

Fe de erratas

Trapero Fernández, P., Argüelles Álvarez, P. A. y Ménanteau, L. (2025). “El trazado de la vía Augusta entre *Gades* e *Hispalis*”. *Archivo Español de Arqueología*, 98, 742. DOI: <https://doi.org/10.3989/aespa.098.025.742>.

Se modifica este artículo para introducir el apartado de Fuentes de financiación.

19 de julio de 2025

El trazado de la vía Augusta entre *Gades* e *Hispalis*

The layout for the road of the Via Augusta between Gades and Hispalis

Pedro Trapero Fernández

Universidad de Cádiz

pedro.trapero@uca.es - ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-5808-054X>

Patricia A. Argüelles Álvarez

Universidad de Santiago de Compostela

patricia.arguelles@usc.es - ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-8973-7751>

Loïc Ménanteau

UMR 6554 LETG, CNRS – Nantes Université, Francia

loic.menanteau@univ-nantes.fr - ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-0616-4079>

Enviado: 19-09-2024. Aceptado: 11-02-2025. Publicado online: 16-04-2025.

Cómo citar este artículo / Citation: Trapero Fernández, P., Argüelles Álvarez, P. A., Ménanteau, L. (2025). "El trazado de la vía Augusta entre *Gades* e *Hispalis*". *Archivo Español de Arqueología*, 98, 742. DOI: <https://doi.org/10.3989/aespa.098.025.742>.

RESUMEN: El presente estudio traza el recorrido del primer tramo de la Vía Augusta desde la antigua ciudad de Gades hasta Hispalis. Para ello, se han revisado y reelaborado datos preexistentes, incorporando, además, nuevos materiales que enriquecen el conocimiento sobre esta infraestructura viaria de época romana. La investigación se sustenta en un exhaustivo trabajo de prospección de campo, complementado con un análisis detallado de la cartografía actual y la aplicación de herramientas avanzadas de Sistemas de Información Geográfica (SIG), así como en el uso de ortofotografías y técnicas de teledetección. Gracias a esta metodología, se ha logrado describir con precisión el trazado de la vía y sus características. Asimismo, se examinan aspectos clave como su estado de conservación, las posibles modificaciones sufridas a lo largo del tiempo y la existencia de ramales secundarios que pudieron conectar con otras rutas de la red viaria romana.

Palabras clave: *Gades*; *Hispalis*; calzada romana; prospecciones; SIG; *Baetica*.

ABSTRACT: This study outlines the route of the first section of the Via Augusta from the ancient city of *Gades* to *Hispalis*. To this end, pre-existing data have been reviewed and reanalyzed, while new materials have been incorporated to enhance our understanding of this important Roman road infrastructure. The research is based on an extensive field survey, complemented by a detailed analysis of current cartography and the application of advanced Geographic Information Systems (GIS) tools, as well as the use of orthophotography and remote sensing techniques. This methodology has made it possible to accurately describe the road's trajectory and characteristics. Furthermore, key aspects are examined, including its state of preservation, the modifications it has undergone over time, and the existence of secondary branches that may have connected it to other routes within the Roman road network.

Keywords: *Gades*; *Hispalis*; Roman road; prospections; GIS; *Baetica*.

Copyright: © 2025 CSIC. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia de uso y distribución Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

1. INTRODUCCIÓN

Las vías romanas son elementos históricos cruciales para comprender aspectos del paisaje, territorio, sociedad y economía del Imperio romano. Las vías, en cualquier período histórico, tienen una relación directa con el poblamiento. Entender la red viaria de una sociedad nos aproxima a su configuración social y propio devenir histórico-cultural. No existe una metodología única para el estudio de la caminería histórica. En concreto, los caminos romanos suelen adecuarse a los preexistentes caminos naturales, y en el caso particular de la Bética, a posibles accesos previos, como los generados por los adentados durante las campañas cartaginesas (Blázquez, 2006). De ahí la dificultad en ocasiones de poder identificarlos cronológicamente. Por otro lado, caminos medievales y modernos tienden a solaparse sobre el viario primitivo dificultando su trazado y análisis estructural. A ello, se suma el asfalto de las actuales carreteras, así como roturaciones en el terreno y, en la Baja Andalucía, un profundo cambio de paisaje en los últimos decenios. De ahí que, además del propio papel arqueológico, las fuentes históricas, itinerarias y las epigráficas (en relación con miliarios), sean entre otras, herramientas clave para poder identificar las vías romanas.

Para el caso de la vía Augusta en el territorio de la Bética, son numerosas las fuentes históricas que ofrecen datos muy relevantes para reconstruir su primitivo trazado. No obstante, como veremos, dada la modificación contemporánea del paisaje, no siempre ha resultado sencillo identificar con total fiabilidad su vetusto diseño.

En el caso de la península ibérica, la vía Augusta fue una de las arterias principales que conectaba la provincia *Baetica* con la *Tarraconensis* hacia tierras galas. Enlazaba todos los centros administrativos de la propia provincia *Baetica*. Así desde *Gades*, se dirigía por *Hispalis* a *Corduba*, y por las actuales Menjíbar, Linares y Hellín llegaba a *Cartago Nova* y posteriormente Valencia, Sagunto y *Tarraco*, para continuar dirección a Badalona y Gerona y cruzar los Pirineos hacia la *Narbonensis*.

En este artículo se presentan materiales inéditos que permiten dibujar el primer tramo del trazado *Gades-Hispalis*, reelaborando los datos anteriores. De este modo, a tenor de datos de prospección de campo y la cartografía actual, hemos analizado el itinerario ofreciendo una propuesta definida, venciendo así las posibles dudas objeto de debate. Además, se analiza el estado de la cuestión de las vías en la zona, debatiendo cuestiones relativas a la conservación de las vías, para comprender el porqué de su trazado y otros posibles ramales secundarios.

2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Son numerosos los trabajos que se han interesado por el estudio de la vía Augusta. Quizá, por un lado, por su relevancia dentro del contexto hispanorromano y por otro, porque es la calzada romana más larga de Hispania, que con unos 1500 km atravesaba desde los Pirineos hasta Cádiz (Saavedra, 1862, pp. 65-66; Roldán, 1975). De este modo, la superficie de trabajo es muy extensa y ha dado pie a numerosos análisis tanto generalistas como regionales, siendo grande la multiplicidad de trazados generados y muy compleja su caracterización (Járrega, 2019; Moreno, 2022). En estas líneas presentamos un resumen de estos, haciendo una mención cronológica sobre aquellos que, además, aluden específicamente a la zona geográfica que nos ocupa entre Cádiz y Sevilla.

Uno de los trabajos más antiguos que tratan (con poca profundidad) la vía Augusta, corresponde al erudito F. Fernández-Franco, quien apuntaba que: “nunca la república romana hizo tan inmenso gasto en ningún edificio de España” (Fernández, 1596). Siglos después en el año 1779-1780 el plano del ingeniero F. Fernández-Angulo, permitiría tener una primera aproximación desde el *Portus Gaditanus* a Sevilla (Sillières, 1976, pp. 28-29; 1977, pp. 331-343; Capel *et al.*, 1983, p. 179). Este autor a través de hallazgos materiales en superficie dibujó la primera propuesta para su trazado. Incluyó el estudio de materiales de la propia vía y sus coordenadas.

P. Sillières estudia en la década de los años 1970 la vía Augusta desde Córdoba a Cádiz, en particular en el tramo que nos interesa desde Cádiz; analizando las fuentes históricas, epigráficas y edificaciones asociadas al camino. A ello le suma un análisis de la topografía del territorio (Sillières, 1976). Estudio que completa con las prospecciones sobre el terreno realizadas al año siguiente (Sillières, 1977), con L. Ménanteau para el tramo entre Sevilla y Cádiz. En 1990, analiza las distancias de las *mansiones* recogidas en el Itinerario de Antonino proponiendo la posición en la geografía actual (Sillières, 1990a, pp. 300-308).

Paralelamente a la publicación de P. Sillières, M. A. Herradón (1990) analiza el caso viario de la Bética desde el estudio epigráfico, con especial interés en los miliarios. En este estudio se cita el caso de la vía Augusta, aludiendo a que esta recoge numerosos ejemplos epigráficos. Si bien no describe el trazado viario, alude a las cronologías de los miliarios desde Augusto hasta Valentiniano.

R. Corzo y M. Toscano publican varios trabajos sobre la vía Augusta, y en particular, una monografía de las vías romanas andaluzas. En esta obra se dedica un capítulo entero a la vía Augusta y el tramo *Gades-Castulo*

incorporando fotografías aéreas inéditas que les permiten realizar una propuesta detallada del camino, aunque es un trazado que no pasa por *Hasta Regia* (Corzo y Toscano, 1992a, pp. 89-130; 1992b).

Por su parte, el equipo de A. Sáez reinterpreta el trazado de la vía Augusta en el contexto de la *mansio* de *Ad Pontem*, mediante los materiales localizados en varias excavaciones en la zona de San Fernando (Sáez *et al.*, 2004).

M. A. Cortijo (2008) publica un artículo sobre las aportaciones al estudio de la Bética desde el análisis territorial del Itinerario de Antonino. Es interesante esta obra para nuestro estudio porque analiza la distribución de las vías, y para la Bética concluye que esta estaba conectada por 11 vías que conducen a las ciudades de primer orden, así como los mares Atlántico y Mediterráneo. Incluyendo una salida hacia la provincia Tarraconense y la Lusitana.

M. T. Henares (2008) prospecta el tramo de la vía en la zona del Bajo Guadalquivir, y aporta nuevos datos arqueológicos para la zona de Coria del Río, si bien, igualmente, realiza un análisis histórico para el sector *Hispalis-Gades*.

El tramo de la vía a su paso por Jerez de la Frontera, es decir del *Portus Gaditano* a *Hasta* ha sido documentado por C. Alonso y L. Ménanteau (2010) en un artículo sobre puertos en la antigüedad andaluza.

C. Paz (2011) por su parte, estudia el tramo de la vía Augusta, pero desde *Hispalis* (precisamente nuestro punto final de estudio) hasta Córdoba. Por lo tanto, las alusiones a nuestra parte del trazado no contienen datos relevantes para estas páginas, si bien es fundamental para comprender la continuidad y conectividad del trazado viario presentado en este estudio.

El trabajo más reciente publicado sobre la vía Augusta en la Bética corresponde a M. G. Schmidt (2021). Si bien es un estudio general de toda la Bética, incluye el tramo que nos atañe desde *Gades* a *Hispalis* aunque como indicamos, hace un repaso y no ofrece nuevos datos, aludiendo a la ya citada obra de P. Sillières, quien por su parte, indicó la vía Augusta fue la principal de la Bética (Sillières, 1990a, p. 291). Por último, tenemos la obra de Martín-Arroyo (2018), que, aunque analiza las implicaciones de la colonia *Hasta Regia*, dedica un capítulo a revisar los caminos romanos de esta parada entre Cádiz y Sevilla.

En términos generales, el estado de la cuestión se ha basado en revisiones de la vía con propósitos distintos o en descripciones de su trazado que incluyen la identificación de paradas y otros detalles. Sin embargo, la precisión topográfica no ha sido una prioridad fundamental, dado que la mayoría de las propuestas se han elaborado utilizando cartografías simplificadas a pequeña escala. En el caso que nos ocupa, además la mayoría de las opciones son similares, salvando algunas propuestas diferentes, como la de Rambaud (1996), que sitúa *Portus Gaditanus* en Mesas de Bolaños. Sin embargo, la comunidad científica es unánime al situar las *mansiones* de esta vía, lo que añadido a las abundantes referencias arqueológicas y cartográficas nos permite desarrollar con precisión el trazado de la vía.

3. MATERIALES PARA SU ESTUDIO

3.1. Las fuentes clásicas

Para una correcta comprensión del trazado de la vía Augusta resultan fundamentales los datos que ofrece el Itinerario de Antonino y los vasos de Vicarello (Aurès, 1868). Las fuentes clásicas, en este caso itinerarias, son esenciales para identificar la vía de objeto de estudio y plantear hipótesis como punto de partida. El Itinerario de Antonio de finales del s. III, llega a nuestros días tras diversas copias medievales que han ido acumulando diversos errores, fruto de las diversas reproducciones. No obstante, es un documento de referencia para identificar calzadas romanas por la descripción de las *mansiones* y distancias que recoge. Así la vía Augusta *Item a Gadis Corduba* 409.1 (Cuntz, 1929, p. 63; Itin. Ant. 409, 1-410,3) es citada con 102 millas de Cádiz a Sevilla:

<i>Mansiones</i>	Distancias
<i>A Gadis</i>	
<i>Ad Pontem</i>	XII
<i>Portu Gaditano</i>	XVIII
<i>Hasta</i>	XVI
<i>Ugia</i>	XXVII
<i>Oripo</i>	XXVIII
<i>Hispali</i>	VIII

Por su parte, los vasos apolinales o de Vicarello son cuatro recipientes de plata, de forma cilíndrica con inscripciones grabadas, las cuales detallan el itinerario y distancias de las estaciones entre *Gades* a Roma con un total de 1841 millas. El 4º vaso de Vicarello (*CIL* 3284) dividido en columnas, se diferencia de los anteriores en que al comienzo de la primera columna indica el primer y último lugar del camino, *A Gadibus Roma*. Cabe decir que la *mansio Ad Pontem* no aparece en los vasos de Vicarello, lo cual podría quedar justificado con que dicho puente, sí citado en el Itinerario de Antonino de fin del s. III, se habría levantado unos años después de la fecha de los vasos (de época de Vespasiano) (López y Pérez, 2013, p. 22).

<i>Mansiones</i>	Distancias (Sillières, 1990a, pp. 291-293)
<i>A Gadibus</i>	
<i>Ad Portu</i>	XXIII
<i>Hasta</i>	XVI
<i>Ugiae</i>	XXVII
<i>Oripo</i>	XXIII
<i>Hispali</i>	VIII

Aludiendo a fuentes clásicas, aunque no itinerarias, nos interesa mencionar a autores como Polibio (Pol. III.39) o Estrabón con su *Geographia* (Est. III.4,9), quienes aluden a la vía. Plinio el Viejo igualmente apunta algunas ciudades y distancias, pero sin especificar si está refiriéndose en concreto al trazado de la vía Augusta (*Hasta*, Plin. III.11; *Hispalis*, Plin. II.219, Plin. III.11; *Oripo*, Plin. III 11). Por su parte, las referencias al *Portus Gaditanus* en los textos grecorromanos son escasas e imprecisas, siempre en relación con el paso de la vía Augusta. Será Estrabón quien menciona su fundación a manos de Lucio Cornelio Balbo, el Menor, tras las conquistas de África en el s. I a. C. (Est. III.5,3). Pomponio Mela también cita el *Portus Gaditanus* en la bahía de Cádiz (Pomp. Mel. III.4).

Por último, es necesario mencionar el caso del *Anónimo de Rávena*. Aunque se trata de una compilación de itinerarios romanos realizada en el siglo VII, parece basarse en fuentes bajoimperiales. Las copias conservadas presentan variantes y datos alterados debido a las sucesivas reproducciones, un fenómeno similar al observado en el ya citado *Itinerario de Antonino*. No obstante, sus referencias a la Vía Augusta carecen de relevancia, pues ni siquiera es descrita en su totalidad (faltando el tramo Córdoba – Écija). Si bien el tramo Cádiz-Sevilla, que es el que nos interesa en estas páginas, sí se menciona (An. Rav. 315, 3-5, 11-14; 306, 3-5). En el listado de ciudades enumeradas para nuestra zona de estudio, se alude a *Gaditana*, *Portum* y *Hasta*, coincidiendo con el Itinerario de Antonino, pero después la lista cita también *Serpa* y *Pace Iulia* entre otras, aludiendo al territorio portugués.

3.2. Fuentes arqueológicas

Desde el punto de vista arqueológico reconocer un trazado viario requiere su localización por huellas en el terreno o excavación arqueológica (Sillières, 1990b, pp. 411-430). Además, el estudio de la epigrafía, como los miliarios, da información segura, siempre y cuando se localicen *in situ*. En el caso de la vía Augusta tenemos mucha información arqueológica. Primero, porque atraviesa varios ramales de brazos de marisma donde se ha conservado su huella bastante bien, como en el caso de la marisma de las Mesas, donde es la misma vía fosilizada, y gracias a ello se puede identificar desde la ortofotografía aérea. Por otro, tenemos constancia de la vía excavada en al menos dos puntos diferentes, el más importante en el denominado El Muelle en su paso por el estero de Mesas de Asta (Ménanteau, 1978, pp. 46-50). Sobre la epigrafía, por desgracia, no hay grandes documentos, salvo un miliario de Nerón en el trazado de la vía junto a El Puerto de Santa María (*CIL* II, 4734) y una inscripción en el puente de Las Alcantarillas, en Los Palacios y Villafranca (Thouvenot, 1940, p. 509; Sillières, 1990a, p. 163). Con todo, la última información arqueológica clave para poder reproducir el trazado son las propias paradas o *mansiones*, las cuales tenemos casi sin duda localizadas. *Gades* centro de la actual Cádiz, *Ad pontem* como el Puente Zuazo en San Fernando, *Portus Gaditanus* actual El Puerto de Santa María, *Hasta* actual Mesas de Asta, *Ugia* en Torres de Alocaz, *Oripo* en Torre de los Herberos e *Hispalis* en la ciudad de Sevilla. En este sentido, las distancias de los itinerarios cuadran, por lo que la pregunta de investigación está en su trazado entre estos puntos.

3.3. Fuentes geográficas

Buena parte del presente estudio ha sido posible gracias a la información cartográfica, que permite situar en el espacio los vestigios de la vía. En primer lugar, se dispone de diversos recursos cartográficos, como los mapas fisiográficos de la bahía de Cádiz, fundamentales para el análisis del contexto geográfico (Guillemot y Ménanteau, 1989). Estos documentos permiten identificar los cambios en la topografía y los desafíos asociados al cruce de la costa y las marismas.

El área de estudio incluye la paleo-desembocadura del Guadalquivir, un amplio espacio que en época romana habría sido navegable y conformaba una laguna costera. Asimismo, se ha empleado una amplia gama de ortofotografías históricas, destacando especialmente el mapa del vuelo americano realizado entre 1954 y 1956. Este material constituye un hito en el análisis territorial, tanto por ser la primera serie de fotografías aéreas continuas como por ofrecer una visión del paisaje antes de las grandes roturaciones agrícolas y la expansión urbana. Además, se han utilizado otras series, como la interministerial de 1978 y ortofotografías actuales.

Junto con estos recursos, se ha recurrido a cartografía histórica, en particular los mapas topográficos a escala 1:50000 elaborados por el ejército en distintos periodos, específicamente entre 1898 y 1917 para la zona de estudio. Este análisis se complementa con el estudio de la toponimia, tanto vigente como desaparecida, que proporciona indicios sobre el trazado de la Vía Augusta. En este sentido, la aparición recurrente de topónimos como "Camino de los Romanos" o "del Arrecife" sugiere la posible localización de la vía. Finalmente, la cartografía histórica también ha sido utilizada para analizar el trazado viario medieval y moderno, permitiendo diferenciar los caminos posteriores a la infraestructura romana.

4. METODOLOGÍA

El estudio de una vía romana no es sencillo ni tampoco existe una única metodología específica que permita identificar y estudiar un camino antiguo. Existen múltiples propuestas de análisis de las fuentes itinerarias en combinación con datos de campo arqueológicos y cartografía histórica (Chevalier, 1972; Sillières, 1990a). Partimos de una metodología multidisciplinar adaptada a nuestro caso de estudio es la mejor manera de poder contrastar los datos existentes hasta el momento y aportar de la manera más científica posible los nuevos hallazgos.

Sin duda, la base arqueológica será la evidencia de localizar restos del camino *in situ*. Así, restos estructurales del camino, más los miliarios, o en nuestro caso los vasos de Vicarello, se consideran una fuente primaria fundamental. A ello se suma la importancia de las fuentes itinerarias. Los documentos literarios primarios, coetáneos al momento en que se construyeron y usaron dichas vías, aportan información clave. Para nuestro caso de estudio serían principalmente los datos del Itinerario de Antonino. Sin duda, las ciencias auxiliares de la historia resultan fundamentales para completar desde una visión detallada el trazado y composición viaria de la vía Augusta. Nos referimos a evidencias epigráficas o numismáticas, junto con el estudio del paisaje entendido tanto en el aspecto más arqueológico como serían otros yacimientos asociados a la vía, o la aplicación de la geografía y los sistemas de información geográfica.

La metodología para localizar vías romanas mediante prospección de campo se fundamenta en un enfoque interdisciplinario que combina herramientas tecnológicas avanzadas con un conocimiento profundo del contexto histórico y geográfico. El primer paso en este proceso consiste en utilizar datos SIG (Sistemas de Información Geográfica) para analizar y superponer diversas fuentes de cartografía digital. Estos recursos incluyen ortofotos contemporáneas y de diferentes años, con especial atención a imágenes históricas como las proporcionadas por el vuelo americano de 1956. Este material resulta especialmente valioso para identificar cambios en el paisaje y posibles vestigios de infraestructuras antiguas. Además de las ortofotos, se emplean otras fuentes cartográficas, como minutas y mapas toponímicos antiguos, que pueden revelar indicios de antiguos caminos y vías romanas mediante la identificación de topónimos, accidentes geográficos y patrones de asentamiento que podrían estar relacionados con estas infraestructuras.

Una vez recopilada y analizada esta información cartográfica, se procede a contextualizarla en función del poblamiento romano conocido, utilizando cartas arqueológicas que documentan la presencia de asentamientos, *villae* y otros sitios de interés de la época. Este paso es crucial para establecer hipótesis sobre los posibles trazados de las vías romanas, ya que las vías solían conectar puntos clave dentro de la red de comunicación romana, como ciudades, centros administrativos y propiedades rurales.

Con las hipótesis formuladas, se lleva a cabo la prospección de campo, que consiste en un examen detallado del terreno con el objetivo de identificar y verificar sobre el terreno las huellas y posibles trazados que se han sugerido a partir del análisis previo. Durante esta fase, los arqueólogos y especialistas en prospección buscan evidencias físicas de las vías, como alineaciones de piedras, cambios en la vegetación o el relieve, y otros indicios que podrían sugerir la presencia de una calzada romana. Es fundamental distinguir entre estas huellas genuinas y otras formaciones naturales o modernas que podrían inducir a error. Por ello, la prospección de campo no solo verifica la existencia de las vías, sino que también permite ajustar y refinar las hipótesis previas, descartando posibles falsas pistas y confirmando aquellas que muestran mayor consistencia con los datos históricos y geográficos disponibles. Este enfoque meticuloso y sistemático asegura una reconstrucción más precisa y fiable del antiguo entramado vial romano, fundamental para la comprensión del desarrollo y organización territorial en la antigüedad.

5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1. De *Gades a Portus Gaditanus*: el paso del Guadalete

El itinerario entre *Hispalis* y *Gades*, en ambos sentidos, presenta varios tramos o trazados reconocibles en el terreno. A continuación, se ofrece una descripción precisa del recorrido, basada en los datos recopilados por investigaciones previas, debidamente citadas en el apartado correspondiente, así como en posibles nuevos hallazgos. No obstante, se ha omitido parte del trayecto, en particular el tramo entre *Portus Gaditanus* y *Gades*, debido a una problemática específica que se detalla más adelante.

Los resultados obtenidos sobre el trazado en este sector, que circunnavega la bahía de Cádiz, presentan un alto grado de precisión, ya que solo existe un itinerario claro hasta el puente Suazo, donde el acueducto a *Gades* cruzaba la bahía y continuaba paralelo hasta la ciudad (Pérez, 2013). Sin embargo, ciertos puntos de paso desde la actual San Fernando, en torno al Cerro de los Mártires y en dirección a Cádiz, presentan incertidumbres en su localización exacta, motivo por el cual no han sido incluidos en el estudio.

En la zona de marisma, actualmente transformada en gran medida por la actividad salinera, estanques acuícolas y rellenos, no se dispone de suficientes sondeos para determinar la base de la vía construida sobre el fangal descubierto en bajamar (*alta slikke*) o colonizado por vegetación halófila (*zapal/schorre*). Es posible que el antiguo camino entre San Fernando y Cádiz — previo a finales del siglo XVIII — coincidiera con el trazado del acueducto, ya que ambos eran paralelos. Esta disposición obedecería a razones de eficiencia constructiva, dado que resultaba más sencillo y menos costoso desarrollar una única infraestructura de paso en la marisma en lugar de dos.

La propuesta del trazado de la vía Augusta y su paso por el río Guadalete presenta dos problemáticas significativas que han sido objeto de debate entre los arqueólogos e historiadores. En primer lugar, las marismas del Guadalete eran una laguna costera en época romana con islas barreras formadas por cordones arenosos que las separaban del mar con la cual comunicaba por dos pasos, el del norte en El Puerto de Santa María, es decir, que el “puente” daba acceso a estas formaciones arenosas, llamadas los Toruños, que se extienden de Valdelagrana a la boca del río San Pedro donde prospecciones geoarqueológicas han permitido determinar el trazado de la vía Augusta (Gómez Ponce et al., 1997, fig. 1, p. 166). La desembocadura del Guadalete era mucho más al noreste, cerca de la cartuja de Jerez, lo que implicaba desafíos y oportunidades en términos de conectividad y transporte. La anchura y la navegabilidad del río lo convertían en un canal vital para el transporte de recursos hacia el interior, lo que sugiere que la construcción de una infraestructura fija, como un puente permanente que podría haber interferido con esta función. La existencia de un puente sobre el Guadalete, tradicionalmente atribuido a la vía Augusta, ha sido cuestionada por la falta de documentación arqueológica sólida que respalde su existencia. Esto plantea la posibilidad de que, en lugar de un puente fijo, los romanos pudieran haber utilizado puentes de barcas, una solución práctica que permitiría mantener la navegabilidad del río sin interrumpir el tráfico fluvial como se ha visto en otras partes del Imperio romano.

Asimismo, resulta fundamental considerar el denominado canal de Balbo, una obra hidráulica atribuida a Lucio Cornelio Balbo el Mayor en el siglo I a. C., mediante la cual se desvió la desembocadura o el caño principal del Guadalete hacia su ubicación actual. Este canal pudo haber formado parte de una estrategia más amplia para optimizar la navegabilidad del río, garantizando que el transporte de mercancías y recursos no se viera obstaculizado por infraestructuras como puentes permanentes. La modificación del curso fluvial habría facilitado el acceso desde el interior hasta el puerto de Gades, favoreciendo una mayor integración entre el sistema de transporte terrestre y fluvial de la región.



Figura 1. Mapa de 1728 del Puerto de Santa María (Servicio Geográfico del Ejército 939, copia AHMPSM).

Por otro lado, está documentado el trazado de la calzada que, desde la isla gaditana, se proyectaba a través del istmo hacia tierra firme, conectando con *Portus Gaditanus*, un enclave fundado por Lucio Cornelio Balbo el Menor, como menciona Estrabón (Estr. III.5,3). La cuestión central radica en cómo salvaba la vía el paso del estrecho del Guadalete.

Diversas fuentes históricas de época medieval y moderna aluden a viajeros que mencionan la existencia de un puente sobre el Guadalete (López y Pérez, 2013, p. 59). Sin embargo, cabe preguntarse: ¿cuál es la antigüedad de dicha estructura? ¿Existen evidencias arqueológicas que permitan atribuir a la Vía Augusta un cruce permanente sobre el Guadalete? La referencia más antigua corresponde al s. XII (Al Zuhri, 1991, p. 157). Hay que considerar que sería el s. XIII en plena reconquista, cuando el puente cayera, siendo protagonista Sancho IV (López y Pérez, 2013, p. 60). Queda claro eso sí, que para 1484, solo quedaba los pilares, tal y como lo mencionan las fuentes: “cerca de los pilares que están en el ryo” (Abellán, 2006, p. 104). Los pilares están también marcados en el plano de la ciudad de Cádiz de 1728, en el plano de El Puerto de Santa María, en el que se dibujan los restos conservados por aquel entonces, de “una puente antigua” (Fig.1). En otro plano más preciso, casi de la misma época (1730-1750), se dibujan cinco pilares en vez de tres (Fig. 2).

Todo apunta a que fue el propio Balbo quien impulsó la apertura del canal para conectar el río Guadalete, creando así un nuevo puerto para Gades. Esta hipótesis se sustenta en estudios sobre los orígenes del puerto gaditano (Chic, 1983, pp. 105-120; López y Pérez, 2013, pp. 16-17). Se ha documentado que este acceso al Guadalete no era de origen natural, sino el resultado de una transformación costera planificada, llevada a cabo tras diversas alteraciones geomorfológicas ocurridas desde el 3500 a. C. (Alonso et al., 2015, pp. 105-107).

La influencia mareal en las marismas del Guadalete persistió hasta épocas mucho más recientes que en las del Guadalquivir, como lo demuestra la escasa altitud de sus terrenos y la elevada salinidad de sus suelos, factores que impidieron su aprovechamiento agrícola hasta bien entrada la década de 1960-70.

Asimismo, en las proximidades del curso del Guadalete se han documentado varios alfares romanos y embarcaderos. Su ubicación estratégica, próxima a la vía, habría facilitado las actividades comerciales en torno a la bahía del Guadalete, consolidando su papel como un nodo clave dentro de la red de transportes de la región (Corzo y Toscano, 1992a, p. 92).

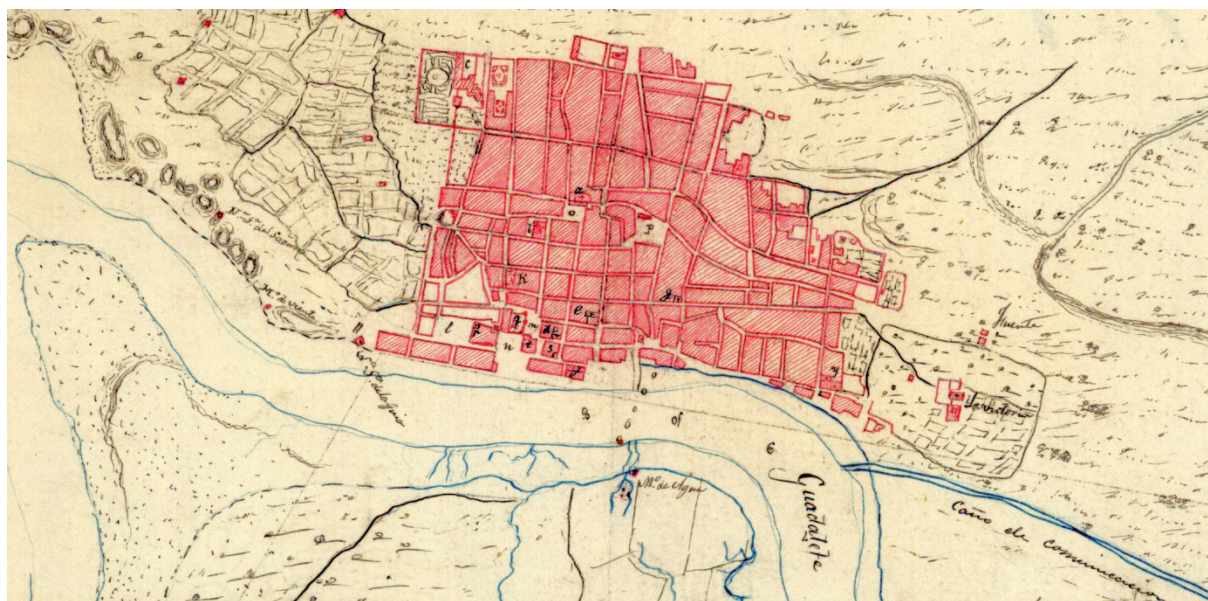


Figura 2. Puerto de Santa María. Anónimo. Detalle de un plano manuscrito realizado entre 1730 y 1750 (Cartoteca histórica del Servicio Geográfico del Ejército, n.º 939).

La segunda cuestión a analizar es la extensión de la Vía Augusta en su tramo final hacia *Portus Gaditanus* (actual El Puerto de Santa María) y *Gades* (Cádiz). Este segmento resulta fundamental para comprender la expansión urbana de *Gades* y su conexión con el continente. Dado que *Gades* se encontraba en una isla, la prolongación de la Vía Augusta hasta *Portus Gaditanus* pudo haber funcionado como la principal vía de acceso a la ciudad, facilitando no solo el tránsito de personas y mercancías, sino también la expansión de la influencia gaditana en la península.

No obstante, persiste la incertidumbre sobre si este trayecto debe considerarse una prolongación directa de la Vía Augusta o si, por el contrario, su función principal concluía en *Portus Gaditanus*, integrándose *Gades* como una extensión natural de la ciudad hacia el continente. Algunos itinerarios antiguos, como el Itinerario de Antonino, sitúan el final de la ruta en *Portus Gaditanus*, lo que sugiere que la continuación hacia *Gades* podría no haber sido considerada parte de la Vía Augusta en sentido estricto, sino más bien una ampliación local de la red viaria para articular la conexión entre la isla y la península.

Este debate resulta clave para comprender la organización territorial y la jerarquía urbana en la región gaditana durante la época romana, así como las estrategias de conectividad y control del territorio implementadas en el marco de la red viaria del Imperio.

5.2. De *Portus Gaditanus* a *Hispalis*

A partir del *Portus* podemos trazar un itinerario preciso de los distintos tramos hasta *Hispalis*, siendo la primera parada importante *Hasta Regia*. Contamos con suficientes evidencias arqueológicas para proponer un trazado altamente preciso de la Vía Augusta, sustentado en el análisis de restos estructurales, toponimia histórica y cartografía detallada (Martín-Arroyo, 2018, pp. 212-258). Esta vía comenzaba en *Ugia*, ubicada en Torres de Alocaz, y se dirigía hacia *Hasta*, atravesando el estero de Asta (Sillières, 1990a, pp. 27-67). Desde allí, continuaba hacia el sur, llegando a El Puerto de Santa María, que se identifica con el antiguo *Portus Gaditanus*, siendo esta la siguiente parada en el recorrido (Sillières, 1990a, pp. 208-232; López y Pérez, 2003, pp. 15-16).

Es importante destacar que estas antiguas vías de comunicación no se corresponden con la disposición actual, donde Jerez de la Frontera, la ciudad más importante de la región desde la época medieval, ocupa un papel central. No obstante, las excavaciones realizadas en su centro histórico no han revelado vestigios de un asentamiento romano, sugiriendo que Jerez tiene orígenes medievales, posiblemente fundado durante el califato. En consecuencia, las actuales vías de comunicación, que forman una red radial en torno a Jerez y conectan con los municipios circundantes, probablemente no coinciden con los caminos de la época romana.

En las cartografías que se presentan a continuación, se muestra el trazado propuesto de la vía Augusta en la zona objeto de estudio. Este recorrido busca afinar el propuesto por investigadores anteriores, basándose en la ruta trazada por Sillières, la cual se ajusta bastante bien a la realidad (Sillières, 1990a, pp. 331-343; Moreno, 2004). Mostramos a continuación una figura que resume los tramos que vamos a analizar (Fig.3), un total de 9 hasta llegar a *Hispalis*:

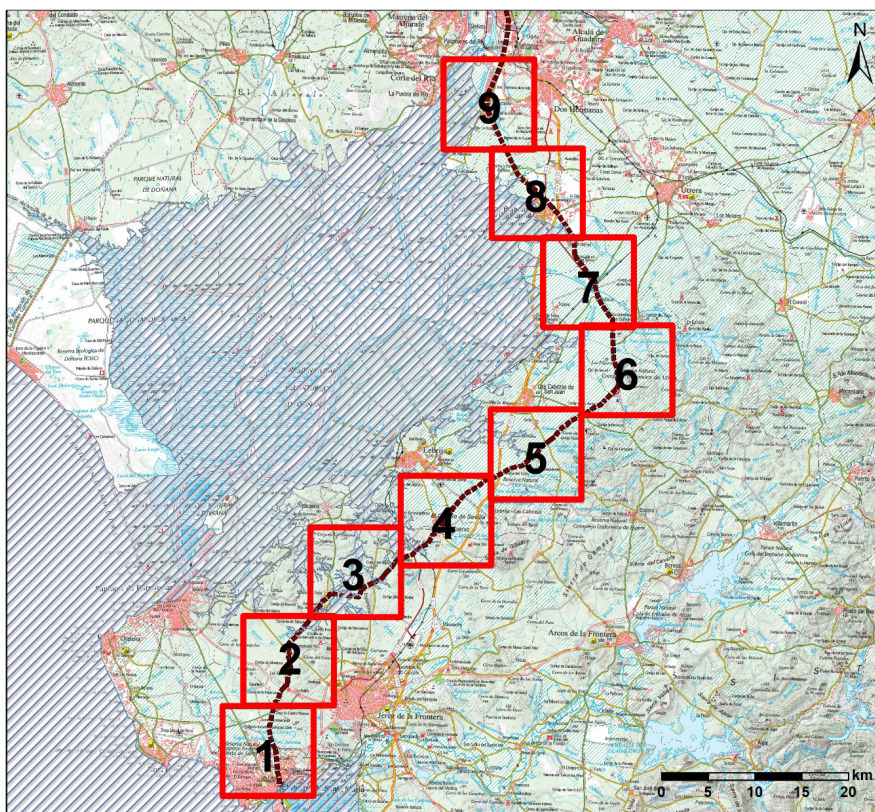
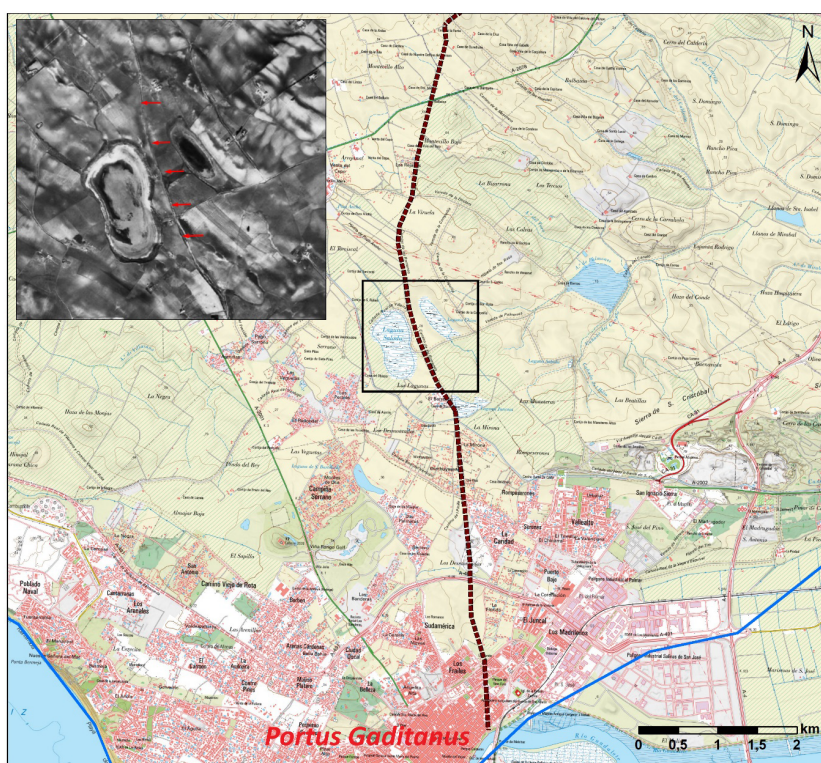


Figura 3. Resumen del trazado de la vía *Augusta* desde *Portus Gaditanus* a *Hispalis* (elaboración propia).

El primer tramo parte del actual El Puerto de Santa María, que se considera la localización más plausible del antiguo *Portus Gaditanus* (López y Pérez, 2013, p. 154). A partir de este entramado urbano, la vía parte hacia el norte, sin que tengamos noticia arqueológica específica en las diversas excavaciones de la ciudad, pero sabemos que esta dirección sigue un camino natural hasta llegar a la zona del complejo endorreico de las lagunas Salada y Chica. Entre estas lagunas discurre un camino elevado conocido como el “camino de los romanos”, donde se puede observar en los cortes del terreno el perfil de la antigua vía, construida posiblemente para atravesar estos espacios lacustres. En una de las fincas colindantes, denominada La Florida, es donde se encontró un miliario dedicado a Nerón, sin que sepamos si estaba *in situ* o desplazado, y desaparecido en la actualidad (Ruiz y Amador, 2007; Mata y Trapero, 2016). Desde ahí sigue hacia el norte entre las carreteras A-480 y posteriormente la actual CA-3100 llegando al cerro de Balbaina, donde podemos situar el trazado bastante perdido en cartografía histórica, a través de algunos retazos de líneas en el mapa americano de 1954, de menor calidad que el de 1956 donde, sin embargo, no se aprecian. El trazado, en cualquier caso, parece seguro hasta la actual casa de la Fama (Fig. 4).

El segundo tramo es probablemente el más complejo, porque no tenemos apenas datos. Desde este cerro de Balbaina, el camino natural solo puede ser uno, bordeando las distintas pendientes del terreno, suaves colinas de tierras albarizas buenas para la viticultura que abundan por la zona. Este recorrido sigue el camino CA-3101 y parte del anterior CA-3100 pasando la finca de Las Tablas hasta llegar al cerro del Barco. En este punto, junto a la finca de La Barrosilla tenemos noticias de que aparecieron restos de la vía en obras pasadas en cota del cerro Pelado, sin existir restos actuales que pudiéramos documentar. En cualquier caso, desde aquí hasta el cortijo de Tabajete el trazado es seguro, puesto que se encuentra perfectamente conservado en fotografía aérea (Fig. 5).



1

Figura 4. Primer tramo de *Portus Gaditanus* hacia el norte (elaboración propia).

Se trata de un tramo que atraviesa la marisma del mismo nombre donde, como en la de las Mesas, queda registrado desde las ortofotografías de 1956 hasta las actuales. Prospectando el terreno en 2019 pudimos comprobar *in situ* que se trata de la vía, pues de las continuas roturaciones de tierra aparecen restos de las piedras superficiales utilizadas para su construcción. Esta campaña se realizó por parte de la Universidad de Cádiz para el estudio del poblamiento romano, en el que se analizaron yacimientos arqueológicos en el contexto de *Hasta Regia* (Fig. 5).

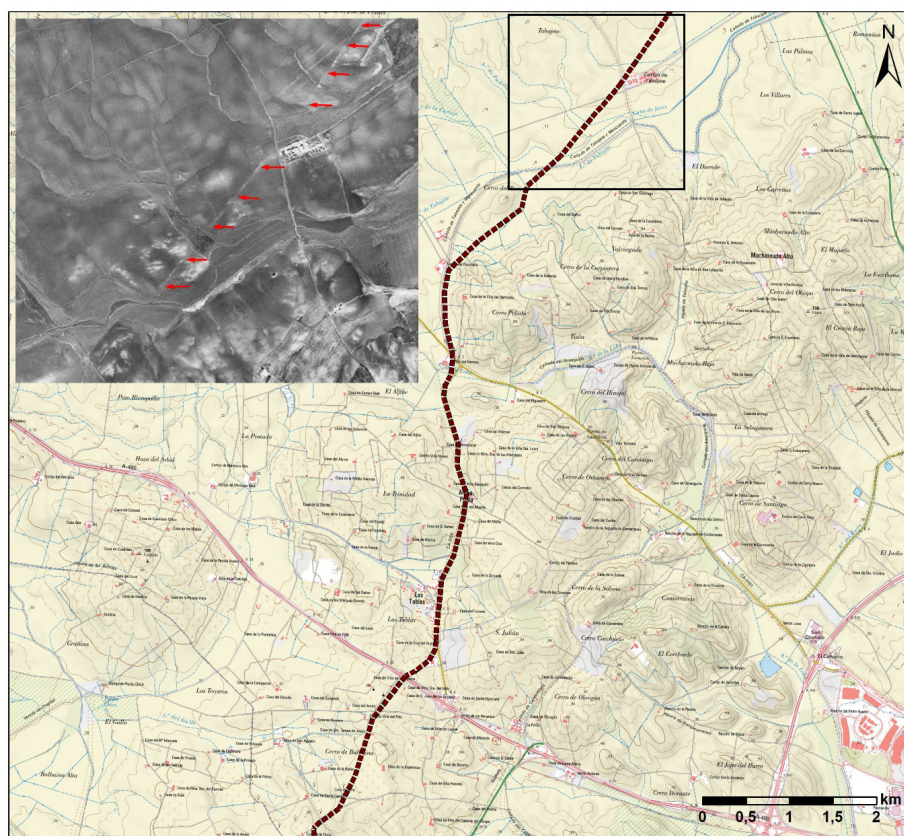
Este tramo muestra la dualidad de la vía entre la marisma y las colinas, algo que se repetirá en los siguientes trazados. No creemos que se trate de un problema de mayor o menor conservación de la calzada construida, sino más bien de la técnica utilizada. En el caso de las lagunas y marisma mencionadas, es necesaria la construcción del camino con materiales externos para asegurar un firme. En el trazado en colinas, cuyo substrato geológico es una piedra caliza, no es necesaria una infraestructura muy compleja más que adecuar un camino natural. En los tramos donde no existían tales dificultades, es posible que este paso no fuera más que un camino nivelado, sin la robusta construcción que caracteriza a la vía Apia, que ha servido de tópicos para que los investigadores busquen este tipo de rodadura en todo el recorrido (Rodríguez-Morales, 2013). Esta dualidad la veremos en el resto de tramos subsiguientes.

Además, debido a las características del terreno, es probable que el trazado más factible siguiera los caminos naturales, excepto en los casos donde fuera necesario atravesar zonas más elevadas, en cuyo caso lo más lógico sería bordear las colinas. No parece que las zonas inundables representaran un gran obstáculo, al menos en los tramos que pasaban cerca o directamente por áreas donde los brazos de marisma son visibles actualmente y se corresponden con la paleo-ribera del Guadalquivir (Trapero Fernández, 2019) (Fig.6).

En este espacio cabe hipotetizar la existencia de un puente o similar para dejar paso al agua, ya que la marisma de las Mesas de Tabajete está cortada transversalmente por esta construcción que aún hoy se conserva. Esta obra que funcionaría como espigón, estaría frenando el paso natural del agua tanto de escorrentía que viene del oeste y podría generar inundaciones como del este por la subida y bajada de la marea. Por ello, es lógico pensar en algún tipo de infraestructura, al menos para permitir el paso del agua de un lado al otro.



Figura 5. Vista aérea oblicua donde se ven las huellas de la vía *Augusta* que se dirige hacia el NNE hasta llegar a *Hasta Regia*, en las Mesas de Asta, visible arriba, a unos 3 km de distancia (fotografía L. Ménanteau, 25-11-1978) y abajo foto actual de la huella en el terreno (Trapero, 2019).



2

Figura 6. Segundo tramo de la vía hasta el cortijo de Tabajete (elaboración propia).

Para el tercer tramo, se tiene un alto grado de certeza sobre su recorrido. Este se extiende desde la marisma hasta Hasta Regia y, desde allí, llega a un punto donde la vía fue excavada en El Muelle. Aunque existe la posibilidad de que la calzada simplemente rodeara la ciudad por el sur, el análisis de ortofotografías aéreas sugiere de manera clara que la vía ingresa por el sureste de la ciudad. Esto indica la posible existencia de un ramal que se adentra en el entramado urbano. A partir de Hasta Regia, la calzada adopta una dirección casi perpendicular y continúa con certeza hacia el este, donde su huella es visible en el borde de la marisma de las Mesas. Posteriormente, atraviesa esta zona y queda oculta bajo los depósitos aluviales. (Tejera, 1977; Ménanteau, 1978, pp. 46-50). Cortada por el colector A de la marisma en diciembre de 1958, fue detectada en este punto por L. Ménanteau en 1974-1975 y su corte transversal limpiado y levantado por P. Sillières en septiembre de 1975 (Fig. 7).

En su paso transversal de la marisma de las Mesas (sobre 1 km), la vía tiene la altitud más baja de su trazado entre Roma y El Puerto de Santa María, pues su parte superior está a unos 3 m NGE, es decir a unos 4,50 m encima del cero hidrográfico actual (mareas en Bonanza). Otra particularidad es ser a la vez vía y muelle portuario como lo indica su nombre El Muelle y lo demuestran los hallazgos del pecio de un barco del siglo VI y de una decena de ánforas romanas, en gran parte vinarias (siglo I) en su borde norte (Ménanteau, 1978, pp. 45-46). Situado al fondo del estero de *Hasta* y *Nabrisa*, se puede deducir que El Muelle era el puerto de *Hasta* donde los barcos aprovechaban el flujo de la marea para llegar allí. En el marco del proyecto *Aquivergia* (2023-2026), se pudo comprobar la presencia de una concentración de piedras en el trazado de la vía, específicamente en la superficie occidental de la marisma. Esta acumulación podría estar relacionada con trabajos de adecuación en la calzada, posiblemente la construcción de una pequeña estructura, como un puente, que permitiera el paso de las aguas del antiguo estero entre los sectores norte y sur de la vía. En esta zona, el estero continuaba su curso hasta la actual marisma de Tabajete. Una conexión de este tipo habría sido esencial para el adecuado funcionamiento hidrológico de la laguna en época romana, permitiendo la regulación del flujo de las mareas, que subían y bajaban dos veces al día, así como la gestión de posibles inundaciones.

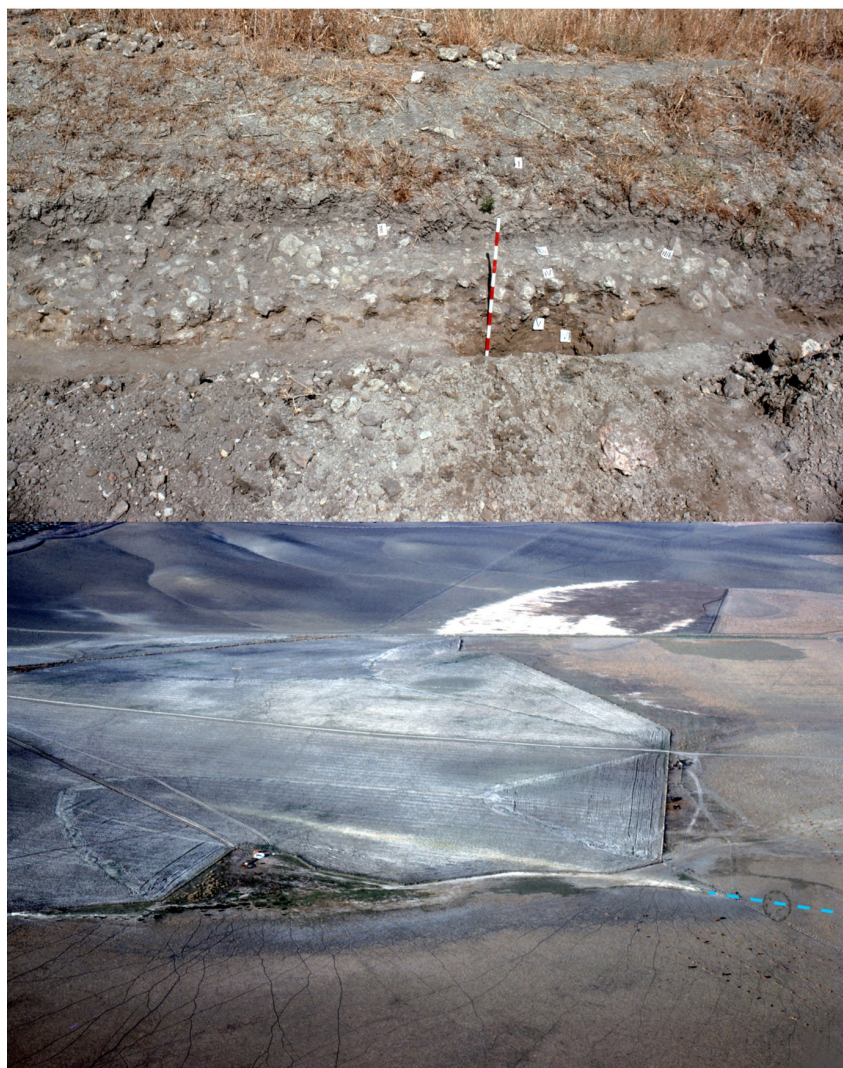


Figura 7. Corte transversal de la vía Augusta (El Muelle), realizado por P. Sillières el 30-09-1975 en el borde oeste del colector A de la marisma de las Mesas (Sillières, 1976; Ménanteau, 1978). Abajo vista aérea oblicua hacia el sur del contacto de la vía *Augusta* con los terrenos de albarizas que bordean al este la marisma de las Mesas. La vía sale del antiguo estero de *Hasta* y *Nabrissa* que franquea formando un dique que sirve de muelle portuario para la ciudad de *Hasta* (a unos 2 km al oeste): el punteado azul señala la parte donde está ocultada por aluviones modernos. La vía tiene un eje oeste-este antes de incurvarse hacia el norte (fotografía L. Ménanteau, 25-11-1978).

Posteriormente hace un giro hacia el norte, buscando un paso natural, pues las lomas de Espartinas llegan hasta los 117 m de altura, frente a las 4 que tiene actualmente la marisma. Por eso el paso es entre dos de estos collados, donde no queda atestiguada la vía en ortofotografías, posiblemente por la sedimentación por escorrentía de los cerros cercanos. Con todo, su continuación queda fosilizada unos 4 km más adelante donde sí se aprecia la huella de la vía (Fig. 8). Este trazado es bastante seguro, porque tenemos atestiguados todos los quiebros que hace la vía para sortear el punto más alto que atraviesa (Fig. 9).

El cuarto tramo de la vía continúa en dirección noreste, pasando por el sur del cerro de Montegil. A partir de este punto, su trazado parece coincidir en gran medida con la carretera nacional CN-4, lo que resulta lógico, ya que sigue la continuidad de un camino natural. Se han explorado otras posibles ubicaciones, pero este recorrido se presenta como la opción más viable, pues bordea la marisma y evita zonas bajas susceptibles a depósitos aluviales.

La principal incertidumbre en este tramo, que no presenta huellas visibles en la superficie, radica en el cruce de la laguna de Los Tollos, cerca del municipio sevillano de El Cuervo. Existen indicios de que el paso podría haberse realizado tanto por el este como por el oeste, aunque en el lado oriental se han identificado diversas huellas. No obstante, esta zona coincide con el trazado del oleoducto que conecta Rota con Zaragoza,

cuya construcción es anterior a la imagen captada en la ortofotografía de 1956. En este sentido descartamos estas huellas, ya que, aunque el recorrido del oleoducto hubiera seguido el trazado de la antigua vía, se habrían registrado evidencias durante su construcción (Fig. 10).

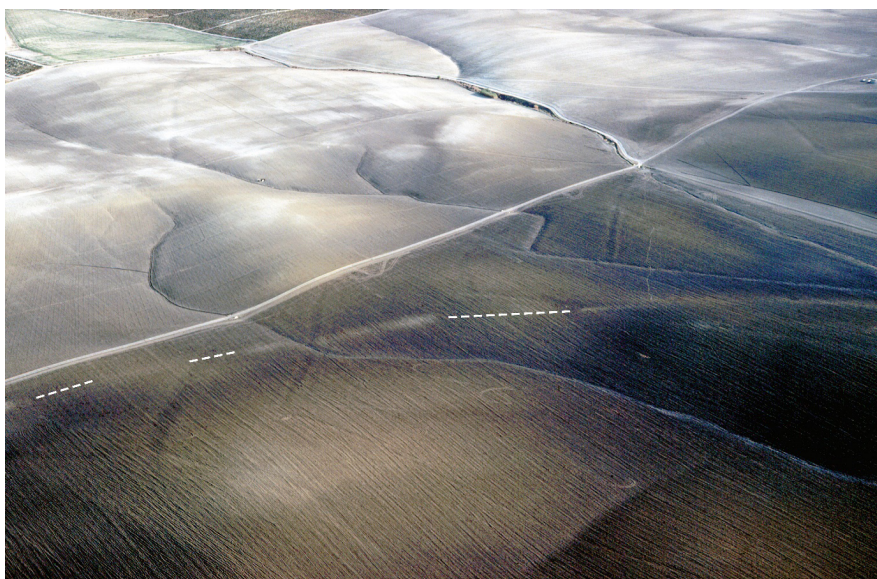


Figura 8. Vista aérea oblicua hacia el sur con las huellas de la vía Augusta que, tras franquear el antiguo estero de (H)asta y Nabrissa (marisma de las Mesas) se incurva hacia el norte para pasar al oeste del cortijo de Espartinas (fotografía L. Ménanteau, 25-11-1978).

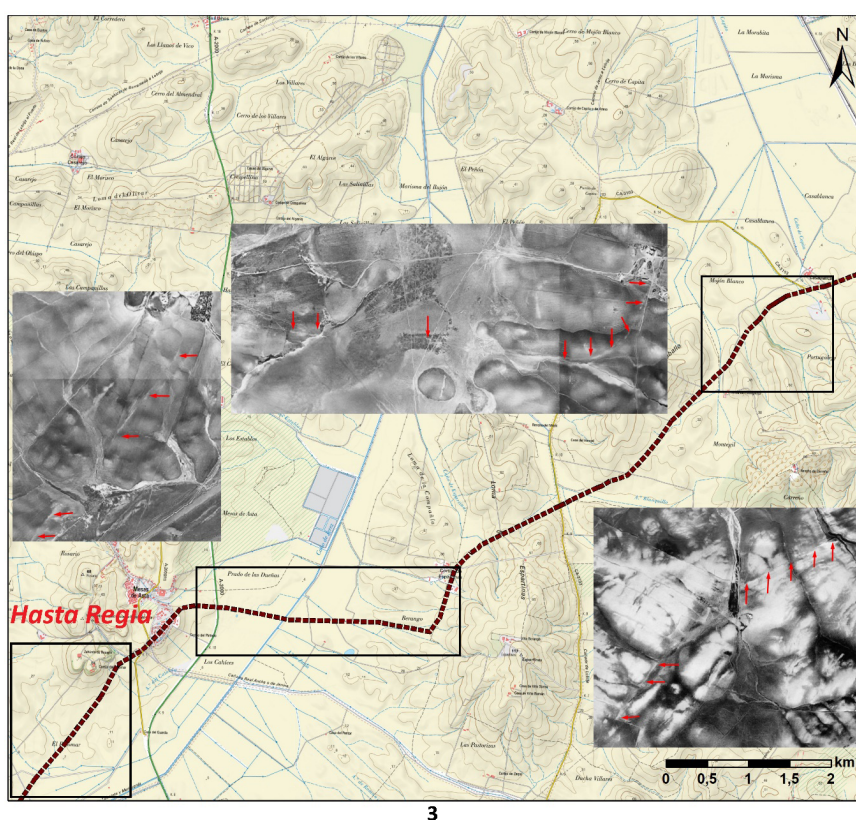


Figura 9. Tercer tramo de la vía a su paso por *Hasta Regia* (elaboración propia).

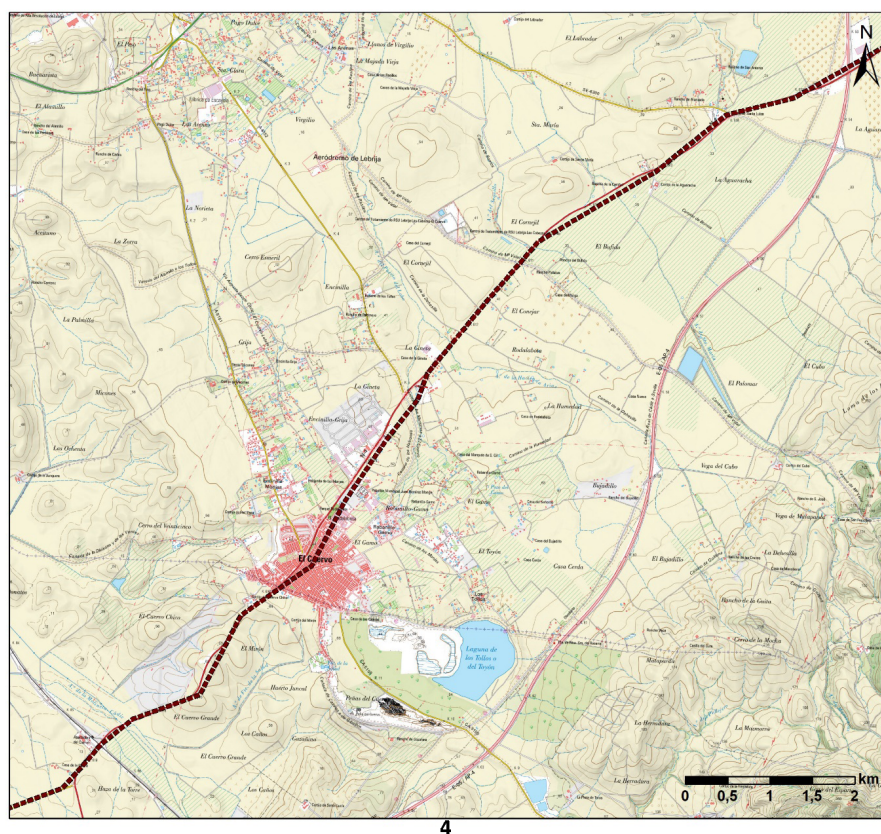
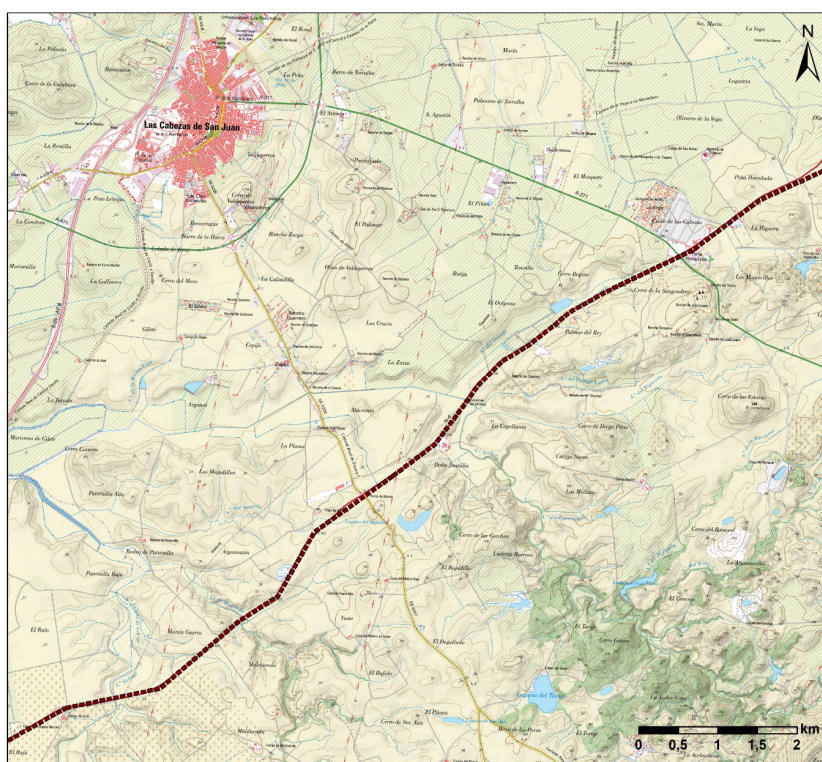


Figura 10. Cuarto tramo a su paso por el Cuervo (elaboración propia).

El quinto tramo coincide íntegramente con la carretera nacional 4 (CN-4), sin duda alguna. Aquí, sin embargo, debió existir un ramal secundario que conectaba con el municipio de Lebrija, antigua *Nabrissa Veneria*, sin que encontremos restos constructivos visibles (Fig. 11).

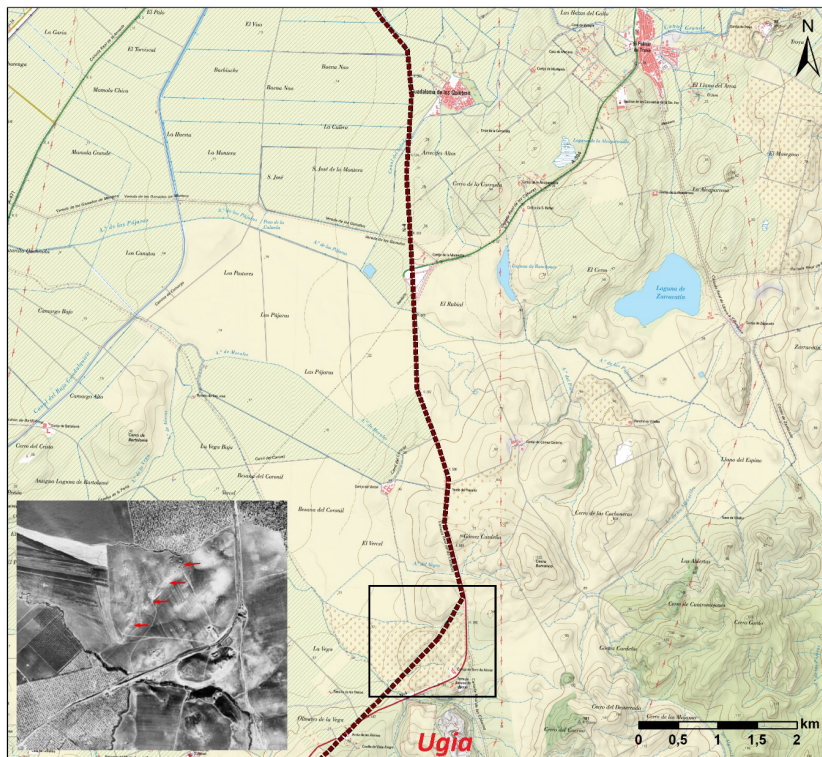
El sexto sector llega a una de las paradas de la vía en el itinerario, *Ugia*, que ha venido localizándose en Torre de Alocaz, que muy convenientemente coincide con el desvío noreste a norte de la citada carretera. Sin embargo, sí parece que la vía en este punto se documenta perfectamente en el quiebro, donde la vía antigua hacía menos giro. De nuevo, tendría un ramal que conectaría con el cerro que sería la ciudad (Fig. 12).

En el séptimo tramo, la vía sigue el recorrido de la carretera nacional CN-4. Sin embargo, persiste cierta incertidumbre sobre si este corresponde con certeza al trazado original de la vía. En este tramo, En el séptimo tramo, la vía sigue en gran medida el recorrido de la carretera nacional CN-4. Sin embargo, no coincide completamente con esta, como se observa en la fotografía aérea oblicua, donde se aprecian sus huellas al este de la carretera. Sin embargo, aquí queda patente que es el único trazado que ha podido usarse, bien por la topografía bordeando la marisma, como por la falta de huellas de otro tipo. Aquí, concretamente, el camino se desvía parcialmente del puente de Las Alcantarillas, lo cual cuadra con las huellas de la vía en ortofotografía (Fig. 13). Especialmente se visualizan varias evidencias en ortofotografía, específicamente en el cortijo nuevo de Juan Gómez o de San Calletano (Fig. 14). Además, en la zona actualmente se encuentra un canal del Bajo Guadalquivir, que conduce el agua que sería antiguamente parte de la marisma. En el mismo, el desvío se justifica por la existencia del puente romano de Las Alcantarillas, justo en el tramo donde se hace el desvío (Fig. 15). El puente fue fechado en época de César Augusto, pues existe entre sus dos arcos una inscripción epigráfica insertada, con el texto [*Imp(erator) Caes(ar) diui f(ilius) Augustus pontem / [et uiam] Aug[ustam] fecit] / a Baete et Iano Augusto ad Oc[eanum] (milia passuum) CLXXXV...]. Al fondo (oeste), las marismas del Guadalquivir, antiguo *Lacus Ligustinus* (*Aestuarium vulgo Marisma*). El puente fue fortificado en el siglo XIV. Al norte pasa por el pueblo de colonización agrícola Maribañez donde existe en su límite una importante *villa* romana.*



5

Figura 11. Quinto tramo por el término de las Cabezas de San Juan (elaboración propia).



6

Figura 12. Sexto tramo a su paso por Torres de Alocaz, posible ubicación de *Ugia* (elaboración propia).

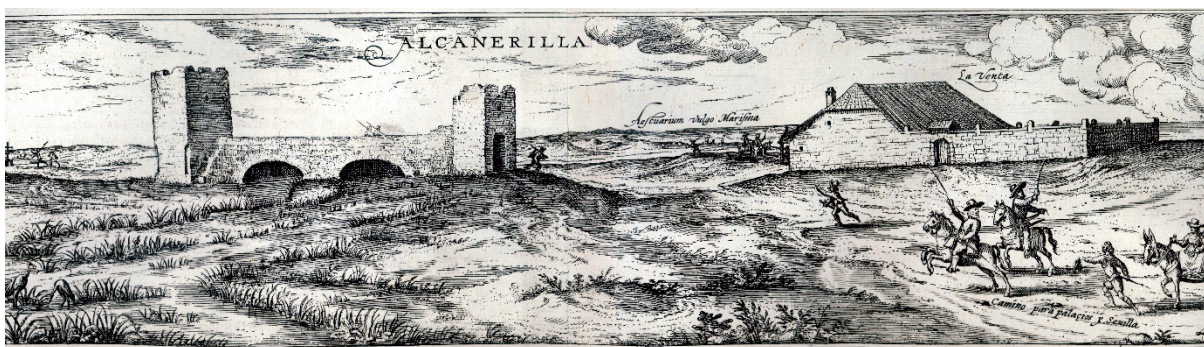


Figura 13. El puente de la(s) Alcantarilla(s) sobre el arroyo Salado, en Utrera, donde pasaba la vía Augusta (a unos 9 km al SSE de Los Palacios). Detalle de un grabado de Hoefnagle, publicado en el libro quinto de *Civitates Orbis Terrarum* (1617). Colección L. Ménanteau.



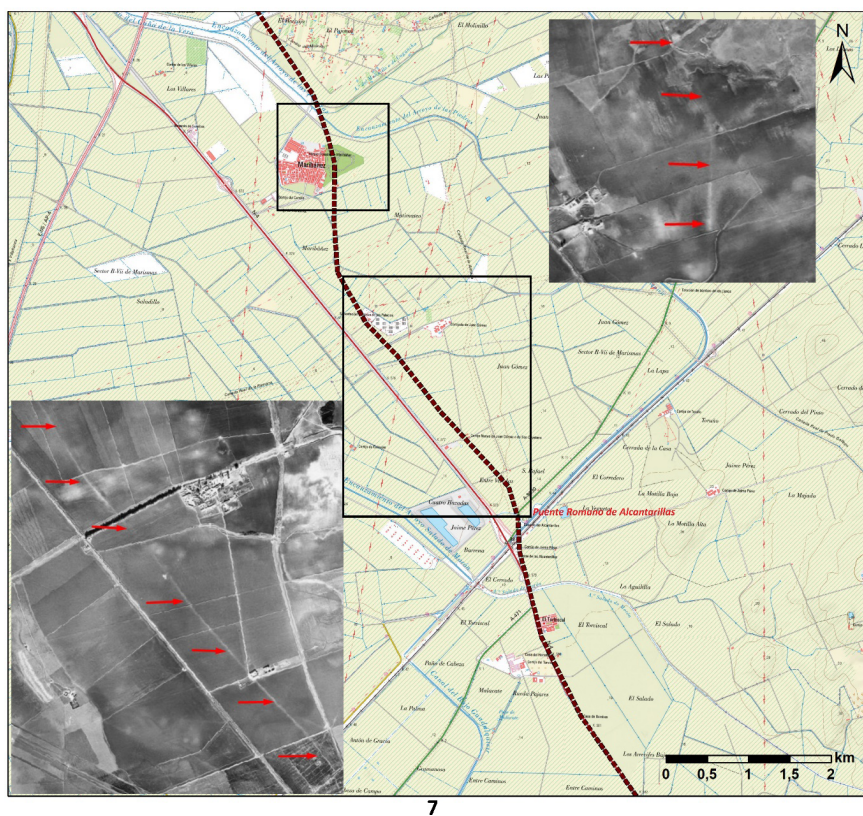
Figura 14. Foto aérea oblicua de las huellas de la vía Augusta que se dirige hacia el norte, en el cortijo nuevo de Juan Gómez o de San Cayetano, en Utrera, con un trazado diferente de la carretera nacional N-4, visible arriba, a la izquierda (fotografía L. Ménanteau, 25-11-1978).

El penúltimo trayecto analizado pasa cerca de la actual ciudad de Los Palacios, y es identificado por varias huellas del terreno que se aproximan por zonas que actualmente están urbanizadas. Sin embargo, existen fotos aéreas y ortofotos que muestran por dónde va la vía, concretamente junto al cortijo de la Huerta de la Noria que hoy se conserva (Fig. 16). A partir de estos tramos seguros, sigue posiblemente la carretera SE-9024 (Fig. 17).

En el último sector la vía conecta con *Oripo* sin lugar a dudas localizado en Torre de los Herberos, en el borde de un antiguo cauce del Guadalquivir. No hay duda de este tramo, por la ciudad, ortofotografía y en el tramo sur. Además, el trazado que aparece en el mapa 1:50000 de Dos Hermanas 1002, 1918, denominada como “camino arrecife” o “camino de los romanos” con seguridad se corresponde con la vía (Fig. 18). Esta se localiza en las ortofotos antiguas pasando por la propia ciudad portuaria, continuando hacia el norte en el entramado urbano de Sevilla (Fig. 19).

5.3. ¿Camino secundario?

En el contexto de *Hasta*, los principales caminos están bien definidos, especialmente debido a que la vía terrestre *Hispalis-Gades* tenía su punto intermedio en esta ciudad. Esta vía conectaba dos de los enclaves más significativos de la región: *Portus Gaditanus* (actual El Puerto de Santa María) y *Nabrissa Veneria* (actual Lebrija). Además, la vía Augusta ofrecía una conexión directa con la sierra de Gíbalbín, lo que facilitaba la comunicación con las comunidades cercanas. Sin embargo, en dirección hacia las comunidades más alejadas, como *Cappa* o *Carisa Aurelia*, es probable que existieran comunicaciones secundarias menos prominentes.

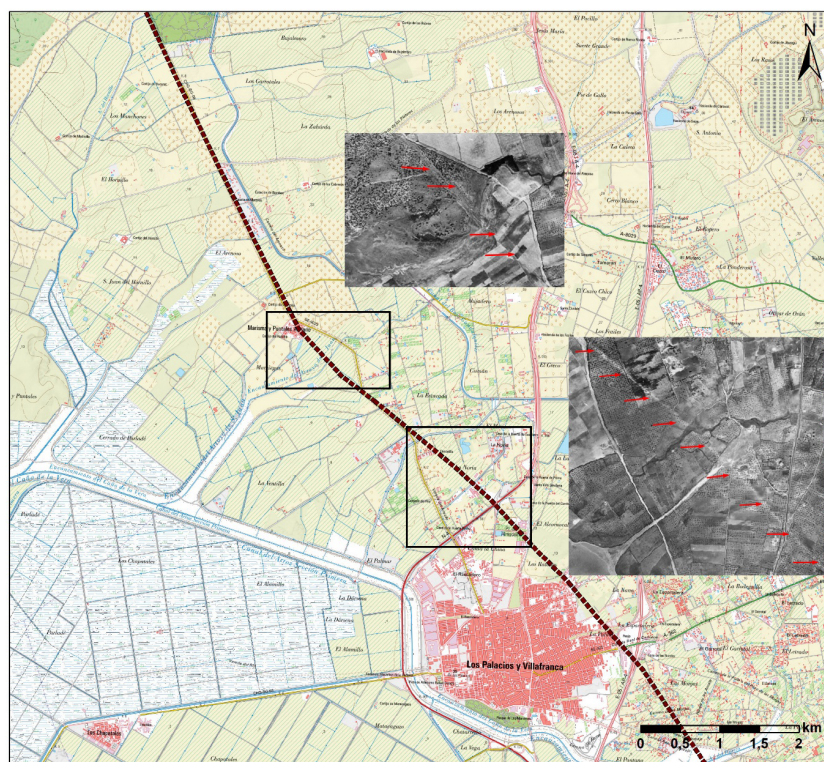


7

Figura 15. Séptimo tramo a su paso por el puente romano de Alcantarillas (elaboración propia).



Figura 16. Foto aérea oblicua de la vía Augusta que se dirige hacia el sur con un trazado más rectilíneo que la carretera nacional 4, junto al cortijo Huerta de la Noria, al norte de los Palacios y Villafranca (fotografía L. Ménanteau, 25-11-1978)



8

Figura 17. Octavo tramo a su paso por Los Palacios y Villafranca (elaboración propia).

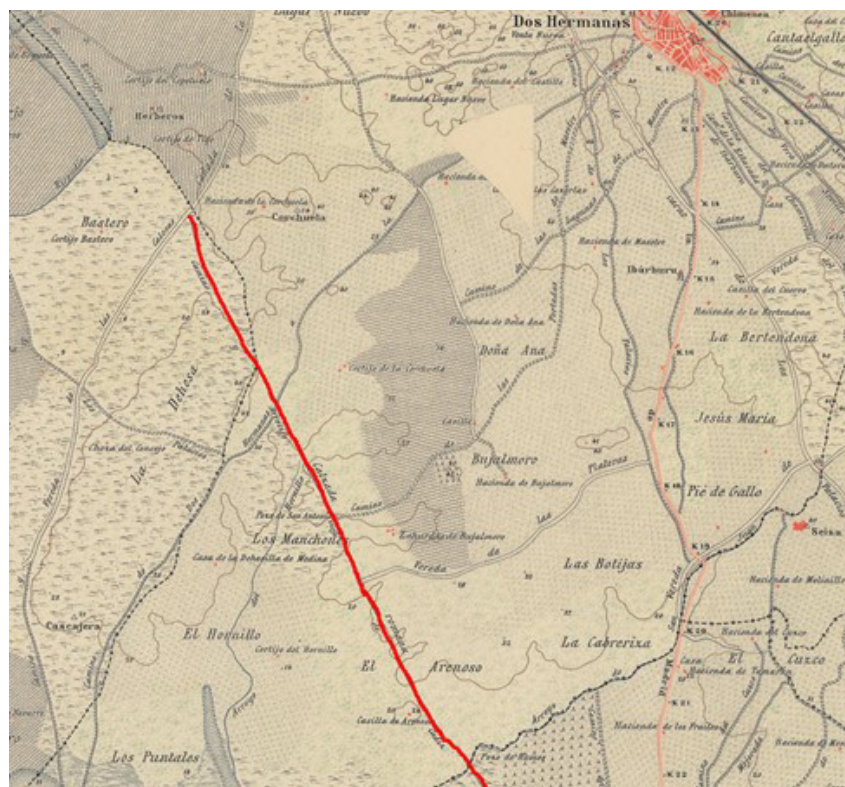
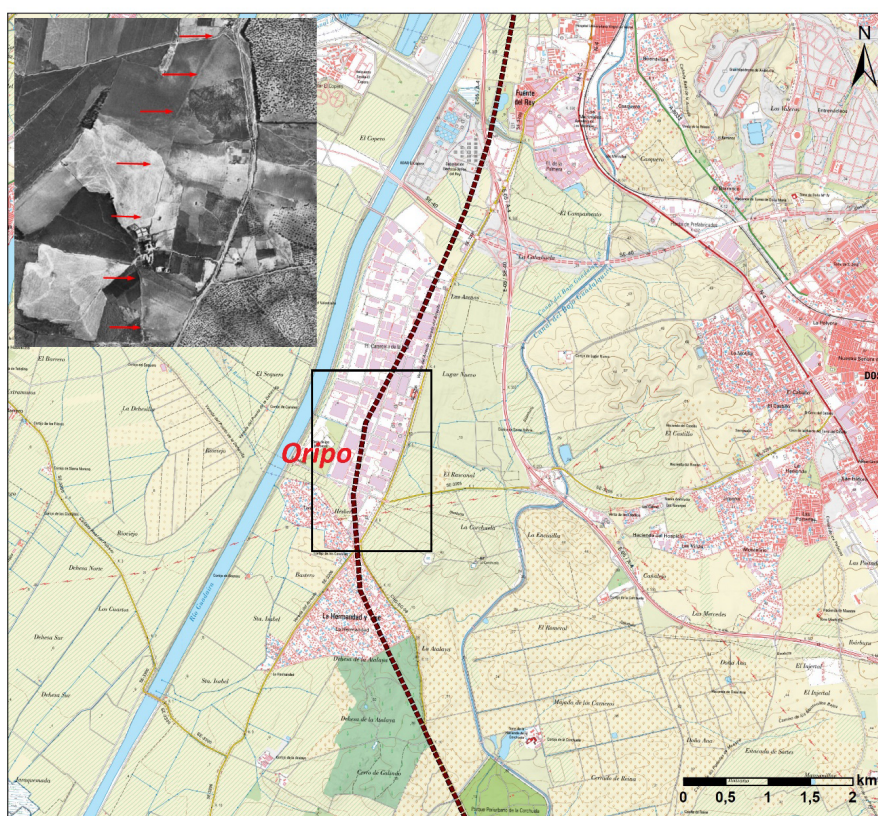


Figura 18. Detalle del mapa topográfico de 1918, Dos Hermanas 1002, con indicación de la vía romana (elaboración propia).



9

Figura 19. Noveno tramo a su paso por *Oripo* (elaboración propia).

La falta de una conexión terrestre segura con *Asido Caesarina* (Medina-Sidonia) es notable, ya que el Guadalete actúa como una barrera natural. Por eso, pudieron surgir conexiones desde *Asido* hacia *Gades*, y posiblemente *Hasta*, mediante vías fluviales, aprovechando la paleo-ribera del *Ligustinus*.

Respecto a la red de caminos secundarios, la información es menos clara. Es evidente que debieron existir múltiples conexiones entre las vías principales para permitir el acceso a los diversos *fundi* (grandes propiedades rurales), así como otras vías secundarias que probablemente conectaban las principales arterias de comunicación terrestre, como la vía Augusta y la vía Ravennate.

Durante las prospecciones en el territorio, específicamente en la zona de Romanina Baja, área de estudio principal, se identificó una villa, fuera de camino principal y en relación con un posible camino enterrado (Fig. 20). Este camino de piedra atraviesa el yacimiento romano y podría formar parte de una vía secundaria utilizada para delimitar diversas fincas o centurias. Su anchura supera los 5,5 metros y se ha identificado en hasta cuatro localizaciones, en forma de gavias o cortes, siguiendo una trayectoria prácticamente de este a oeste a lo largo de 800 metros.

Este camino potencial cruza el arroyo del Rano o del Cuadrejón y se dirige hacia el arroyo de la Molinera y Romanina, que hemos señalado como el posible límite territorial entre *Hasta Regia* y *Nabrissa Veneria*. Más que una simple vía de comunicación es posible que este camino cumpliera una función de delimitación territorial, estableciendo una conexión con la vía Augusta en algún punto y extendiéndose hacia la sierra.

Cerca de este camino, se encuentra la finca conocida como Torre de Pedro Díaz, que aún existe como parte de un cortijo. Más hacia la marisma, se encuentra Haza de la Torre, aunque ya no se conserva ninguna torre en este lugar. Estos topónimos, que se refieren a la línea defensiva de Jerez en época medieval, sugieren que el camino podría estar relacionado con esta red de torres defensivas. No obstante, también es posible que esta frontera defensiva tenga orígenes mucho más antiguos, vinculados a la existencia de este camino en tiempos anteriores.



Figura 20. Tramo de calzada secundaria a su paso por Romanina Baja (fotografía P. Trapero).

La información disponible sobre la red de caminos secundarios en la época romana es escasa, pero es razonable suponer que existían diversas conexiones entre las vías principales, lo que facilitaba el acceso a los distintos *fundi* (grandes propiedades rurales). Además, es probable que existieran vías secundarias que unieran al menos las dos principales rutas terrestres del territorio: la vía Augusta y la vía Ravennate.

6. CONCLUSIONES

En este artículo se se ha hecho una propuesta precisa de trazado de un tramo de la vía Augusta. Aunque es cierto que su trayecto estaba fijado gracias a los distintos elementos conservados y al trabajo de investigadores previos, su precisa localización no había sido realizada en un estudio exhaustivo de sus restos constructivos y huellas en el terreno. Con la cartografía y fotografías analizadas, queda claro al menos el 50 % de la vía romana, mientras que el resto son interpolaciones cortas, que no dejan lugar a equívocos. De esta forma, se analiza no solo el tramo que se conoce, sino otras posibilidades, caso por ejemplo de coincidir con el oleoducto Rota-Zaragoza, descartando posibles dudas. Esta concretización sirve para poder evaluar y estudiar la implementación de la vía en el territorio, con vistas a futuros trabajos arqueológicos o históricos. Así mismo se han debatido dos problemáticas. La primera, sobre la posible conservación relativa de la vía dependiendo del medio que atraviesa, quedando claro en este trabajo que la preservación o directamente existencia de un camino antiguo, se debe a los lugares donde su infraestructura era necesaria, bien por los materiales como el resalte para superar zonas deprimidas o que pudieran verse inundadas. Es en estos puntos donde pueden existir vestigios de la calzada con un grado de conservación excepcional gracias a los depósitos aluviales que la han protegido. Por otra parte, se presenta un posible estudio de caminos secundarios o ramales de la vía. En este caso, se constata una posible vía secundaria, que daría cabida a una conexión entre la vía Augusta y la mencionada por el Anónimo de Rávena por la sierra, y que presuntamente conectaría *Nabrissa Veneria* (posible ciudad o asentamiento en Gibalbín), posiblemente con *Carisa Aurelia* en el interior. Este trazado requiere de más estudios futuros, con reconocimiento en el territorio de otras huellas y comprobaciones de campo, usando la metodología expuesta para la vía Augusta.

DECLARACIÓN DE CONFLICTO DE INTERESES

Los/as autores/as de este artículo declaran no tener conflictos de intereses financieros, profesionales o personales que pudieran haber influido de manera inapropiada en este trabajo.

FUENTES DE FINANCIACIÓN

Este estudio se incluye en el proyecto PDI2021-125967NB-I00 "La interacción sociedad-medioambiente en cuencas fluviales de Hispania meridional: conceptualización y praxis", financiado por MICIU/AEI/10.13039/501100011033 y FEDER/UE.

DECLARACIÓN DE CONTRIBUCIÓN DE AUTORÍA

Pedro Trapero Fernández: conceptualización, curación de datos, metodología, análisis formal, investigación, visualización, redacción – borrador original, redacción – revisión y edición.

Patricia A. Argüelles Álvarez: conceptualización, análisis formal, investigación, redacción – borrador original, redacción – revisión y edición.

Loïc Ménanteau: adquisición de fondos, análisis formal, recursos.

FUENTES

- Al-Zuhri (1991). *Kitab al-Yu 'rafiya*. Traducción y estudio de versión castellana y original árabe de una geografía universal 'El tratado de al-Zuhri' por D. Bramon. Sabadell: Ed. AUSA.
- Estrabón (1992). *Geografía*. Libros III-IV. Traducción, introducción y notas por M. J. Meana, F. Piñero. Madrid: Ed. Gredos, 169.
- Fernández Franco, J. (1596). *Itinerario e discurso de la via publica que los romanos dexaron edificada en españa para pasar por toda ella desde los montes pyreneos y por la citerior hasta la bethica y llegar al mar oceano. Dirigido a don García de Loaysa maestro del príncipe don Phelippe nuestro señor, 10-febrero-1596*. Biblioteca Nacional de España Mss/1033.
- Guillemot, É. y Ménanteau, L. (1989). *Mapa fisiográfico del Litoral Atlántico de Andalucía. M.F. 04 (Rota-La Barrosa, Bahía de Cádiz)*. Junta de Andalucía y Casa de Velázquez, escala 1:50000, edición trilingüe.
- Plinio el Viejo (1998). *Historia Natural*. Libros III-IV. Traducción y notas por A. Fontán, I. García, E. del Barrio, M. L. Arribas. Madrid: Ed. Gredos, 250.
- Polibio (1989). *Historias*. Libro III. Traducción y edición por A. Díaz. Colección Alma Mater, Madrid: CSIC.
- Pomponio Mela (1989). *Corografía*. Traducción y notas por C. Guzmán. Murcia: Ed. Universidad de Murcia.
- Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*. (1860). Edición por M. Pinder, G. Parthey. Berlín: F. Nicolai Impensis.

BIBLIOGRAFÍA

- Abellán Pérez, J. (2006). *El Puerto de Santa María a fines de la Edad Media (Urbanismo y vida cotidiana)*. Biblioteca de Temas Portuenses, 27. El Puerto de Santa María: Concejalía de Patrimonio Histórico.
- Alonso Villalobos, C., Gracia Prieto, F. J., Rodríguez -Polo, A. y Martín Puertas, C. (2015). "El registro de eventos energéticos marinos en la bahía de Cádiz durante épocas históricas". *Cuaternario y Geomorfología*, 29, 1-2, pp. 95-117. DOI: <https://doi.org/10.17735/cyg.v29i1-2.29935>.
- Alonso Villalobos, C. y Ménanteau, L. (2010). "Les ports antiques de la côte atlantique de l'Andalousie, du bas Guadalquivir au détroit de Gibraltar. Problématique et étude de cas (Baelo, Tarifa)". En: Hugot, L. y Tranoy, L. (Eds.). *Les structures portuaires de l'Arc atlantique dans l'Antiquité : bilan et perspectives de recherche. Actes de la journée d'études (Université de la Rochelle, janvier 2008)*. Col. Supplément Aquitania, 18. Bordeaux: Université Bordeaux Montaigne, pp. 13-38.
- Aurès, A. (1868). *Concordance des vases Apollinaires et de l'itinéraire de Bordeaux à Jérusalem dans toutes les parties qui leur sont communes et comparaison de ces textes avec l'itinéraire d'Antonin et la table Théodosienne*. Extrait des Mémoires de l'Académie du Gard, Nîmes, pp. 4-5.
- Blázquez Martínez, J. M. (2006). *Vías e itinerarios: de la Antigüedad a la Hispania romana. Viaje por la Historia de nuestros caminos*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- Capel Sáez, H., García, L., Moncada, J. O., Olivé, F., Quesada, S., Rodríguez, A., Sánchez, J. E. y Tello, R. (1983). *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Chevalier, R. (1972). *Les voies romaines*. Paris: Armand Colin.
- Chic García, G. (1983). "Portus Gaditanus". *Gades*, 11, pp. 105-120.
- Cortijo Cerezo, M. L. (2008). "El Itinerario de Antonino y la provincia Baetica". *Habis*, 39, pp. 285-308.
- Corzo Sánchez, R. y Toscano San Gil, M. (1992a). *Vías romanas de Andalucía*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Corzo Sánchez, R. y Toscano San Gil, M. (1992b). "Hispalis y la vía Augusta". *Boletín de Bellas Artes*, 20, pp. 67-105.
- Cuntz, O. (Ed.) (1929). *Itineraria romana I*. Leipzig: Teubner.
- Gómez Ponce, C., Borja Barrera, F., Lagóstena Barrios, L., López Amador, J. J., Ruiz Gil, J. A. y Borja Barrera, C. (1997). "Primeras fases de la evolución de la flecha litoral de Valdelagrana (El Puerto de Santa María). Datos Geoarqueológicos". En: Rodríguez Vidal, J. (Ed.). *Cuaternario Ibérico*. Huelva: AEQUA, pp. 165-167.
- Henares Guerra, M. T. (2008). "La vía Augusta en el bajo Guadalquivir. Apuntes sobre la visión militar del paisaje en época romana". *Vipasca*, 2-2, pp. 411-418.

- Herradón Figueroa, M. A. (1990). “Vías romanas en la Bética: fuentes epigráficas”. En: *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, pp. 265-276.
- Járrega, R. (2019). “La Vía Augusta no es un topónimo. Aproximación a la organización territorial del Este”. *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 37, pp. 143-168.
- López Amador, J. J. y Pérez Fernández, E. (2013). *El puerto gaditano de Balbo. El Puerto de Santa María. Cádiz*. Cádiz: El Boletín.
- Martín-Arroyo Sánchez, D. (2018). *Colonización romana y territorio en Hispania. El caso de Hasta Regia*. Col·lecció Instrumenta, 61. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Mata Almonte, E. y Trapero Fernández, P. (2016). “Entre Portus Gaditanus y Hasta: Poblamiento y aprovechamiento de recursos en torno a Laguna Salada”. En: Lagóstena Barrios, L. (Ed.). *Estudios Históricos sobre humedales en la Bética II*. Cádiz: Universidad de Cádiz, pp. 125-142.
- Ménanteau, L. (1978). “Les anciens étiers de rive gauche des Marismas du Guadalquivir: un exemple d'utilisation des données archéologiques en géomorphologie littorale”. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 14, pp. 35-72. DOI: <https://doi.org/10.3406/casa.1978.2263>.
- Moreno Gallo, I. (2004). “Topografía romana”. En: *II Congreso de Obras Públicas Romanas*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 25-68.
- Moreno Gallo, I. (2022). “ITINERA vías romanas. Estado de la cuestión y perspectivas de futuro”. *Journal of the Roman Roads Research Association*, II, pp. 181-218.
- Paz, C. (2011). “La realidad de la Vía Augusta en la Baetica”. *Boletín de la Asociación Provincial de Museos Locales de Córdoba*, 12, pp. 325-346.
- Pérez Marrero, J. (2013). *El trazado del acueducto romano de Cádiz*. Tesis Doctoral, Universidad de Sevilla.
- Rambaud, F. (1996). “Portus Gaditanus. Hipótesis de un nuevo emplazamiento”. *Revista de Arqueología*, 187, pp. 24-35.
- Rodríguez Morales, J. (2013). “Imagen y realidad de las calzadas romanas”. *El Nuevo Miliario*, 16, pp. 3-29.
- Roldán Hervás, J. M. (1975). *Itineraria hispana: fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Ruiz Gil, J. A. y López Amador, J. J. (2007). “Itinerario de la Vía Augusta a su paso por El Puerto de Santa María y Alfares romanos en El Puerto de Santa María: Estado actual de conservación”. *Revista de Historia de El Puerto*, 39, pp. 155-156.
- Saavedra Moragas, E. (1862). *Las vías romanas en España*. Madrid: MRAH.
- Sáez Romero, A. M., Montero Fernández, R., Montero Fernández, A. I., Sáez Espligares, A. y Díaz Rodríguez, J. J. (2004). “Anotaciones al recorrido de las vías Augusta y Heraclea a su paso por San Fernando (Cádiz). Novedades arqueológicas y paleográficas”. *Antiquitas*, 16, pp. 105-119.
- Schmidt, M. G. (2021). *Vía Augusta Baeticae: La Vía Augusta de la Bética y sus inscripciones*. Zaragoza: Pórtico.
- Sillières, P. (1976). “La Vía Augusta de Cordoue à Cadix (Documents du XVIII^e s. et photographies aériennes pour une étude de topographie historique)”. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 12, pp. 27-67. DOI : <https://doi.org/10.3406/casa.1976.2218>.
- Sillières, P. (1977). “Prospections le long de la Vía Augusta”. *Habis*, 8, pp. 331-344.
- Sillières, P. (1990a). *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*. Paris: Boccard.
- Sillières, P. (1990b). “La búsqueda de las calzadas romanas, desde la foto-interpretación hasta el sondeo”. En: *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, pp. 411-430.
- Tejera Gaspar, A. (1977). “Panorama arqueológico de la marisma del Guadalquivir”. *Habis*, 8, pp. 207-215.
- Thouvenot, R. (1940). *Essai sur la province romaine de Bétique*. Paris: De Boccard.
- Trapero Fernández, P. (2019). “Conectividad en el estuario del Guadalquivir entre *Turrís Caepionis* y *Nabrissa Veneria*. Aprovechamientos económicos, comunicaciones, embarcaderos y zonas navegables”. En: Lagóstena, L. (Ed.). *Economía de los humedales. Prácticas sostenibles y aprovechamientos históricos*. Col·lecció Instrumenta, 68. Barcelona: Universitat de Barcelona.