

III
ACTIVIDADES
DE URGENCIA

Volumen 1

ANUARIO ARQUEOLÓGICO
DE ANDALUCÍA / 2001



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE CULTURA

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2001.III,-1

Abreviatura AAA'01.III-1

Coordinación de la edición:

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

C/ Levíes, 27
41071 Sevilla
Telf. 955036900
Fax 955036943

Gestión de la producción:

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

© de la edición: Consejería de Cultura.

© de los textos y fotos: sus autores

Edita: Consejería de Cultura.

Impresión Tecnographic, S.L. Artes Gráficas. SEVILLA

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

ISBN del volumen: 84-8266-453-0 (T. III, V. I)

Depósito Legal: SE-3.089/04 (T. III, V. I)

PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUPERFICIAL DEL TRAZADO DE LA AUTOVÍA DE LA PLATA. SUBTRAMO: LÍMITE DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ-SANTA OLALLA DEL CALA (PROVINCIA DE HUELVA).

MACARENA SÁNCHEZ-MONGE LLUSÁ

Resumen: Se presentan los resultados de la prospección arqueológica superficial del trazado de la Autovía de la Plata, a su paso por el término municipal de Santa Olalla del Cala (Huelva), incidiendo en la metodología empleada y en las medidas correctoras del impacto arqueológico.

Abstract: This paper shows the results of the surface archaeological prospection of the Autovía de la Plata line, at Santa Olalla del Cala (province of Huelva, Andalucía, South of Spain) territory, making special emphasis to the methodology used and correcting measurements of the archaeological impact of the civil work.

ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Esta prospección arqueológica se inscribió dentro del Proyecto de Construcción: Autovía de la Plata. N-630, de Gijón a Sevilla. Subtramo: Límite de la provincia de Badajoz-Santa Olalla del Cala (S). Provincia de Huelva adjudicada a la empresa Ginprosa por el Ministerio de Fomento en enero 2001, con el fin de dar cumplimiento a la Resolución de 8 de abril de 1997, por la que se formuló la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio informativo Autovía de la Plata, N-630 de Gijón a Sevilla. Tramo: Zafra-Sevilla-Huelva (Badajoz, Huelva y Sevilla) de la Dirección General de Carreteras (B.O.E. nº 150 de 24 de junio de 1997).

Para acometer los trabajos arqueológicos el 6 de febrero de 2001 se procedió a registrar la solicitud de permiso de prospección correspondiente para el subtramo que nos ocupa, adjuntando a tal efecto el Proyecto de Actuación Arqueológico en el que se explicaba la naturaleza de la obra y los detalles referentes a la intervención arqueológica. Una vez concedido el permiso de prospección y realizado el trabajo de campo se registró con fecha de 11/05/01 el Informe-Memoria (Sánchez-Monge, 2001) de los trabajos realizados junto con una propuesta de las medidas correctoras necesarias. Posteriormente la Delegada Provincial de Huelva, por delegación del Director General de Bienes Culturales, presenta una Resolución de fecha 25 de junio de 2001 relativa al establecimiento de las medidas de protección con el fin de solventar la afectación a yacimientos arqueológicos. En dicha resolución se establecen dos zonas: una de afectación directa y otra de cautela arqueológica, fuera del trazado de la obra de la autovía.

OBJETIVOS

El trazado discurre en su totalidad por el término municipal de Santa Olalla del Cala (Huelva) con una longitud total de 8,240 km. Tiene su origen poco después de cruzar la Rivera del Cala a la derecha de la actual N-630 y discurre en dirección sur para finalizar unos 300 m después de cruzarla a la altura del p.k. \pm 747.800 donde enlaza con el siguiente tramo.

El objetivo primordial era la localización de yacimientos arqueológicos que pudiesen verse afectados por las futuras obras de construcción de la autovía con el fin de establecer las medidas correctoras necesarias para evitar su destrucción. Hemos de señalar que las zonas de préstamo y/o vertederos no pudieron ser prospectadas por no encontrarse delimitados en esa fase del estudio.

METODOLOGÍA

- Trabajo de laboratorio

En primer lugar fue necesario realizar una recopilación documental y bibliográfica en bibliotecas especializadas sobre las publicaciones realizadas sobre la zona que nos ocupa, además se solicitó la información recogida en la base de datos Arqueos que recoge el Inventario Arqueológico de la Junta de Andalucía. Igualmente se revisó el Estudio Informativo previo a la declaración del Impacto Ambiental. En dicha consulta no se constató ningún yacimiento que se ubicase directamente sobre la traza si bien la importancia de la zona, entendida esta de manera amplia, no se correspondía con el vacío documental referido al término de Santa Olalla del Cala por lo que hubimos de inferir que este se debía a la falta de trabajos realizados sobre la zona.

También se realizó una primera valoración preliminar de la zona de la traza, de acuerdo con los datos existentes, fotografía aérea, análisis cartográfico, toponimia, etc. El estudio fotogramétrico se basó en el vuelo encargado por el Ministerio de Fomento para esta obra, y llevado a cabo en octubre de 2000 a escala 1:5.000. En lo relativo al análisis cartográfico, aparte de la cartografía de conjunto, de carácter global, a escala 1:50.000 del Servicio Geográfico del Ejército: Hoja Santa Olalla del Cala 11-37, y el Mapa Geológico de España, escala 1:50.000, hoja 918 Santa Olalla del Cala, se utilizó como base para el análisis del territorio, el trabajo de campo y la presentación de resultados la E. 1: 2.000 proporcionada por Ginprosa con fecha abril de 2001.

Esta valoración del medio físico implicaba además la realización de un análisis de la zona objeto de trabajo desde el punto de vista geoarqueológico lo que nos permitió sacar conclusiones relativas a la estrategia de prospección. Así, geológicamente, los terrenos objeto de este estudio de impacto ambiental se encuentran situados en el borde meridional de la Zona Ossa-Morena del Macizo Hespérico y corresponden básicamente a materiales ígneos, sedimentarios y metamórficos de edad precámbrica y paleozoica, a los que hay que unir escasos y delgados recubrimientos cuaternarios.

Desde la óptica de la Geomorfología, la zona corresponde al extremo SW del Macizo Hespérico Meridional (Gutiérrez Elorza, 1994) y dentro de este a la unidad de relieve de Sierra Morena en su extremo occidental (Rodríguez Vidal y Díaz del Olmo, 1994), destacando en la zona N los relieves desarrollados sobre granitos del batolito de Santa Olalla de Cala y al S

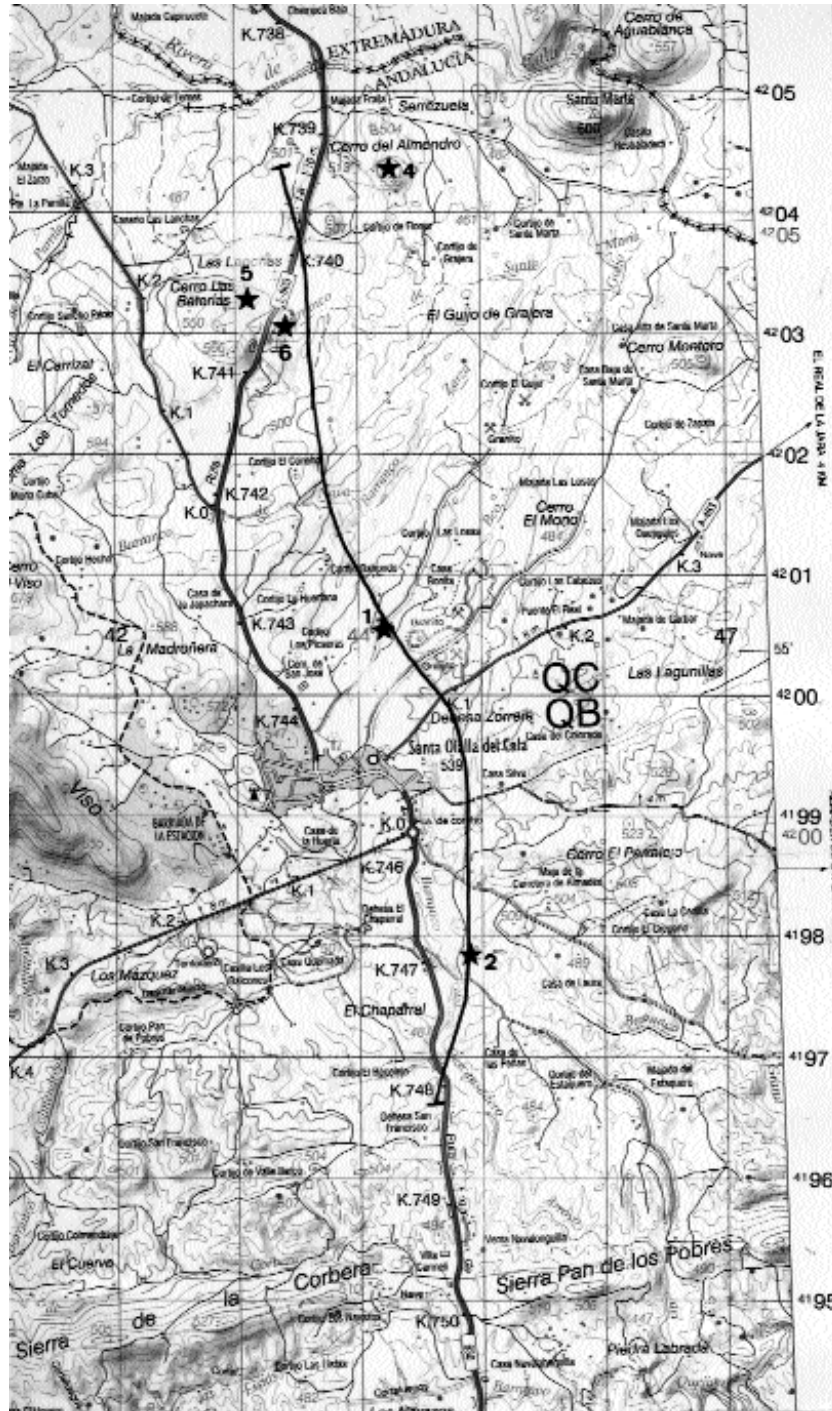


Fig. 1. Plano de situación a escala 1:50.000 (SGE, 1998) con el trazado de la autovía y la localización de los yacimientos: 1. Camino de Santa Marta; 2. Las Vegas/Camino de Miguel Pérez; 4. Cerro del Almendro; 5. Las Lanchas I y II; 6. Las Lanchas III

los que tienen como sustrato las rocas metamórficas paleozoicas y precámbricas.

Las unidades geomorfológicas que aparecen en la zona, articulados desde las cotas más altas hasta las más bajas, presentan un cierto sentido cronológico, y son: superficies de arrasamiento y relieves residuales sobre materiales ígneos y metamórficos, red fluvial y superficies de laderas.

En cuanto a las características edafológicas de la zona, conviene destacar que los suelos presentan desarrollos muy escasos a pesar de la cubierta vegetal existente, presentando un espesor mínimo sobre los granitos, que en ocasiones aparecen desnudos debido a la explotación de la dehesa para la cría

intensiva de ganado porcino, conservándose mejor cuando esta se dedica a ganadería extensiva de vacuno y porcino.

Desde el punto de vista de la Geoarqueología y en relación con la realización de una prospección arqueológica superficial, en la zona objeto del proyecto podemos diferenciar las siguientes unidades naturales:

- Relieves sobre granitos incluyendo las cimas y las laderas.
- Relieves sobre rocas metamórficas incluyendo las cimas y las laderas.
- Aluviales de la riera de Cala y del barranco del Descansadero, de cronología holocena.

En general, la potencialidad geoarqueológica de las anteriores unidades es baja a muy baja, teniendo en cuenta las características en cuanto a la delgadez edáfica y a la abundancia de laderas. No se detectan depósitos cuaternarios susceptibles de tener contenido arqueológico ni en posición primaria ni en posición secundaria.

- Trabajo de campo.

Finalmente se realizó la Prospección Arqueológica Superficial de la zona objeto de trabajo. Las tareas arqueológicas se circunscribieron a la traza de la línea de la autovía y a su inmediato entorno que, según consta en la Resolución de autorización de prospección, afecta a una franja de 200 m de anchura a cada lado del eje de la traza con una longitud de 8,3 km. El trabajo de campo se enfocó como una prospección intensiva de carácter superficial de la totalidad del terreno afectado por la traza. No obstante, una vez visto el terreno hubo que modificar las estrategias de prospección con el fin de adaptarlas a las características del mismo. Así la prospección de cobertura total no se pudo aplicar en aquellas zonas dedicadas a explotación agropecuaria o de explotación de recursos forestales por el alto grado de ocultación del suelo bien sea por encontrarse sembradas de cereal (dada la fecha de prospección este se encontraba crecido lo cual dificultaba la posibilidad de detectar restos en superficie), o dedicadas a pasto o a explotación porcina con el ganado encerrado en una zona limitada, lo que en este último caso conlleva la total desaparición de la cubierta vegetal, o bien por encontrarse cubiertas por espesa vegetación de genista o jaras, lo cual hace que las estrategias de prospección arqueológica convencionales se revelen, más que ineficaces, inoperantes. El aumento de la intensidad de la prospección, medida en la separación entre prospectores (Ariño y Rodríguez, 1998; Ruíz Zapatero y Fernández, 1993), no se traduciría en el correspondiente aumento del rendimiento de la prospección mediante el enriquecimiento de los resultados dado el ocultamiento que presenta el suelo. Por ello fue necesario en ocasiones la prospección selectiva en determinadas zonas.

RESULTADOS Y MEDIDAS CORRECTORAS DEL IMPACTO ARQUEOLÓGICO

Como explicamos anteriormente en la Resolución de fecha 25 de junio de 2001 relativa al establecimiento de las medidas de protección con el fin de solventar la afección a yacimientos arqueológicos se amplió la zona de afección más allá de los 400 m objeto de nuestro estudio. En dichas Resolución se establecen dos zonas: una de afección directa y otra de cautela arqueológica, fuera del trazado de la obra de la autovía. Los yacimientos aparecen delimitados mediante cuatro pares de coordenadas U.T.M. que forman un polígono que abarca la dispersión de los materiales arqueológicos en superficie, tal y como establecen las normas del inventario de yacimientos de la Junta de Andalucía, si bien en la fig. 1 tan sólo aparecen referenciados con una estrella y su numeración debido a la escala en que son representados (fig. 1).

- Zona de afección directa

En ella se engloban tres yacimientos para los que se considera que el impacto es severo, por lo que las medidas correctoras que plantea la Resolución emitida es la de modificación de trazado como la más idónea, si bien ante la dificultad de modificación del mismo podría plantearse la excavación y documentación de los yacimientos afectados como medida mínima exigida. En el caso de la Vía de la Plata es más ade-

cuado la realización de un seguimiento arqueológico durante las obras de remoción de tierras.

1. Camino de Santa Marta

La localización de este yacimiento nos fue remitida por la Junta de Andalucía al no encontrarse todavía recogido en la base de datos ARQUEOS. Según los datos facilitados se trata de un asentamiento romano definido tan sólo por algunos fragmentos de cerámica y de elementos constructivos romanos como tégulas y ladrillos. Sus restos no parecen ser muy abundantes y se extienden por una zona de cierta extensión. En la prospección realizada por nosotros no se localizó en superficie ningún resto cerámico o constructivo. Esto puede deberse, por una parte, a la propia escasez de evidencias arqueológicas y, por otra, a que el terreno presentase diferentes características en el momento de realizar nuestra prospección ya que, por las fechas en que ésta se llevó a cabo, la vegetación se hallaba bastante crecida con áreas muy tupidas dedicadas a pasto para ganado, lo que incidió en la correcta visualización del terreno. Cabe destacar que en esta zona la cubierta edáfica es muy delgada, encontrándose la roca a escasos centímetros por debajo de la superficie, aflorando en algunas partes como consecuencia de la desaparición de la cobertera vegetal.

2. Las Vegas/ Camino de Miguel Pérez

Este lugar fue localizado en el transcurso de nuestra prospección arqueológica detectándose unas acumulaciones de piedra en la ladera de un pequeño cerro que, ante la falta de material arqueológico que corroborase una adscripción arqueológica, fueron catalogadas como los restos de alguna construcción tradicional, como un chozo o una tapia. Posteriormente el arqueólogo provincial determinó que las mismas eran restos relacionados con actividades mineras similares a los hallados en otras partes del término y que se correspondían con cortas mineras romanas. Sin embargo, hay que destacar que en ese punto los materiales aflorantes son pizarras grises y moradas de la formación Barrancos, sin que en la inspección visual realizada durante la prospección se observaran mineralizaciones de ningún tipo, por lo que probablemente, la explotación correspondería a una extracción de pizarras, dada la calidad de estas en este lugar concreto.

3. Vía de la Plata

No existen evidencias materiales de esta vía a su paso por el término de Santa Olalla de Cala, si bien existen numerosas referencias bibliográficas que hacen alusión a su paso por el término sin especificar, en ningún momento un punto en concreto (Thouvenot, 1940; Ruiz, 1998). Tradicionalmente se cree que su trazado puede coincidir o ser paralelo al actual trazado de la N-630, algunos autores como Muñoz Hidalgo consideran que de Santa Olalla partiría una vía secundaria que uniría Santa Olalla con Monasterio, de forma paralela al trazado de la C.N. 630 Gijón-Sevilla. También en la zona de Santa Olalla se produciría el empalme con otras vías como la que desde Bodonal de la Sierra se dirige al sureste o la de Zufre a Santa Olalla (Muñoz Hidalgo, 1991) que posiblemente se ciñera al trazado de la falla de Zufre. Sin embargo, la falta de datos concretos evidencia la posibilidad de que su traza haya sido desmantelado, bien para obras viarias, bien para acopio de material para construcción o de que se haya producido una superposición por reaprovechamiento de la red viaria, quedando en todo caso escasas evidencias que no afloran en superficie pero que un seguimiento arqueológico de las obras de la autovía podrían poner al descubierto.

- Zona de cautela arqueológica

Los yacimientos aquí recogidos quedan fuera de la zona de afección del trazado de este subtramo y por tanto del ámbito legal de la prospección arqueológica para la que se concedió permiso, por lo que no fueron incluidos en el Informe-Memoria presentado. Su inclusión tiene como fin que su conocimiento y delimitación como áreas protegidas impida que una obra subsidiaria como viales de acceso, acopio o vertido de materiales, paso o estacionamiento de maquinaria pesada, pueda ocasionar su afección. Los datos de los mismos proceden de la Consejería de Cultura de la Delegación Provincial de Huelva.

4. Cerro del Almendro

Adscripción Cultural: Hábitat fortificado perteneciente a la Edad del Bronce con amurallamientos en talud y materiales de superficie como fragmentos cerámicos, metálicos y líticos.

5. Las Lanchas I y II

Adscripción cultural: Las Lanchas I se corresponde con una necrópolis de cistas asociada al yacimiento anterior, que presenta un total de once enterramientos en granito. Las Lanchas II se identifica con un asentamiento romano con restos cons-

tructivos en superficie como tégulas y posibles muros muy cercano a Lanchas I.

6. Las Lanchas III

Adscripción cultural: Sobre un pequeño cerro en la margen derecha de la carretera N.630 se localizan materiales constructivos de época romana (tégulas).

Finalmente se estima necesario un seguimiento arqueológico en la totalidad de la traza. Esta medida debe aplicarse a lo largo de todo el trazado con el fin de poder localizar tanto el posible trazado de la calzada romana como la presencia de otros yacimientos arqueológicos no visibles en superficie.

El seguimiento supone la presencia de un arqueólogo durante las obras que impliquen movimiento de tierras. Este especialista se hará cargo de cualquier eventualidad de índole arqueológica que pueda surgir durante el desarrollo de las obras evitando, así, la paralización o demora de los trabajos asegurando el correcto tratamiento de los restos eventualmente exhumados. Cuando se hace referencia al desarrollo de la obra, se entiende siempre que se trata de aquellas fases que implican excavación o movimiento de tierras y, general, aquellas acciones que supongan la remoción de la superficie del terreno y que sean susceptibles de alterar un yacimiento arqueológico.

REFERENCIAS

- ARIÑO GIL, E. y RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, J., "El poblamiento romano y visigodo en el territorio de Salamanca. Datos de una prospección intensiva" *Zephyrus*, vol. L, 1997, Salamanca, pp. 225-245, 1998.
- GUTIERREZ ELORZA, M. "Introducción". En Gutiérrez Elorza, M. (Coord.), *Geomorfología de España*, Editorial Rueda, Madrid, pp. 1-24, 1994.
- MUÑOZ HIDALGO, A.M., "Apuntes para el estudio de las vías romanas en la Betunia extremeña", *El Milenario Extravagante*, nº 30, pp. 2-10, 1991.
- RODRÍGUEZ VIDAL, J y DÍAZ DEL OLMO, F., "Macizo Hespérico meridional". En Gutiérrez Elorza, M. (Coord.), *Geomorfología de España*, Editorial Rueda, Madrid, pp. 101-119, 1994.
- RUIZ ACEVEDO, J.M., "Las vías romanas en la provincia de Huelva", *Klitas*, 2, 1998.
- RUIZ ZAPATERO, G. y FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, V.M., "Prospección de superficie, técnicas de muestreo y recogida de información", *Inventarios y Cartas Arqueológicas*, Soria 1991, Valladolid, pp. 87-98, 1993.
- SÁNCHEZ-MONGE LLUSÁ, M. Informe-memoria. Prospección Arqueológica Superficial de la Autovía de la Plata. Subtramo Límite de la provincia de Badajoz – Santa Olalla del Cala (S). Provincia de Huelva, informe inédito depositado en la Consejería de Cultura de la Delegación Provincial de Huelva, 2001.
- THOUVENOT, R. *Essai sur la province romaine de Bétique*, Bibliothèque des Ecoles Françaises d'Athènes et de Rome, Paris, 1940.