

# III ACTIVIDADES DE URGENCIA

Volumen 1

ANUARIO ARQUEOLÓGICO  
DE ANDALUCÍA / 2000

**ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2000**  
*ACTIVIDADES DE URGENCIA*  
*INFORMES Y MEMORIAS*  
*Volumen 1*

**ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2000. III-1**

Abreviatura: AAA'2000.III-1

**Coordinación de la edición:**

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

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

**Gestión de la producción:**

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

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

© de los textos y fotos: sus autores.

Edita: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura.

Impresión: RC Impresores, S.C.A.  
ISBN de la obra completa: 84-8266-330-5  
ISBN del volumen III-1: 84-8266-333-X  
Depósito Legal: SE-59-2003-III-1

# MEMORIA DE LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA DE URGENCIA REALIZADA EN LA PARCELA 2.16 DEL PLAN PARCIAL RENFE DE CÓRDOBA.

JOSÉ ANTONIO MORENA LÓPEZ  
DANIEL BOTELLA ORTEGA

**Resumen:** Los trabajos arqueológicos realizados en la parcela 2.16 del Plan Parcial RENFE del Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba han proporcionado interesantes datos sobre la expansión urbana de la ciudad en época medieval islámica. Se han detectado diferentes estructuras domésticas califales que formarían parte de los arrabales septentrionales de *Madinat Qurtuba*.

**Abstract:** The archaeological works made in RENFE Partial Plan 2.16 plot of the Urban Ordenation General Plan from Cordova have gave interesting data about the urban growth of the city in the islamic medieval age. Different caliphal domestic framework which would form the northern outlying area of *Madinat Qurtuba*, have been detected.

## 1. INTRODUCCIÓN

Entre los días 18 de septiembre y 13 de octubre del 2000 se desarrollaron los trabajos referentes a la intervención arqueológica de urgencia de la parcela 2.16 del Plan RENFE de Córdoba. El solar es propiedad de las empresas Hoteles Center S.L. y Grupo de Inversiones Noga, con domicilio en Acera del Casino, 9 de Granada.

En función de los resultados de las diversas obras realizadas en el sector donde se ubica la parcela en cuestión (soterramiento de las vías de ferrocarril, construcción del aparcamiento subterráneo del Vial Norte y otras obras de promoción de viviendas) en las que se habían detectado restos arqueológicos pertenecientes tanto a la época romana como a

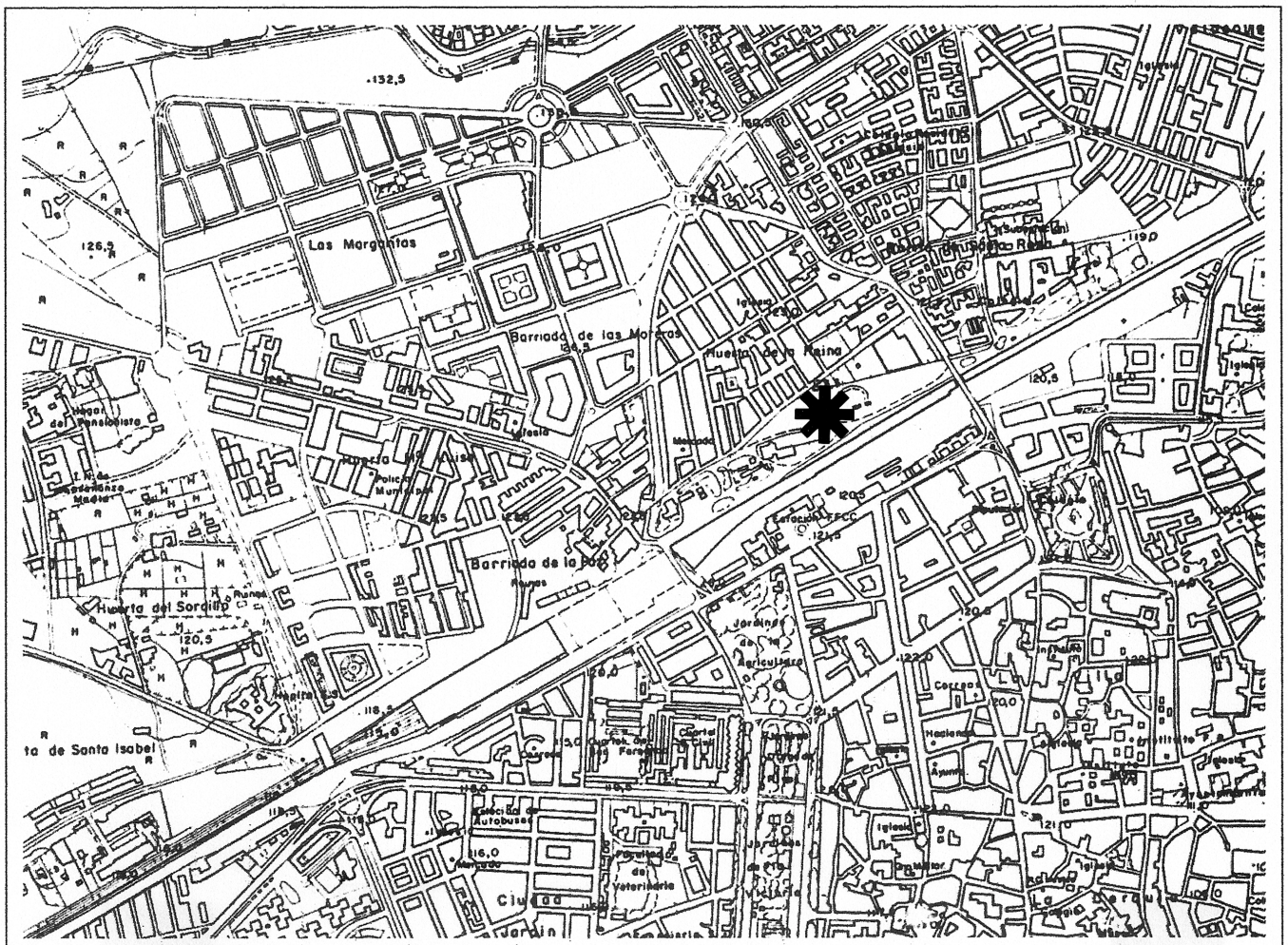


FIG. 1. Localización de la parcela excavada. Mapa Topográfico de Andalucía. Hoja 923 (1-3)

la época musulmana, y dado que en la parcela que nos ocupa estaba prevista la construcción de varias plantas de sótano se llevó a cabo la presente excavación con el objeto de conocer la potencialidad arqueológica de dicha parcela.

Tal y como se preveía en el proyecto de excavación, aprobado según Resolución de 24 de agosto del 2000, del Director General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía, la superficie total excavada en los 4 cortes previstos (25x10 m. cada uno) fue de 1.000 m<sup>2</sup>.

El proceso de excavación se ha basado en la documentación de las distintas unidades estratigráficas según el método de excavación tradicional. Las referencias altimétricas de la excavación están referidas a la cota actual del pavimento del acerado en el sector NO. de la parcela (123.947), cotas absolutas en metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m.).

El material quedó lavado y guardado, convenientemente, en bolsas y éstas a su vez en cajas, que quedaron depositadas en el Museo Arqueológico de Córdoba sobre la base de lo dispuesto en el punto VI de la resolución del Director General de Bienes Culturales que autorizaba la presente I.A.U. La signatura otorgada es la siguiente: P.R./2.16/00.

## 2. DESCRIPCIÓN DE HALLAZGOS

### 2.1. CORTE 1

Se localiza éste corte en el sector SO. de la parcela y sus dimensiones fueron de 25x10 m. (250 m<sup>2</sup>). Las fases culturales documentadas fueron dos.

La Fase I está representada por el estrato 2, compuesto por arcillas pardas que contienen diverso pero escaso material cerámico de época musulmana, sin que se haya podido precisar más la cronología. También se recogieron algunas cerámicas de época romana.

La Fase II es la adscrita a la época contemporánea. Las unidades de época reciente, contemporáneas, están representadas por los estratos 1 y 3. El primero corresponde a un potente paquete de relleno a base de diversos materiales, con abundante escombros, mediante el cual quedaron amortizadas algunas estructuras, también contemporáneas, pero algo anteriores; así mismo, sirvió para nivelar el terreno de la parcela con motivo de la liberalización de los terrenos de RENFE, a comienzos de la década de los 90. Las estructuras contemporáneas son todas las documentadas, si bien, dentro de este período podrían fijarse dos momentos. El primero correspondería a las vías de ferrocarril y muros de andenes construidos a mediados del siglo XIX, cuando se establece en Córdoba el ferrocarril. Estarían incluidos las dos vías documentadas y los muros 2 y 3 entre los que habría un andén. El segundo corresponde a una reforma efectuada al andén que debió localizarse al S. de la vía de ferrocarril 2. Este nuevo andén y su correspondiente pavimento amortizó la vía de ferrocarril 2.

El empleo de nuevos materiales (cemento y hormigón) en la construcción del nuevo andén y la presencia de pilares con vigas de hierro que parecen indicar la existencia de catenarias, es decir, al sistema de suspensión del cable de alimentación de las locomotoras eléctricas mediante un cable portante, al

que está unido por hilos sustentadores, evidencian una cronología más moderna, cuando se impuso el empleo de la electricidad como fuente de energía.

Sabemos que la llegada del ferrocarril a Córdoba y la localización de su Estación resultó, como para otras muchas ciudades, un evento de especial relevancia. Los orígenes del proyecto se remontan a 1851, fecha en que por Real Orden de 28 de agosto se concedió permiso a "José Joaquín Figueras y Cía" para la realización de estudios previos encaminados a la construcción de un Camino de Hierro desde Sevilla hasta Andújar. Las obras de construcción dieron comienzo el 11 de mayo de 1856 en la zona de los Olivos Borrachos (los raíles de las vías excavadas tienen el siguiente grabado: DONAWITZ VI 1955 6). La historia del ferrocarril en Córdoba tiene otro hito importante a comienzos de la década de 1990, cuando el AVE llega a la ciudad, se construye la nueva estación y la playa de vías queda soterrada, eliminándose así uno de los principales obstáculos para el desarrollo y la expansión urbanística de la ciudad hacia el N. Es entonces cuando se produce la amortización de un gran número de vías de ferrocarril, caso de las documentadas en la parcela 2.16 que pueden verse en pleno funcionamiento en algunas fotografías recientes.

### 2.2. CORTE 2

Las dimensiones de éste corte, que se efectuó en el sector NO. de la parcela, fueron de 25x10m. (250 m<sup>2</sup>). La cota máxima alcanzada en el proceso de excavación fue la de 119'20 m.s.n.m. en la esquina sudeste, como comprobación de la finalización de los sedimentos arqueológicamente fértiles. El uso del solar como escombrera entre 1993-2000 provocó un aumento de la cota del mismo con respecto al nivel del acerado que lo rodea, de forma que este Corte 2 se encontraba por encima de la rasante del acerado sobre todo en la esquina sudeste.

Cronológicamente se puede decir que los niveles más antiguos pertenecen a las arcillas rojas de origen fluvial del Guadalquivir, arqueológicamente estériles, de las terrazas septentrionales del mismo. La actuación más reciente corresponde al nivel de colmatación y recrecido del solar, correspondiente a escombros y rellenos de bloques de hormigón, plásticos, basura y gravas de diferentes tonalidades. Las fases intermedias entre el nivel geológico cuaternario (estrato 15) y el escombros superior (estrato 1) se definen claramente en cuatro momentos fundamentales:

El primero estaría representado por las estructuras y niveles asociados al uso de este espacio de la ciudad como estación de ferrocarril y más concretamente como muelle de carga y naves desde la mitad del presente siglo. Estos elementos se concentran en la mitad norte del corte. Tras la amortización de este espacio como muelle, aproximadamente en 1993, el foso se rellena de traviesas procedentes del desmontaje del paño central de vías de la antigua estación de San Rafael.

El segundo momento documentado claramente en el Corte 2 es el correspondiente, en la primera mitad de esta centuria, al depósito o estrato 6, de arcillas pardas con numerosas botellas de vidrio procedentes de vertederos de la cercana fábrica de gaseosas La Constancia.

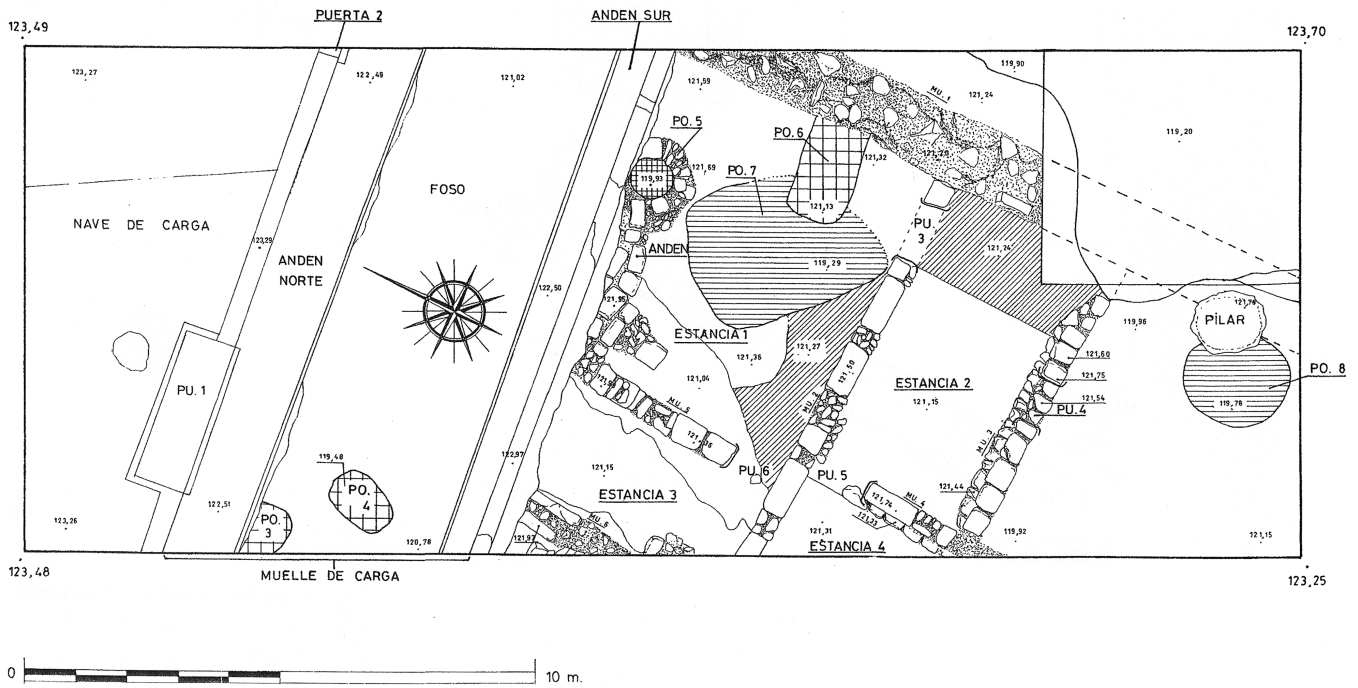


FIG. 2. Planta del Corte 2.



LÁM. I. Corte 2. Panorámica de las estructuras domésticas del arrabal califal.

La Fase III documentada corresponde a un dilatado periodo que abarcaría desde el abandono de este espacio como zona de arrabal califal, hasta el siglo XIX d.C. A ella pertenecería el estrato 9 de arcilla pardas oscuras, nivel posiblemente de huerta; por otro lado son puntuales los elementos anteriores documentados, como un pozo de agua, encañado, de fase moderna (Pozo 5), así como un pozo de basura datado en fase almorávide (Pozo 8). Éste último, se define como una estructura negativa sin encañado. Aparece en la esquina sudeste del corte y su planta es ovalada, con 2x1'75 m. La cota superior es de 121'58 m.s.n.m. y tiene una potencia de 1'80 m. Este pozo corta el cimiento M-1 y los estratos 10, 14 y 15. A su vez está destruido en su lateral oriental por el pilar de hormigón de la estación de tren en este punto del corte. Contiene abundante material cerámico: alcadafes, candiles de piqueta, barras de alfar, ataifores con vedrío melado al exterior y decoración verde y manganeso al interior sobre engalba blanca y con pie anular, tapaderas, asas de sartén

zoomorfas, anafes, canjilones, fragmentos de cerámica decorada con la técnica de cuerda seca parcial y total, cerámicas comunes pintadas, trozos de mortero con decoración a la almagra. Su cronología se sitúa en el período almorávide, ss. XI-XII d.C.

La Fase IV, más rica en los datos aportados, es la correspondiente a las estructuras domésticas de fase califal documentadas en el corte y que se concentran en la mitad sur del mismo. Los diferentes niveles y estructuras de arrabales califales del corte asientan directamente sobre las arcilla rojas arqueológicamente estériles. No se han detectado niveles o estructuras correspondientes a fases históricamente anteriores como la romana, tardorromana visigoda o emiral.

Las estructuras que definen un uso doméstico del espacio se fechan en el siglo X y parte del XI d.C. A su vez el terreno es nivelado por sedimentos arcillosos de tonos rojizos oscuros (estrato 14) o paquetes de arenas (estrato 13) o greda de tonos azulados (estrato 12), de forma que encontramos un escalonamiento de norte a sur en los niveles de habitación y estructuras de cimentación o muros. Tenemos que hacer hincapié en que la mayoría de los restos de esta fase se encuentran en la mitad meridional del corte, a excepción de los pozos 3 y 4, realmente el fondo de los mismos, pero la potencia general de esta fase no avanza más 65 cm. de potencia media, y con un estado de conservación pésimo, muy alterado por los niveles de arrasamiento anteriores.

Las estructuras habitacionales detectadas definen espacios creados por toda una serie de cimentaciones y arranque de muros. Se han localizado cuatro habitaciones o estancias con plantas tendentes al rectángulo y todas ellas dispuestas, con una orientación cardinal exacta, al lado oeste del cimiento M-1 y al norte de M-3. Se aprecia un ligero escalonamiento de norte a sur en las cimentaciones paralelas, tales como el andén, en M-2 y el M-3. No han aparecido muros al este del M-

1 por lo que, además de su mayor espesor y sistema constructivo, entendemos que el mismo es un cimiento medianero, quedando un espacio abierto al este del mismo. El espacio al sur del cimiento M-3 puede corresponder bien a una quinta estancia, bien a otro espacio abierto de la casa detectada.

La estancia 1 queda definida por un espacio rectangular con los lados mayores orientados de este a oeste, con unas dimensiones máximas de 6'25x5'75 m. La delimitación viene definida por las siguientes estructuras. Andén de sillares en el lateral norte, del que se conservan restos de tres hiladas, dispuestas de forma horizontal sobre el nivel 12 de aterramiento. Aparece a la cota superior de 121'95 m.s.n.m. y posee unas dimensiones de 1x0'60 m. Se encuentra cortado en su lateral este por el encañado del pozo 5. Al sur esta estancia queda delimitada por el muro y cimiento 2 (M-2). Con una longitud máxima documentada de 8'5 m. y una anchura de 50 cm. presenta quicio de puerta con hueco de 1'25 m. en el extremo este del muro. La orientación es de este a oeste, adosándose en 90° por el lateral este con el cimiento M-1. La base de este muro, que realmente es lo que se ha conservado, está compuesta de una única hilada de sillares de arenisca de 1'10x0'50x 0'31 m. alternando con huecos de ripios y cantos dispuestos a dos caras. Este muro aparece a la cota superior de 121'50 m.s.n.m.

Por el lateral oeste aparece cimentación y muro de sillares de arenisca, calzados con ripios, y orientado de norte a sur. Se trata del muro y cimiento 6 (M-6). La orientación es de norte a sur, con una cota superior de 121'99 m.s.n.m. La longitud del muro es de 1'40 m. y conserva tres hiladas de sillares y ripios que apoyan en la cimentación de sillares de arenisca, con una longitud máxima documentada de 3'70 m. La anchura en ambos caso es de 55 cm. Este cimiento y muro une en 90° hacia el este con el andén descrito más arriba. En el extremo sur del cimiento aparece vano de puerta (Pu-6) con 97 cm.

Por el lateral este se encuentra delimitando la estancia 1 el cimiento M-1. Esta estructura se excava en las arcillas rojas (estrato 15) arqueológicamente estériles. La orientación es de norte a sur y la cota superior es de 121'20 m.s.n.m., mientras que su potencia es de 76 cm. La anchura del mismo es de 1'35 cm. y su longitud máxima de 13'60 m. pero se encuentra cortado por la bolsa-estrato 6 de la fábrica de La Constancia. El sistema constructivo consiste en la disposición de arcillas con abundantes grumos de cal que amarran sillarejos, algún sillar, cantos rodados de cuarcita y ripios de diferentes tamaños.

La estancia corresponde al espacio situado al sur de la anterior. Posee unas medidas de 7x3'10 m. orientados de este a oeste. Sus límites son por el este el cimiento 1 (M-1), por el norte el muro-cimiento 2 (M-2), por el sur el muro-cimiento 3 (M-3) y por el oeste el muro-cimiento 4 (M-4). Los vanos de acceso a la misma se encuentran en la esquina nordeste, entre la estancia 1 y 2, en la esquina noroeste, entre la estancia 2 y 4, y en el centro del muro 3, puerta 4.

El límite sur o muro 3 posee una longitud de 6'07 m. y una anchura de 40 cm. De este sólo se conserva la primera hilada de sillares de arenisca de planta cuadrada (40x40x10 cm. de media) dispuestos en horizontal. En el centro de este muro, y delimitando el quicio con dos sillares dispuestos en vertical,

aparece la puerta 4 con 1 m. de anchura. La cota superior de este muro es de 121'54 m.s.n.m. y asienta sobre un cimiento de ripios de 75 cm. de anchura que aparecen a la cota superior de 121'44 m.s.n.m.

Por el lateral oeste tenemos el cimiento y muro M-4. La orientación es de norte a sur con una sola hilada de sillares y ripios amarrados con arcilla roja con cal que aparece a la cota superior de 121'74 m.s.n.m. La anchura es de 40 cm. y la longitud máxima documentada es de 3 m. Este muro asienta en un cimiento similar al cimiento 3. Como este la anchura es mayor que la base de sillares alcanzando 60 cm. Aparece a la cota superior de 121'33 m.s.n.m. y se realiza con ripios y cantos rodados a dos caras. En el extremo norte del muro cimiento 4 aparece vano de unión entre la estancia 2, con un hueco de 1'20 m.

La estancia 3 se sitúa al oeste de la estancia 1 y se orienta de norte a sur con una planta rectangular, cortada al norte por el andén sur del muelle de carga del ferrocarril. Las dimensiones máximas documentadas son de 4'35x2'50 m. Une con la estancia 1 a través del vano o puerta 6 (Pu-6). Los límites son al oeste el muro-cimiento 5, al sur el muro cimiento 2, y por el oeste muro 6 (M-6). Este último se construye con sillares a soga (110x55x22 cm.) en las cara externas y núcleo de cantos rodados y ripios amarrados con arcilla roja al interior. Las medidas máximas documentadas son 2'30x70 m. Aparece a la cota superior de 121'92 m. y su orientación es de norte a sur.

La estancia 4 se localiza al oeste de la estancia 2 y al sur de la estancia 3. Las dimensiones máximas documentadas son de 3x2 m. Une con la estancia 2 a través del vano o puerta 5 (Pu-5). Los límites son al norte el muro-cimiento 2 y al este el muro cimiento 4.

Otras estructuras califales son los pozos 3, 4, 5, 6 y 7 con abundante material cerámico datable en los ss. X-XI d.C.

### 2.3. CORTE 3

Se localiza en el sector SE. de la parcela y las fases documentadas han sido tres.

La Fase I está representada por la fosa rellena de arcilla pardo oscura (estrato 4), que podría corresponder a una tumba de época romana, aunque su estado de conservación, alterado por la construcción de las vías de ferrocarril no ha permitido una documentación completa. La presencia de algunos restos óseos y fragmentos de *tegulae* en su interior nos llevan a considerarla como tal, de tal modo que habría que ponerla en relación con otros enterramientos detectados al N. (parcela 3 del P.E.R.I. MA-3), como al S. (aparcamiento subterráneo del llamado Vial Norte).

La Fase II estaría representada por el estrato 2 de arcilla parda clara de época musulmana, aunque éste proporcionó escaso material arqueológico. Y, la Fase III sería la contemporánea, con los estratos 1 y 3, el primero correspondiente a un potente nivel de relleno y el segundo a la carbonilla mezclada con zahorra y gravilla que se encuentra bajo la vía de ferrocarril (en este caso tanto los raíles como las traviesas habían sido sustraídos en el momento de su soterramiento). También tendríamos, el muro 1 que pertenecería al mismo andén documentado en el Corte 1 (muro N.).

## 2.4. CORTE 4

Se localiza en el sector NE. de la parcela. La cota máxima alcanzada en el proceso de excavación fue la de 119'35 m.s.n.m., en la esquina nordeste. Al igual que en el resto de los cortes la estratigrafía viene definida por un primer nivel de escombros que han recreado la cota de este corte con respecto a la del acerado.

Cronológicamente, se puede decir que, al igual que en los cortes anteriores, los niveles más antiguos pertenecen a las arcillas rojas de origen fluvial del Guadalquivir, arqueológicamente estériles, correspondientes a las terrazas septentrionales del mismo. La actuación más reciente será el nivel de colmatación y recricido del solar, en este punto del solar correspondiente a escombros y rellenos de bloques de hormigón, plásticos, basura y gravas de diferentes tonalidades y que cubren un pavimento de hormigón (estrato 2), roto puntualmente en la mitad sur del corte con una fosa llena de bloque de hormigón correspondientes a pilares y cimientos cuadrangulares.

Bajo este nivel aparece un potente nivel de arcillas de tonos pardas oscuras de fase moderna y contemporánea. Las fases medievales quedan representadas por los estratos 4 a 8, de los que el 4 y el 5 corresponden a niveles de diferente potencia mientras que los estratos 6 a 9 corresponden al relleno del pozo noria del sector centro-septentrional, de fase califal. Las dos únicas estructuras arqueológicas de cierta relevancia en este corte son por un lado el pozo-noria 2 destruido y hundido ya en fase califal, y por otro lado la correspondiente al cimiento de sillares o cimiento 4, que a su vez se alteró por las cimentaciones de las naves de almacenamiento en este punto de la anterior estación de ferrocarril.



LÁM. II. Corte 4. Detalle del encañado del pozo-noria 2 califal.

El cimiento 4 está construido a base de sillares de arenisca dispuestos a tizón con una orientación de noroeste a sudeste. Se conserva en la mitad este del corte a la cota superior de 122 m.s.n.m. Desde la zanja de cimentación del cimiento central o 1 hasta y la esquina noroeste este cimiento ha desaparecido, quedando a esta altura un sillar del mismo cimiento cerca ya del perfil norte. Las medidas medias de los sillares son de 1'10 x 0'35 x 0'50 m., apreciándose en la mayoría de ellos un facetado en los lados menores. La longitud total conservada es de 9'45 m. y su anchura de 1'10 a 1'20 m. Las dimensiones de esta estructura así como la inexistencia de cimientos adosados a ella de forma perpendicular nos induce pensar que se trata de un cimiento de separación de parcelas rústicas. La zanja de cimentación de esta estructura excava los estratos 4, 5 y 9. Es probable que esta estructura formara parte, al igual que otras

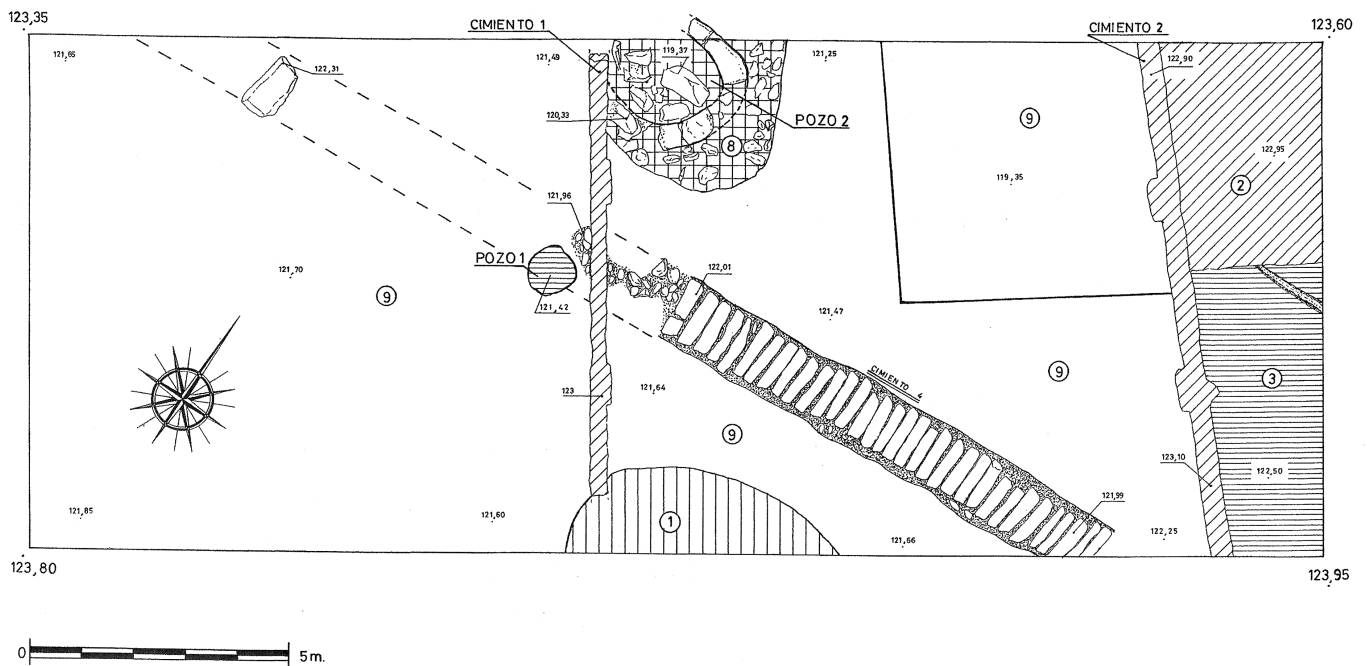


FIG. 3. Planta del Corte 4.





LÁM. III. Corte 4. Detalle del aparejo del cimiento 1, con sillares atizonados, de época califal.

similares halladas en las excavaciones del Vial Norte, de una gran almunia del período califal.

Por su parte, el pozo tipo noria es de planta ovalada y está encañado con sillares de arenisca con la cara interna cóncava y rebajes escalonados en las caras mayores para insertar uno con otro. Esta estructura está destruida desde la misma época califal ya que así lo indican tanto los materiales que aparecen en los niveles que lo sellan (estrato 5), como en los correspondientes al encañado y relleno interno.

### 3. CONCLUSIONES

Como se ha visto, los restos documentados en el solar de referencia fueron relativamente escasos y poco significativos. A pesar de que en el proyecto de intervención se preveía la aparición de restos, más o menos relevantes, relacionados con una extensa necrópolis romana y con parte de los arrabales septentrionales de la ciudad musulmana, los resultados obtenidos no fueron tan espectaculares. Respecto de la necrópolis romana, sólo un hallazgo puntual en el Corte 3, podría interpretarse como una tumba de esa necrópolis. La ubicación del Corte 4, en el sector NE. de la parcela se mo-



LÁM IV. Corte 2. Candil de piquera califal hallado en el nivel 12.



LÁM. V. Corte 2. Candil de piquera procedente del pozo 8 (ss. XI-XII d.C.).

dificó, trasladándose más aún al N. y al E. con el objeto de sondear la zona más próxima a la parcela 3 del P.E.R.I. MA-3, donde una I.A.U. había exhumado más de 200 enterramientos de época romana. Sin embargo, dicho corte no proporcionó ningún dato positivo al respecto. Y, en cuanto, a los arrabales tan sólo se han detectado algunas cimentaciones y alzados de escasa entidad. Se puede decir, en consecuencia, que la mitad N. de la parcela es la que ha dado mayor documentación, mientras que la mitad S. se hallaba, prácticamente, arrasada con motivo de la construcción de la Estación y la playa de vías del ferrocarril.

Las fases de ocupación documentadas han sido cuatro: romana, medieval musulmana, moderna y contemporánea. La **Fase I** está representada por la fosa rellena de arcilla pardo oscura (estrato 4), que podría corresponder a una tumba de época romana, aunque su estado de conservación, alterado por la construcción de las vías de ferrocarril no ha permitido su completa documentación. La presencia de algunos restos óseos y fragmentos de tegulae en su interior nos llevan a considerarla como tal, de tal modo que habría que ponerla en relación con otros enterramientos detectados tanto al N. (parcela 3 del P.E.R.I. MA-3), como al S. (aparcamiento subterráneo del llamado Vial Norte).

La **Fase II** (medieval musulmana) se detectó básicamente en los Cortes 2 y 4, es decir, en la mitad septentrional de la parcela. Los restos exhumados, en un estado de conservación pésimo y seccionados en la mayoría de los casos por pozos y fosos de la playa de vías de ferrocarril, corresponden a niveles, pozos y estructuras habitacionales pertenecientes a los arrabales califales situados al Norte de la Madina al-Attica, así como un pozo (pozo 8 del Corte 2) y el nivel 4 del Corte 4 que se fechan en un período postcalifal (almorávide).

A la **Fase III** (moderna) corresponden varios estratos y un pozo de agua (pozo 5 del Corte 2) que nos evidencian el uso de este espacio como zona de huerta hasta su amortización con la llegada del ferrocarril a Córdoba.

Y la **Fase IV** (contemporánea) está representada por todas aquellas estructuras (andenes, naves, fosos, muelles de carga, vías de ferrocarril, pilares de hormigón, catenarias...) y niveles de escombros que tras el abandono de la estación de trenes a comienzos de la década de los 90 se depositaron en la parcela que nos ocupa.