encajonado, ya sobre otras áreas menos

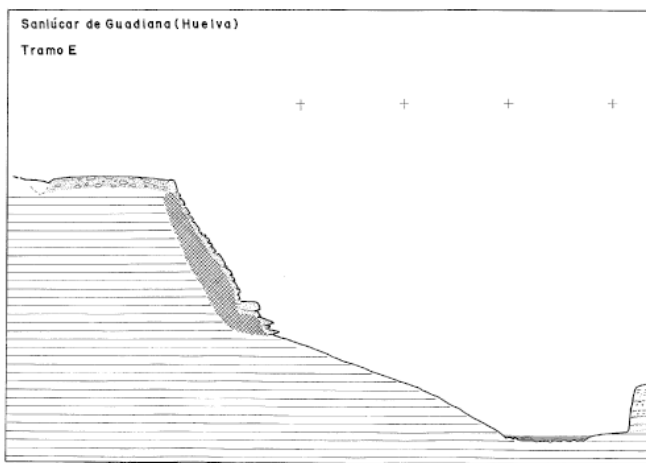
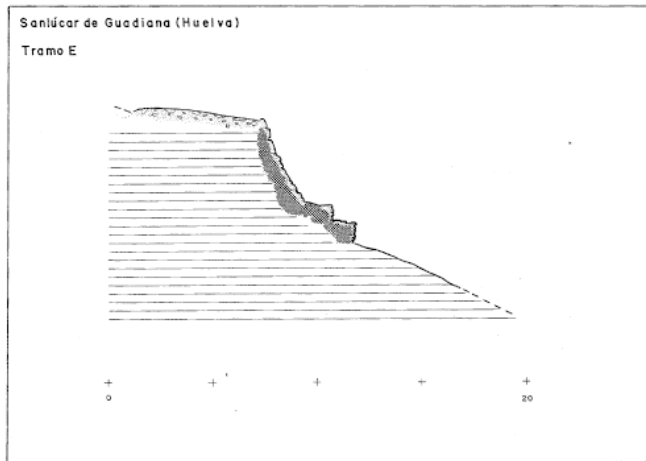


FIG. 5. Tramo Este. Secciones del arrecife.

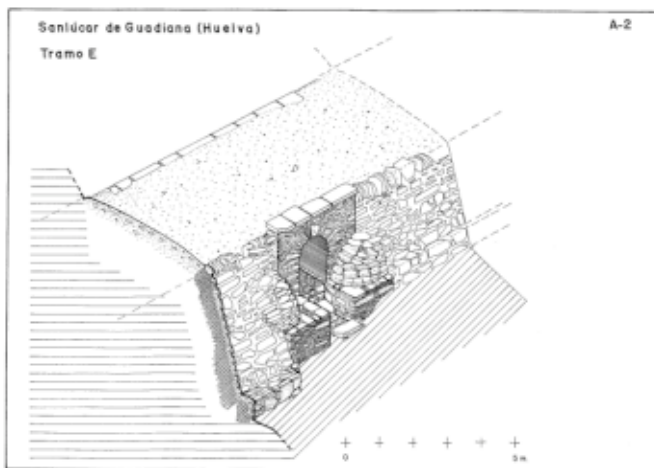


FIG. 6. Tramo Este.

accidentadas, el camino atraviesa en varias ocasiones el cauce del arroyo, por lo que otras tantas veces, hasta cuatro, se hizo necesaria la construcción de puentes para cruzarlo.

Todos ellos presentan características constructivas idénticas: a uno y otro lado del arroyo se elevaron gruesos muros en forma de U que hacían la función de estribos de anchura similar a la del arrecife (Figura 7); habría que destacar que de estas estructuras se conservan alturas cercanas a los cinco metros, y que el mayor de

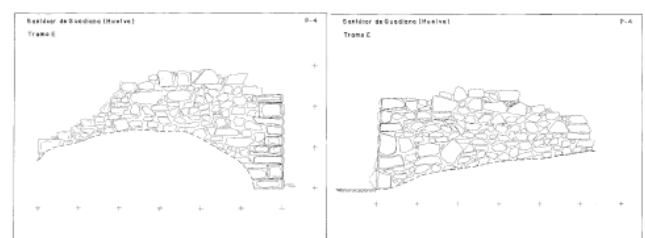
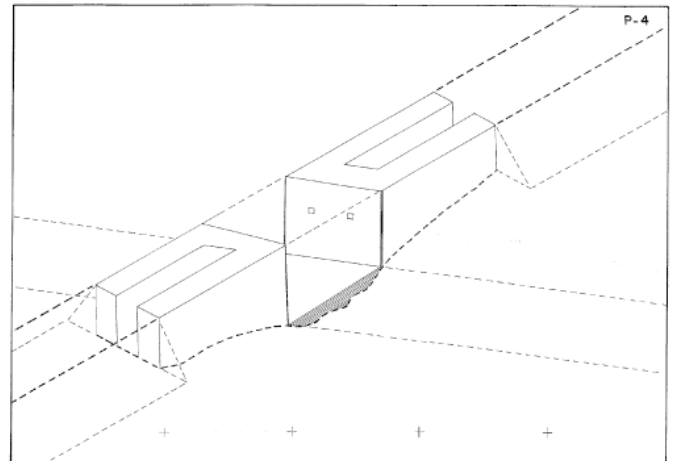


FIG. 7. Tramo Este. Puente P-4.

los puentes mantiene todavía una extensión de 18 metros sumando los dos tramos contrapuestos. En las caras internas de ambos estribos, que quedan enfrentadas entre sí, se abren dos mechinales donde se alojarían gruesas vigas para soportar el peso de la pasarela de madera que permitía franquear el tajo que surcaba el arroyo (Figura 7). Esta disposición de los paños enfrentados hacia el curso del arroyo, cuyas esquinas se alejan del ángulo recto, al presentar el más agudo en el sentido que vierten las aguas, cumple moderadamente la función de tajarar, según se dispone en los pilones de puentes que salvan otros cauces de mayor envergadura. De la misma forma, aunque el trazado de las dos estructuras es perpendicular al cauce excavado por el arroyo, el sesgo de dichos paños se adapta al sentido de la circulación de las aguas en períodos de estiaje. Toda la obra de cantería se realizó con piedra local, incluso pretiles y esquinas, así como las dovelas de los arcos de las alcantarillas, destacando el labrado de los sillares de mayor tamaño en la terminación de los quicios en los puentes (Lámina III), especialmente el almohadillado en los denominados P-3 y P-4.



LÁM. III. Tramo E. Puente P-4.

Superada la cota entre el río y las alturas del Cabezo de los Estandartes se interrumpe el trazado en un área menos agreste, mientras que más al NE, en las cercanías de la población de El Granada, vuelven a aparecer restos empedrados con las mismas características que las del tramo Sanlúcar-Huerta Torres-La Madrina descrito anteriormente, lo cual puede interpretarse como que no existía la necesaria continuidad entre ambos tramos.

Como constatación de que la obra nunca finalizó y que por ello no fue utilizada, al terminar el trazado en la zona más encajada del barranco, en las inmediaciones de P-1, se observa que ni se excavó la trinchera ni se construyó el arrecife. En cualquier caso, en las zonas donde se construyeron los puentes para salvar el curso del arroyo, la diferencia entre la altura de los puentes y la continuación del arrecife harían necesario rebajar todavía, en su caso, varios metros tanto del sustrato como del fondo de la trinchera, si no se quería que la diferencia de pendiente imposibilitara el tránsito de vehículos con ruedas, o que éste fuese muy dificultoso.

- **El hábitat romano de Casa del Hierro:** Desde 1993, la localización de este hábitat, en el eje de la vía romana y junto a la confluencia del Barranco de Huerta Torres con el Guadiana, nos pareció de extrema importancia puesto que podía relacionarse con *Praesidium*, la primera *mansio* mencionada en la vía 23 del Itinerario de Antonino. En una pequeña meseta donde en parte aflora el sustrato del Paleozoico (Figura 1), cortada casi en perpendicular sobre el Guadiana por su vertiente Este y aislada por su parte Sur por el lecho excavado por el Arroyo de los Manantiales, parece un espacio estratégico que reúne las características necesarias para la instalación de una pequeña guarnición creada para la vigilancia del curso del río y la ensenada adyacente, la cual bien pudo ser utilizada como puerto fluvial. En superficie existen abundantes restos constructivos de todo tipo, tales como ladrillos, placas de revestimiento, tégulas e ímbrices, así como numerosos fragmentos cerámicos, entre los que hay que destacar el amplio volumen de importaciones del Norte de África, tanto cerámicas finas de mesa -*Sigillatas Claras*- como de cocina -*Común Africana*-; asimismo, aparecen otros tipos cerámicos como *Sigillatas Hispánicas* y *Sudgálicas*, cerámica común y ánforas, que abarcan desde los inicios del siglo II hasta finales del siglo VI d. C., es decir, unos quinientos años de ocupación ininterrumpida.

CONCLUSIONES

Los trabajos realizados en el marco de esta actuación han permitido adentrarnos en la problemática de la caminería implantada por Roma en el extremo suroeste de la provincia Bética que, en la mayor parte de los casos, se adapta a otra preexistente, su continuidad en siglos posteriores, y su perduración en la actualidad. En cualquier caso, se ha relacionado la investigación histórica con la posibilidad de conocer las características de un monumento de gran relevancia patrimonial, para lo cual se solicitaron el permiso de prospección y los fondos necesarios, incorporando a nuestro patrimonio un monumento de excepcional importancia.

En relación con su explicación histórica, una vez que se relacionan los datos obtenidos en la prospección con los que anteriormente eran conocidos, parece claro que en época romana dos tipos de vías surcaban el territorio de la actual provincia onubense. Las vías de comunicación interna, constituidas por vías de carácter minero fundamentalmente, y las vías de comunicación externas, que permitían el enlace con otras zonas de Hispania o incluso de fuera de la Península Ibérica. La vía que iba desde la desembocadura del Guadiana -*ab ostio fluminis Anae*- hasta la zona minera de Tharsis -*ad Rubras*- formaba parte evidente de las del primer tipo, esto es, de aquellas que facilitaron la explotación económica de las zonas mineras y pusieron en contacto los centros de producción

minero-metalúrgicos del interior con los puertos donde se embarcaban los metales. Todas ellas constituyen una red viaria con dirección aproximadamente norte-sur, desde el interior hacia los puntos de embarque de las rutas fluviales o marítimas o hacia el eje oeste-este que unía *Onuba* con *Italica*, la cual permitía el contacto entre el estuario de los ríos Odiel-Tinto y el Valle del Guadalquivir y su continuidad por el gran eje viario de la Bética, la *Vía Augusta* (RUIZ ACEVEDO, 1998; BENDALA, GÓMEZ y CAMPOS, 1999).

Las rutas externas, conectadas con las fluviales y marítimas, tuvieron una clara función comercial, pero también político-administrativa; el eje transversal *Onuba-Hispalis* permitió la cohesión de los más importantes núcleos de población de la zona -*Onuba*, *Ilipla*, *Ostur*, *Tucci*- al garantizar la conexión de un territorio relativamente marginal y servir de cauce a la labor burocrática y judicial de la administración provincial. Pero, al mismo tiempo, estas rutas externas y sus enclaves en el río Guadiana, en el estuario de la ría de Huelva y otros en los ríos Guadamar y Guadalquivir, sirvieron de referencia para el trazado de las vías mineras dando lugar a la conformación una típica estructura dendrítica, ya que desde esos enclaves partían ramales hacia el norte para alcanzar la zona minera y así sus puntos de extracción y producción.

Uno de esos ramales es en el que se integran las estructuras documentadas en el entorno de Sanlúcar, que desde las minas de Tharsis -*Rubrae*- se construyó para alcanzar el río Guadiana, la ruta fluvial más cercana para embarcar su producción metalúrgica como una alternativa a la más larga de la ría de Huelva por *Onuba*. Mientras que las rutas anteriores estuvieron en uso desde siglos antes al formar parte de la estructura urbana del territorio occidental desde la Edad del Bronce (CAMPOS y GÓMEZ, 1995; GÓMEZ, 1997), ésta otra no tenía precedentes, por lo que debió ser proyectada y trazada en época romana.

Con los datos obtenidos podría asegurarse que este trazado se construye y utiliza por primera vez en el intervalo cronológico que aportan los materiales arqueológicos documentados en Casa del Hierro y otros localizados en ambas márgenes del río (GÓMEZ y otros, 1993). Los topónimos mencionados en la descripción de su trazado -*ostium fluminis Anae*, *Praesidium*, *Rubrae*- son netamente latinos, lo cual corrobora el diseño y la construcción de la vía en época romana y revela la realidad geográfica e histórica del momento: la desembocadura del río Anas -*ostium*-, y después una *mansio* con función de puerto fluvial y que también incluía una posible guarnición -*Praesidium*- y otra más adelante que alude a una característica cromática -*Rubrae*- que la describe o se observa en su entorno, que son muy diferentes a las siguientes -*Onuba*, *Ilipla*, *Tucci*- de origen claramente prerromano.

Desde esta perspectiva debemos plantear cuál fue la ruta de interacción prerromana entre ambas márgenes del Guadiana en la zona cercana a su desembocadura. Por una parte, sin duda, la navegación marítima y fluvial siempre cumplió esa función, pero debieron existir caminos terrestres entre el Algarve y la ría de Huelva que después no se materializaron en época romana o, al menos, no aparecen mencionados en el Itinerario de Antonino. Por otra, la conexión más al norte parece estar confirmada desde siglos antes (Avieno, Or. M.), su existencia hasta la Plena Edad Media (al-Idrisi) y Contemporánea (CLIMENT, 1866), donde el tramo más bajo conectaría a Huelva con Gibraleón y las cercanías a las minas, que coincide con el tramo romano *Onuba-Rubrae*. De lo que no quedan dudas es que el tramo del Itinerario de Antonio entre la desembocadura del Guadiana y la ría de Huelva no discurría por otras zonas más meridionales como se había planteado incluso muy recientemente (SILLIÈRES, 1990), sino adentrándose en el Andévalo occidental, hacia los recursos mineros (Figura 2).

Parece claro que los antiguos caminos se abrieron y perpetuaron en función de la explotación económica del territorio y que las nuevas vías se construyen para cumplir esa función y unas estrate-

gias que deben relacionarse con otras necesidades posteriores. Si no existen huellas de ocupación prerromana en las cercanías de la margen izquierda del Guadiana que pueda ponerse en relación con la implantación del fenómeno urbano en el conjunto de la

Tierra Llana de Huelva que culmina con la romanización (CAMPOS y otros, 1992), tal vez la interacción de la vía fluvial del Guadiana con los nuevos caminos implantados por Roma ayuden a conocer al menos el final del proceso.

Bibliografía

- BENDALA GALÁN, M. "Ab ostio fluminis Anae...". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid*. Madrid, 1987.129-139.
- BENDALA GALÁN, M., GÓMEZ TOSCANO, F. y CAMPOS CARRASCO, J.M. «El tramo de calzada *Praesidium-Ad Rubras* del IA 23». Actas II Congreso de Arqueología Peninsular. Zamora, 1999.
- CAMPOS, J.M. y GÓMEZ, F. «El territorio onubense durante el Bronce Final». *Actas del Congreso Conmemorativo del V Symp. Intern. de Prehistoria Peninsular «Tartessos, 25 años después. 1968-1993»*. Cádiz, 1995. 137-158.
- CAMPOS, J.M., BORJA, F., GÓMEZ, F., CASTIÑEIRA, J. y GARCÍA, J.M. «Dinámica de asentamientos y evolución de sistemas naturales. La secuencia holocena del litoral y prelitoral entre el Guadiana y el Guadalquivir. Ocupación y territorio en la Tierra Llana de Huelva». En J.M. Campos y F. Nocete (Coord.) *Investigaciones Arqueológicas en Andalucía (1985-1992). Proyectos*. Sevilla, 1992. 779-798.
- CLIMENT, M. *Crónica de la provincia de Huelva*. Madrid, 1866.
- GÓMEZ, F., CASTIÑEIRA, J., CAMPOS, J.M., BORJA, F. y GARCÍA, J.M. «Prospección Arqueológica Superficial. Interfluvio Guadiana-Piedras». *Anuario Arqueológico de Andalucía*. (AAA'91), II. Cádiz, 1993. 239-246.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid-Granada, 1975.
- RUIZ ACEVEDO, J.N. *Las vías romanas en la Provincia de Huelva*. Huelva, 1998.
- SILLIÈRES, P. *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*. Paris, 1990.