

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2014

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA MEDIANTE CONTROL DE MOVIMIENTO DE TIERRAS EN LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE ESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA DE VÍA DEL METRO LIGERO DE GRANADA. TRAMO 1.2. : VILLAREJO-MENDEZ NÚÑEZ. SUBTRAMO: METRO EN ESTACIÓN DE FERROCARRIL.

JULIA RODRÍGUEZ AGUILERA

Resumen: Durante el control de movimientos de tierra se han documentado distintos niveles todos de época actual, únicamente se recuperó algún material de adscripción romana, aunque muy rodado en la zona final del trazado.

Abstract: During the control of earth movements have documented different levels all of current time, only recovered some material of Roman ascription, although very rolled in the end zone of the route.

1.- Introducción y antecedentes administrativos.

Las obras para la construcción de la infraestructura y superestructura de la vía de la línea 1 metropolitana del Metro ligero de Granada tramo 1.2. : Villarejo-Mendez Núñez. Subtramo: Metro en estación de ferrocarril, llevadas a cabo por la constructora Ferrovial Agroman S.A y Ucop Construcciones S.A. Union temporal de empresas- METRO EN ADIF-UTE., fueron objeto de una Actividad Arqueológica Preventiva mediante control de movimiento de tierras a cargo de la empresa Gespad al-andalus S.L.

2.- Contextualización histórico-arqueológica.

El trazado del metropolitano discurre por un ámbito que históricamente ha formado parte del mundo periurbano de la ciudad de Granada.

Ésta tiene su origen en el siglo VII a.C., identificado en algunos depósitos dispersos, como en la Gran Vía de Colón o en el Albaicín (Carril de las Tomasas) si bien experimenta un importante crecimiento y desarrollo en época ibérica y romana. A estos momentos pertenece la fundación del *oppidum* de Iliberri, posteriormente transformado en el *Municipium Florentinum Iliberritanum* cuyo centro se localiza en el conjunto del barrio del Albaicín si bien en su interland aparece toda una serie de elementos dispersos asociados al uso y explotación agrícola del territorio. Entre los más destacados, sin duda alguna, están la *villa* de la c/Primavera o las numerosas necrópolis que vienen apareciendo en su entorno (c/ Colcha, c/ Zacatín, Camino de Ronda y por último Campus de Fuente Nueva y Plaza de Albert Einstein).

Últimamente se le han sumado los recientes hallazgos arqueológicos que se han producido por las obras del Metro, como son los restos de la villa romana y necrópolis en Camino de Ronda esquina con c/ Recogidas, en la Plaza Albert Einstein y en los

Paseillos Universitarios¹, además de los documentados en el antiguo angar de la estación de autobuses del Camino de Ronda², o en Mondragones³.

Pero el fenómeno urbano por excelencia en la actual ciudad de Granada no se produce hasta el siglo XI. Tras la caída del Califato y la desmembración del mismo en reinos de taifas, los contingentes militares beréberes ziríes que se asentaron en el territorio de la antigua ciudad de Elvira (madina Ilbira) promovieron en poco tiempo su abandono y sustitución por la vecina Granada. A principios del siglo XI y de la mano de Zawi ibn Zirí se produjo el traslado definitivo. También el diseño urbano de la futura ciudad islámica de Granada: trazado de sus murallas, sistemas de abastecimiento de agua para el consumo humano y para uso agrícola, puesta en explotación de las tierras más fértiles y próximas a la ciudad, construcción de infraestructuras de la vida ciudadana (mezquita mayor, mezquitas de barrio, barrios artesanales...) en incluso los espacios destinados a la muerte (las maqbara o cementerios islámicos, intramuros y extramuros).

Sobre esta estructura se desarrollaron los cambios que operaron en los siglos posteriores, especialmente en época almohade y nazarí. Es precisamente en este momento cuando se produce su máximo desarrollo en el ámbito periurbano, tanto en la zona Sur como en la zona Norte y Oeste, que es la que nos interesa para este caso.

El crecimiento viene marcado por el desarrollo de los sistemas de acequias para riego. La base es la denominada como *acequia del Darrillo Turbio*. Por tanto, entre las murallas y la zona que nos ocupa se encontraban las huertas, de origen islámico, de Genincada y de Gidida⁴. La primera de ellas estaba formada por 12 huertos y se le sumaban, en el aprovechamiento del agua, otros 8 que se encontraban en las proximidades o en el entorno de la actual Plaza de los Lobos. La segunda, la huerta Gidida, perteneció al Hospital Real y fue convertida en solares a partir del siglo XVII. A estas huertas estuvieron asociadas distintas construcciones a modo de poblamiento periurbano disperso, de distinta entidad, siendo la más destacada la Dar Al-Mordi, sobre cuyo solar se construyó el monasterio de San Jerónimo⁵.

Otro factor de importancia fue el cambio de uso de los espacios más próximos a la entrada a la ciudad por el **camino de Córdoba-Málaga-Sevilla**, que pasó de zona de cementerio a distintos usos. En el exterior de la Bab Ilbira (Puerta de Elvira) se desarrolló el mayor cementerio islámico de la ciudad ocupando un amplio espacio delimitado topográficamente por dos depresiones que actuaban ocasionalmente como ramblas: la actual c/ San Juan de Dios y la c/ Severo Ochoa, y que estuvo destinado a

1 Estas intervenciones también se han realizado con motivo de las obras de construcción de la línea 1 del Metro de Granada. Los resultados son inéditos pero nos referimos a ellos porque las excavaciones realizadas en el tramo Recogidas/camino de Ronda fueron ejecutadas por nosotros, y las de los paseillos universitarios son conocidas por haber colaborado en la supervisión arqueológica de los trabajos como parte de la Dirección de Obra.

2 NAVAS GUERRERO, E.; GARRIDO CARRILLO, A.; ROMÁN PUNZÓN, J.; ESQUIVEL GUERRERO, J.A. (2009): "Una nueva villa romana en el centro de Granada: estudio preliminar", en *ANTIQUITAS*, 21, pp.97-113

3 RODRÍGUEZ AGUILERA, A., GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J., RODRÍGUEZ AGUILERA, J. y PÉREZ TOVAR, M. "La villa romana de los Mondragones (Granada). Un nuevo yacimiento arqueológico en el entorno de Iliberis", *Romula*, 12-13, Sevilla, 2014.

4 GARRIDO ATIENZA, M., *El Darro Turbio*, Ed. Y estudio por M. ESPINAR MORENO, Granada, 2003, p. XLIV del estudio, y p. 7 del texto.

5 SECO DE LUCENA, L., *Plano árabe de Granada*, Granada, 1910, Ed. Facsímil, Granada, 2002, p.74.

albergar el principal cementerio islámico de la ciudad: la maqbara de Sahl ibn Malik ⁶, también conocida como necrópolis de la Puerta de Elvira, por lo menos hasta el siglo XV.

A pesar de que Torres Balbás propuso el siglo XIII como la fecha de su fundación⁷, las excavaciones arqueológicas realizadas en el aparcamiento de Triunfo y del Hospital Real permitieron retrotraer la fecha de la maqbara hasta el siglo XI⁸, coincidiendo con la fundación de Granada como capital del reino Zirí de la mano de Zawi ibn Zirí y sus sucesores, prolongando su uso hasta el siglo XV e incluso durante algunos unos años con posterioridad a la conquista castellana de 1492, tal como se refleja en el relato de Jerónimo Münzer.

La delimitación exacta de la necrópolis es difícil dada su vasta extensión, y según apunta el propio viajero alemán, estaba delimitado por una cerca con varias puertas de acceso y torreones. De hecho en la Plataforma de Vico, al final de lo que es la actual calle Real de Cartuja, se observa una puerta, pero hasta la fecha en ninguna de las intervenciones realizadas se ha podido documentar arqueológicamente, aunque en la confluencia de las calles de San Juan de Dios y Gran Capitán, en Isleta de San Felipe, durante un seguimiento arqueológico se documentó un muro de tabiya de varios metros que no se encontraba asociado ni relacionado con estructuras anexas, a modo de tapia de delimitación.

Las excavaciones realizadas en los últimos años nos muestran una dispersión mayor de la supuesta, no sólo por el Hospital Real y c/Real de Cartuja, sino que se extiende hasta la carretera el Murcia, la Placeta de la Cruz⁹ y cuesta de San Antonio, como límite más septentrional conocido.

Hasta la fecha los límites más meridionales se han documentado en el entorno de la c/ San Juan de Dios, concretamente en Almona de San Juan de Dios y en la C/ Triana Baja.

Por tanto, a finales de la edad media sigue siendo una zona en la que junto a las huertas se desarrollan explanadas en la periferia de la ciudad, ocupando el extremo oeste de la que había este cementerio (la maqbara del Salh Malic) y que a partir del siglo XVI recibió varios nombres.

Dada su amplitud y la presencia de ciertos hitos arquitectónicos dentro de la misma, a lo largo de la Edad Moderna fue denominado como “**Campo de San Lázaro**”, “**Campo de la Merced**” y “**Campo de El Triunfo**”.

6 LÓPEZ, M. (1997): *Gestos funerarios y rituales: La Necrópolis musulmana de la Puerta de Elvira (Granada)*. Tesis doctoral. Universidad de Granada

7 TORRES BALBÁS, L., “Cementerios Hispanomusulmanes”, *Al-Andalus*, XXI,1956, pp.131-191

8 LÓPEZ M., FRESNEDA, E., TORO, I., PEÑA, J.M., y ARROYO, E., , “La necrópolis musulmana de Puerta Elvira (Granada)”, en *Estudios sobre cementerios islámicos andalusíes*, ed. M.P. Torres y M. Ación, Málaga, 1995, pp. 137-159.

9 ESPINAR, M., QUESADA, J.J., y LÓPEZ, M., “Intervención de Urgencia en la c/ Agua de Cartuja (Placeta de la Cruz). Granada. Agosto de 1993”, *Anuario Arqueológico de Andalucía 1993/III*, Sevilla, 1997

Con respecto a la primera, “el Campo de San Lázaro” hacía referencia a la zona que se extendía a los pies del barrio del mismo nombre, en dirección Suroeste llegando hasta las proximidades de la Puerta de Elvira. Era una zona abierta, probablemente con algunos sectores de arbolada y que funcionalmente tuvo varios usos.

Distintos puntos de esta gran explanada (proximidades de San Lázaro, cercanías del convento de la Merced o incluso de la Puerta de Elvira) se ajusticiaban a los reos: en 1604 fue ajusticiado un hombre “*porque fue comprendido en el pecado contra naturaleza con una perra, caso abominable y escandaloso por ser con un animal bruto, por el qual le fue dado garrote en el campo de San Láçaro y luego fue quemado su cuerpo*”¹⁰; en 1605, Agustín Pérez, maestro herrero y un hortelano también fueron dados al garrote y quemados en el mismo sitio por defraudar en la moneda de vellón¹¹; en 1616, Juan López, vecino de Peligros que asesinó a su mujer fue “*dado garrote en un palo alto del suelo y luego fue saeteado en el campo de las mercedes, fuera de las puertas de Elvira*”¹²; o en 1617 que se les dio garrote a dos hombres “*en el quemadero que está junto al Beiro, del hospital real de san Lázaro, a donde fueron quemados por ello*”¹³

Otro de los usos que se dio a toda la zona fue la de vertedero y quemadero de la ciudad, tal como se refiere en el siglo XVII, zona de mercado o feria de ganado, que se mantuvo con escasa importancia hasta 1845. En cuanto al topónimo de “**Campo de la Merced**” éste hace mención a la explanada más próxima al convento de mercedarios calzados, fundado en 1514, bajo el patronato de los Reyes Católicos, construido en el solar que anteriormente había ocupado un corral y matadero de ganado¹⁴, en la que a lo largo de la Edad Moderna también se realizaron algunas ejecuciones tal como hemos citado.

Finalmente el último nombre por el que se conoció otro sector de esta explanada fue el de “**Campo del Triunfo**” que terminó por hacerse extensible a la totalidad, imponiéndose sobre los anteriores. La adopción de esta denominación está fechada en el siglo XVII. En 1618 el concejo de la ciudad de Granada en un acto solemne celebrado en la Catedral, se posicionó ante el dogma de la Inmaculada Concepción de la Virgen, para lo cual se acordó levantar un monumento para los “desagravios de Nuestra Señora”, siendo emplazado en la explanada que se extendía entre la Puerta de Elvira y el Convento de la Merced. La creciente importancia del culto a la Inmaculada originó no sólo que en las procesiones habituales se estableciese una estación en esta zona, sino que también cada vez se hicieron más frecuentes la celebración de fiestas a los desagravios de nuestra señora del Triunfo que tenían su epicentro en las proximidades del monumento erigido por el cabildo. La devoción popular fue tal que incluso en la explanada se establecieron un grupo de ermitaños, uno de los cuales fue procesado por

10 HENRÍQUEZ DE JORQUERA, F., *Anales de Granada*, ed. facsímil 1987, vol. II, pág.539.

11 HENRÍQUEZ DE JORQUERA, F., *Anales...*, obr. Cit., pág.544.

12 HENRÍQUEZ DE JORQUERA, F., *Anales...*, obr. Cit., pág. 607.

13 HENRÍQUEZ DE JORQUERA, F., *Anales...*, obr. Cit., pág. 614.

14 GÓMEZ MORENO, M., *Guía de Granada*, Granada 1892, ed. facsímil, 1998, pág. 335

el Santo Oficio en 1640 por haber puesto en duda la pureza de la Virgen, siendo penitenciado públicamente y condenado a galeras por diez años.¹⁵

Ocasionalmente dichas celebraciones iban acompañadas de fiestas de cañas y juegos de toros, y dada la amplitud del Campo incluso los alardes generales de las distintas compañías de milicia que partían a las guerras que sacudieron todo el siglo XVII.

Finalmente, el carácter de espacio lúdico del Triunfo terminó por configurarse a lo largo del todo el siglo XVII y XVIII, cuando se diseñó un paseo público entorno al monumento de la Inmaculada y se construyó la Plaza de Toros de la Real Maestranza de Granada. La urbanización de todo este entorno se produjo en 1846, auspiciada por Manuel Gadeo, alcalde constitucional, quien ajardinó el Triunfo y plantó una alameda dotándola de sus paseos y sistemas de riego para el disfrute de la ciudad.¹⁶

Por último debemos incluir la operación de la construcción de la Estación de Ferrocarril en el último cuarto del siglo XIX vinculado a la expansión de la industria del azúcar en la Vega de Granada y el impulso de las vías ferroviarias en España a partir de 1855.

En el caso de Granada, fue en 1862 cuando se iniciaron las obras de construcción de la estación. Para tal fin el ayuntamiento publicó el 25 de marzo de ese año un edicto convocando al acto de inauguración de las obras de la estación de ferrocarril, en el lugar que era conocido como cortijo del Jabonero.¹⁷

Unos años más tarde, en 1867, la empresa de ferrocarril solicita autorización para la construcción de una conducción que suministre agua a la estación¹⁸

En cuanto a los antecedentes arqueológicos conocidos, son los siguientes:

- **Excavación arqueológica de Urgencia en el Colegio de la Presentación.** Año 1993. Se documentaron una serie de sepulturas de época romana en la zona trasera del colegio, en un ámbito muy retirado de la zona proyectada.
- **Excavación Arqueológica Preventiva asociada a la ampliación del aparcamiento subterráneo del Triunfo.** Año 2005. la excavación permitió documentar el camino real de Granada a Málaga-Sevilla, que ocupaba la zona central de la actual Avda. de la Constitución, siendo fechados los niveles de uso más antiguos en el siglo XVII-XVIII, sin que se asociasen otros restos arqueológicos.

15 HENRÍQUEZ DE JORQUERA, F., *Anales...*, obr. Cit., pág.862 y 879

16 MADDOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España. Granada*, 1845-1850, ed. facsímil. Granada, 1987, pág.129 y 132.

17 A. H.M. Gr., Edicto convocando a la inauguración de las obras de la estación de ferrocarriles, C.00131.0012

18 A. H.M. Gr., solicitud de autorización para la construcción de red de suministro de agua a la estación de ferrocarril. C.03415.0004

En la parte más próxima a los jardines del Triunfo aparecieron niveles de la necrópolis islámica de la Puerta de Elvira y parte de la plaza de toros de la Real Maestranza de Granada, construida en 1768-69.

- Diversas **actuaciones preventivas mediante control arqueológico de movimiento de tierras en el barrio de San Lázaro**, en las que hasta la fecha no se han documentado niveles arqueológicos de interés.
- **Control Arqueológico de movimientos de tierras** asociado a las obras del Metro de Granada. Tramo 2. Villarejo-Méndez Núñez. Recientemente, en las obras del Metro de Granada, en el transcurso del control arqueológico se han detectado restos arqueológicos.

Se trata de una necrópolis romana que presenta un grado de dispersión alto ya que aparece enterramientos en el Campus de Fuente Nueva, a la altura de la c/Adolfo Rancaño y en la Plaza Albert Einstein.

La localización propuesta ocupa terrenos que a lo largo de la historia han tenido los siguientes usos:

- Necrópolis en época romana
- Zona de huertas históricas, desde la Edad Media.
- Diseño y desarrollo del barrio de San Lázaro, a partir de finales del s.XV y principios del XVI.
- Cruz Blanca, en el borde del conjunto urbano de San Lázaro, en el siglo XVII.
- Camino de Granada a Málaga-Sevilla.
- Necrópolis y posible villa romana del Colegio de la Presentación.
- Huertas históricas.

3.- Descripción de los trabajos

3.a. Trabajos desarrollados entre febrero de 2015 y abril de 2015

Los primeros trabajos comenzaron a ejecutarse en el mes de febrero del año 2015 en las zonas colindantes al edificio de la estación de ferrocarril, en concreto se realizaron dos tipos de actividades:

Por una parte se llevó a cabo la demolición de algunos edificios ubicados al este de la actual estación, en este tipo de trabajos, puesto que no suponen riesgo alguno de afección al patrimonio, no fue necesaria la realización de control arqueológico.



FIG. 1: ESTADO DE LA ZONA DE TRABAJO TRAS LAS DEMOLICIONES

Por otra parte, se comenzaron a ejecutar las excavaciones de las primeras zanjas relacionadas con la desviación de servicios afectados por las obras: Los primeros trabajos se desarrollaron desde el inicio del proyecto hacia la plaza donde se ubica la actual estación de tren, se levantó el adoquinado y las catas nos permitieron ver los niveles de rellenos para la pavimentación, junto al entramado de cables y sistemas de canalización de aguas, todos de momentos actuales o de pocos años atrás como es en concreto una canalización de atanores localizada en esta zona.



FIG.2: NIVELES DE RELLENOS ACTUALES



FIG 3: VISTA DE LA ZONA DE TRABAJO TRAS EL LEVANTAMIENTO DEL ADOQUINADO

Fue en la zona al oeste de la estación donde se abrieron en estos momentos las zanjas de mayor longitud y anchura, en un espacio utilizado como parking y perteneciente al edificio de Renfe. Paralela a las vías del tren se excavó una gran zanja en cuyos perfiles se documenta un gran estrato de tierra vegetal bajo el nivel de uso actual, en otras observamos antiguos pavimentos y niveles para relleno y nivelación del firme en uso.



FIG. 4: ZANJA ABIERTA PARALELA A LAS VIAS



FIG. 5: DETALLE DE UNO DE LOS PERFILES DONDE SE APRECIA EL PAQUETE DE TIERRA VEGETAL BAJO EL RELLENO DEL ASFALTO



FIG. 6: PERFILES DONDE SE APRECIA DISTINTOS PAVIMENTOS SOBRE EL PAQUETE DE TIERRA VEGETAL

Ya durante los meses de marzo y abril los movimientos de tierra se centraron en la zona donde se habían ejecutado las primeras demoliciones. Se abrieron una serie de zanjas de dos tipo, unas de unos 0,60 m de anchura y una profundidad de unos dos metros aproximadamente, y otras de mayor anchura, alrededor de los 1,20 metros, junto a la zona de las vías del tren. Todas ellas con el objeto de cimentar los nuevos edificios que ocupan ahora este espacio. En los perfiles resultados de las distintas zanjas pudimos observar una estratigrafía con diferentes capas de limos que conforman un paquete de tierra vegetal, estéril desde el punto de vista arqueológico y niveles de relleno sobre los que se apoyan las pavimentaciones actuales.



FIG. 7: TRABAJOS DE EXCAVACIÓN DE ZANJAS

3.b. Trabajos desarrollados entre mayo de 2015 y agosto de 2015

Durante el mes de mayo se llevaron a cabo las siguientes labores:

1. Trabajos de cimentación y construcción de instalaciones donde anteriormente se realizaron las zanjas pertinentes, siendo innecesario el control arqueológico para tales tareas.
2. Excavación de zanjas en la zona de la plaza de Avenida de andaluces. Se excavó una zanja de poca anchura y profundidad para desviación de servicios afectados, en la acera derecha de la avenida y tras continuar con el levantamiento del adoquinado de la plaza, se abrió otra de mayor entidad y diferentes cotas, alcanzando algo más de los 2 metros en las zonas más profundas. Lo único destacable fue la documentación de una canalización de atanores, posiblemente relacionada con la que se encontró en el mes de febrero cuando se hicieron

algunas catas en esta misma zona. Por lo demás, bajo el nivel de adoquinado aparecía un paquete de limos sin presencia de material cerámico o tipo alguno de resto arqueológico.

3. Inicio de los trabajos de demolición de muelles en la zona de vías.



FIG. 8: VISTAS DE LA ZANJA ABIERTA EN AVENIDA DE ANDALUCES PARA DESVIO DE SERVICIOS AFECTADOS



FIG.9: EXCAVACIÓN DE ZANJA PARA DESVIACIÓN DE SERVICIOS



FIG. 10

En el mes de junio se comenzó con la excavación de la zona final del trazado, donde irá ubicada la parada “estación en Ferrocarril”, en concreto se abrieron unos 60 metros aproximadamente con una anchura total de unos 20 metros. Esta zona era de mayor sensibilidad ante la aparición de restos por su proximidad al campus de Fuente Nueva, donde aparecieron restos romanos en las obras del metro.

Los rebajes se realizaron en dos fases, primero se excavó la plataforma de 60 x 20 m, a una profundidad de entre 1,88 y 1,47 metros y posteriormente se rebajaron unos dos metros por ocho metros de ancho en la zona central por donde discurrirán las vías del metro.

Durante el control de movimientos de tierra se documentan en los perfiles diferentes estratos, bien de rellenos con escombros procedentes de materiales de construcción actuales, bien rellenos de tierra vegetal. Entre los niveles de rellenos ha aparecido algún fragmento de opus signinum, material de época romana, aunque revuelto con otros materiales de uso actual lo que indica una procedencia de otro lugar. En el segundo nivel de rebaje la estratigrafía aparece muy limpia, es un nivel de limos sin restos de escombros ni material cerámico alguno.

En esta zona quedó pendiente por excavar una plataforma de unos cinco o seis metros aproximados hasta el límite con el campus y que se llevó a cabo a mediados del mes de agosto. Fue durante los meses de julio y agosto en los que se derribaron las edificaciones utilizadas para diferentes usos por ADIF, al tiempo que se continuó con la construcción de los nuevos emplazamientos.



FIG. 11: INICIO DE LOS TRABAJOS DE EXCAVACION EN LA ZONA DE LA PARADA “ESTACIÓN EN FERROCARRIL”



FIG. 12: EXCAVACIÓN EN EL SEGUNDO NIVEL Y DETALLE DEL PERFIL DE LIMOS



FIG. 13: CONTINUACIÓN DE LOS TRABAJOS DE EXCAVACION EN LA ZONA DE LA PARADA “ESTACIÓN EN FERROCARRIL” Y SU UNIÓN CON EL CAMPUS DE FUENTE NUEVA

3.c. Trabajos desarrollados en septiembre de 2015

Desde el mes de septiembre los trabajos ejecutados se centraron en la acometida de infraestructuras y servicios en los puntos ya rebajados destinados a albergar el trazado del vial, adecuándolos para la construcción de la losa de hormigón que ubica las vías del metro, por lo tanto los movimientos de tierra que debían someterse a vigilancia arqueológica se redujeron considerablemente. Los mayores rebajes se realizaron en la zona de conexión con el tramo anterior en la Avenida de Andaluces, con un resultado negativo desde el punto de vista arqueológico.



FIG. 14: TRABAJOS EN LA AVENIDA DE ANDALUCES

3.d. Trabajos desarrollados en abril 2016

Durante los días 25 y 26 de abril se ejecutaron los últimos movimientos de tierra que quedaban pendientes para la finalización de las obras en la estación de Renfe, en concreto se han excavado unos 40 metros que restaban en la zona donde se ubicaban las vías del tren, alcanzándose una profundidad de un metro hasta un máximo de dos metros.

La estratigrafía resultante está compuesta solamente por tres estratos: un nivel de grava gruesa sobre el que se asentaban las vías, un nivel de zahorra que nivelaba y en el que se

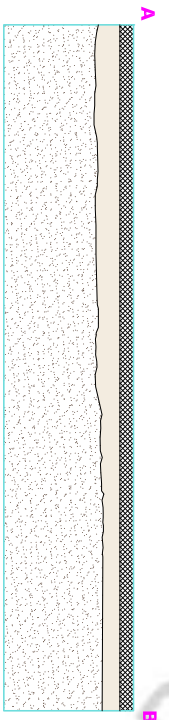
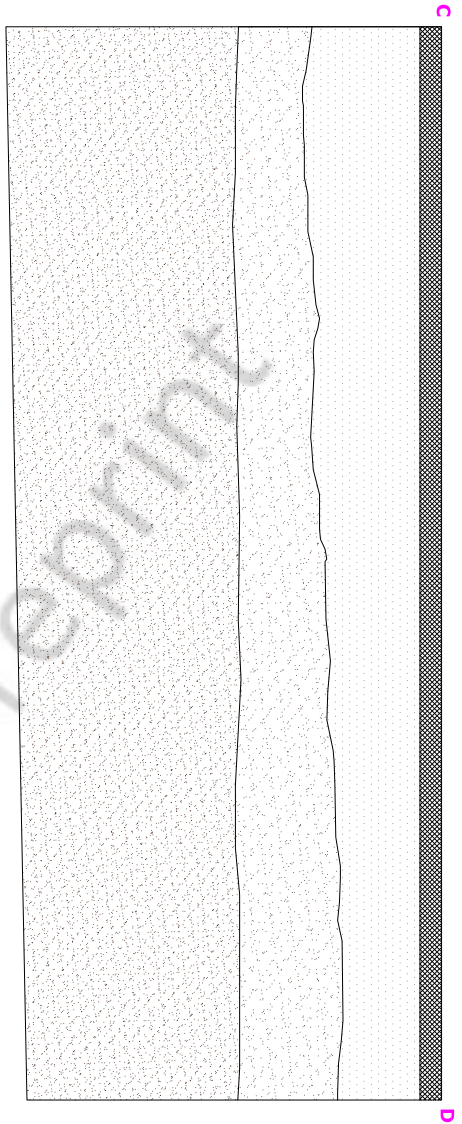
disponían distintas tuberías para cableado eléctrico y un paquete de limos sin ningún material arqueológico.








FIG. 15: VISTA GENERAL DE LOS TRABAJOS

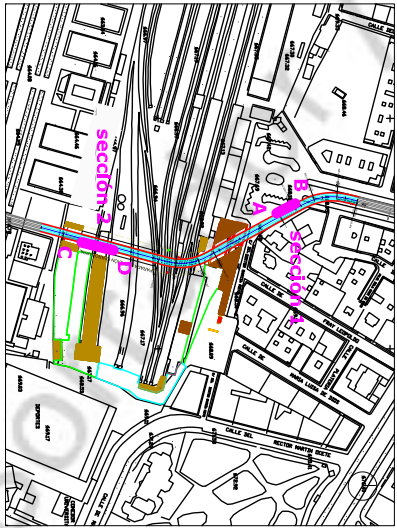
4.- Conclusiones.

El control de movimiento de tierras se da por finalizado sin que se hayan encontrado evidencias arqueológicas en el tramo de obra supervisado.



0 5 m

-  pavimentación actual
-  nivel de preparación para
-  pavimentación
-  relleno con material de construcción
-  limos

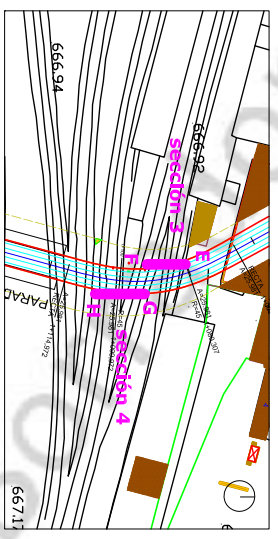
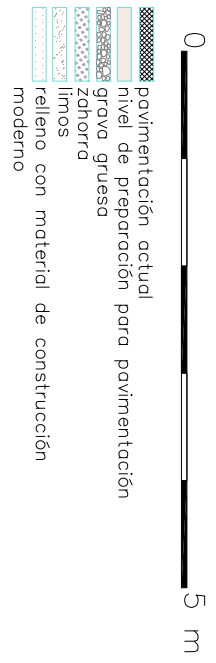
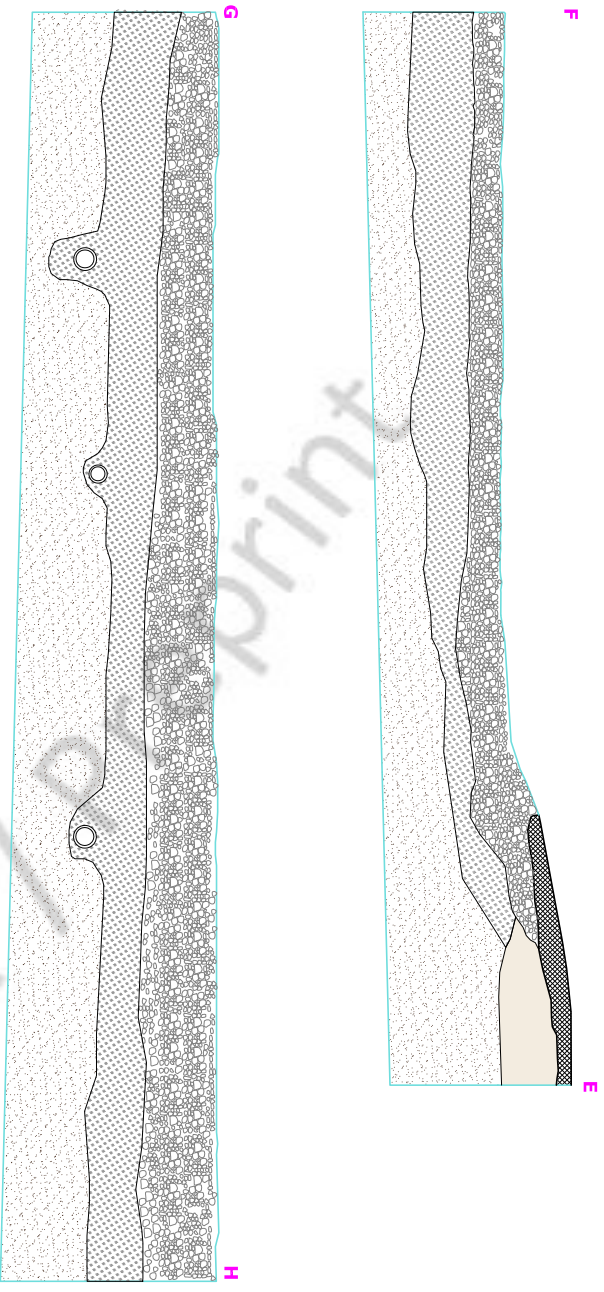


SECCIONES

GESPAD AL-ANDALUS S.L.U. Gran Vía 52 s/d. 18010, Granada. gespad@gespad.com
 ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA MEDIANTE CONTROL DE MOVIMIENTO DE TIERRAS EN LAS OBRAS DEL METRO LIGERO DE GRANADA.
 TRAMO 1,2: VILLARDO-HENRÍDEZ NÚÑEZ, SUBTRAMO: METRO EN ESTACIÓN DE FERROCARRIL.

GRANADA JULIO 2017

ESCALA 1/50 (PARTE A)



SECCIONES EXCAVACIÓN ZONA DE VIAS

GESPAD AL-ANDALUS S.L.U. Gran Vía 52 5ªd. 180110, Granada, gespad@gespad.com
 ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA MEDIANTE CONTROL DE MOVIMIENTO DE TIERRAS EN LAS OBRAS DEL METRO LIGERO DE GRANADA.
 TRAMO 1,2: VILLARDO-HENRÍDEZ NÚÑEZ, SUBTRAMO: METRO EN ESTACIÓN DE FERROCARRIL.

GRANADA JULIO 2017

ESCALA 1/50 PANEL A4