

# ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

## 2012

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

# **CONTROL ARQUEOLÓGICO DE MOVIMIENTOS DE TIERRA EN LOS TERRENOS AFECTADOS POR EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LAAT A 66 KV D/C DESDE LA SUBESTACIÓN “LECRÍN” HASTA LA LÍNEA A 66 KV S/C “DÚRCAL-ÓRGIVA” EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE NIGÜELAS (GRANADA).**

Maria Maya Andrino Revillas

Maria Reyes Ávila Morales

Inmaculada Rodriguez García

**Resumen:** El Control Arqueológico de movimientos de tierra en los terrenos afectados por el Proyecto de Construcción de Línea Aérea a 66 KV D/C desde la Subestación “Lecrín” hasta la Línea a 66 KV S/C “DÚRCAL-ÓRGIVA” en el Término Municipal de Nigüelas (Granada), no ha puesto de manifiesto la existencia de restos arqueológicos en el área afectada por el proyecto de obra.

**Abstract:** The archaeological surveillance executed in the land affected by the building project of a release line 66 KV D/C from Lecrin substation to the release line 66 KV S/C “DÚRCAL-ÓRGIVA” Nigüelas (Granada), hasn't revealed the existence archaeological remains in the area.

## **1.INTRODUCCIÓN**

En un principio la línea de evacuación iba a ser una línea aérea, pero el Excmo. Ayuntamiento de Nigüelas al inicio de las obras, comunicó a Endesa (promotora de la línea) que no se iniciase la obra ante la oposición social que la ejecución de este proyecto está generando y ante la duda interpretativa que a dicho Ayuntamiento se le había generado en relación con la compatibilidad urbanística de un tramo de la traza de la línea indicada. Ante esta perspectiva y su difícil solución la promotora de dicho proyecto se vió obligada a plantear una modificación del proyecto de ejecución de la línea . La modificación del proyecto se basó en una línea mixta aérea y subterránea, cuya longitud total sería de 1.795 m, de los cuales 355 m. son aéreos y 1.440 m. en subterráneo de nuevo trazado, por un camino municipal consolidado. Para ejecutar este tramo subterráneo se abriría una zanja cuya

profundidad se estableció en 1.30 m., salvo cruzamientos con otras canalizaciones que obligasen a variar la profundidad, y su anchura sería de 1,12 m.

## **2.PROYECTO Y LOCALIZACIÓN**

### **2.1.Características del proyecto de construcción**

Se prevé la ejecución de una línea mixta aérea y subterránea. Su longitud total será de 1.795 m, de los cuales 355 m. son aéreos y 1.440 m. en subterráneo por un camino municipal consolidado.

En los 355 m. aéreos se ejecutarán 2 apoyos, AP-1 y AP-2, y el resto de la línea subterránea discurrirá por un camino municipal hasta conectarse con la LAAT 66Kv Dúrcal-Órgiva. Para ejecutar este tramo subterráneo se abrirá una zanja cuya profundidad se establece en 1.30 m., salvo cruzamientos con otras canalizaciones que obliguen a variar la profundidad, y su anchura será de 1.12 m. Asimismo se excavarán las zapatas para la colocación de los apoyos, cuatro en cada uno, con una profundidad aproximada de 3.50 m.

Las coordenadas UTM de los apoyos de la línea son:

Apoyo nº	X	Y
01	450.957	4.091.017
02	451.278	4.091.144

El proyecto no contempla la ejecución de caminos para la excavación y montaje de los apoyos.

### **2.2. Localización del área de intervención.**

El proyecto de construcción se localiza en el municipio de Nigüelas. La zona pertenece geográficamente a la Comarca del Valle de Lecrín, situada en la vertiente sur-occidental de Sierra Nevada, limitando por el nordeste con Sierra Nevada y por el sur y el oeste con la Sierra de los Guajares y Almirajara y la Meseta de las Albuñuelas.

Toda la comarca del Valle de Lecrín ocupa una extensa zona que forma una amplia fosa tectónica perfectamente delimitada. Esta depresión se rellena, durante el Mioceno, con materiales sedimentarios de las montañas que la circundan. Los materiales miocenos descansan directamente sobre los materiales triásicos, indicando una falta de continuidad sedimentaria, que es debida a una emersión de esta área durante dicho intervalo.

El Valle de Lecrín posee una situación geográfica privilegiada entre la depresión del Genil y el litoral Mediterráneo, convirtiéndose en paso obligado, desde momentos prehistóricos, entre la costa, las Alpujarras y Granada.

El trazado de la línea discurre por la zona de vega que circunda el municipio de Nigüelas, muy próxima al río Torrente, en la que abundan los olivares, los almendros y los cultivos de cereal.

### **2.3. Contexto histórico.**

La Comarca del Valle de Lecrín configura un espacio ideal para el asentamiento de poblaciones en época prehistórica, al asegurar el abastecimiento de agua, la recolección de frutos y la caza y una adecuada defensa. Además, como ya ha sido indicado, se trata de una zona de paso natural entre la Costa, la Alpujarra y la Vega de Granada. Los restos humanos más antiguos localizados en el valle de Lecrín datan del Solutrense (12.000 a.C.) y provienen de una cueva situada en el término de Cozvíjar. Junto a los restos óseos fueron localizados útiles líticos.

Se tienen indicios muy escasos acerca de asentamientos de época ibérica en el Valle de Lecrín. Durante la época romana esta comarca quedó incorporada a la provincia Bética. Existen diversos yacimientos que nos hablan de la ocupación de la zona en este período como la *Villae* excavada parcialmente en Talará (Pago de Feche), donde fueron descubiertos los restos de unas termas; la necrópolis localizada en el paraje de “Los Molinos”, en el término de Padul así como un alfar documentado en Dúrcal (“Las Fuentes”) y restos de materiales cerámicos, de construcción y algunas monedas en varios puntos de este mismo municipio.

A partir de la llegada del Islam el Valle de Lecrín va tomando la fisonomía urbana y agrícola que todavía lo caracteriza. Esta comarca era una de las tahas pertenecientes a la Cora de Elvira (Órgiva, Ferreira, Poqueira, Jubiles, Andarax, Ugíjar, Valle de Lecrín, y en la costa, *Sail* y *Suwayhil*). Toda la zona debió estar

ocupada por alquerías o barrios integrados en entornos agrícolas irrigados y defendidos por fuertes o castillejos de mayor o menor envergadura. Entre estas edificaciones defensivas se localiza el “Castillejo”, situado en una elevación cercana a la Sierra de Nigüelas, sobre el río Torrente al que domina; su acceso es muy difícil, siendo solo viable por su cara noreste. Los restos conservados corresponden “a tres muros de mampostería situados en el exterior de una cueva, ubicada en un lugar muy escarpado, con una fuerte pendiente y prácticamente inaccesible. Los mencionados muros parecen delimitar y defender un camino en triple recodo para el acceso a la cueva, por lo que dos de ellos se encuentran paralelos a la entrada, en distintos niveles dada la pendiente del terreno y con dirección NO-SE, mientras que el tercero se sitúa en el lateral derecho de la entrada, siendo perpendicular a los anteriores. El flanco izquierdo lo cierra la propia roca”<sup>1</sup>.

El lugar es perfecto para situar un enclave defensivo, ya que domina el curso alto y medio del río, por lo que la provisión de agua estaría asegurada; además muy cerca de su emplazamiento pasa el camino que une Nigüelas con la sierra, con las demás poblaciones y con Lanjarón, sirviendo como puerta de acceso a la Alpujarra, desde aquí se visualizan la mayoría de las fortificaciones de la comarca y además controla todos los barrancos que desembocan en el río (Barranco del Pleito, de la Era y el propio valle del río).

En las postrimerías de la Granada islámica, las alquerías constitutivas del Valle de Lecrín eran, de acuerdo con la relación de bienes hábices de 1501 (Simancas C.M.C. 1ª época, leg. 131), las siguientes:

Concha, Coxbixa, Durcal, Harat Alharab, Achit, Mondújar, Çeca, Levxa, Lanjaron, Beznar, Tablate, Exbor, Albuñelas, Saleres, Restabal, Melexix y Molchas.

Çeca y Levxa (Lojuela) han desaparecido, y habría que añadir Nigüelas y Acequias (derivado del árabe al-sáqiya, acequia), omitidos en esta relación.

En el Valle habría, pues, alrededor de 10.000 habitantes poco antes de la conquista de Granada por los Reyes Católicos.

---

<sup>1</sup> Martín García, M.; Bleda Portero, J; Martín Civantos, J. (1999): Inventario de Arquitectura militar de la provincia de Granada (s. VIII al s. XVIII). Diputación de Granada. Pág. 353.

Felipe II publicó en 1566 una pragmática prohibiendo la lengua árabe, los vestidos y otras costumbres de la población nativa, lo que provocó un gran levantamiento morisco en todo el reino de Granada. En esta revuelta, los moriscos nombraron en Béznar, en diciembre de 1568, a Don Fernando de Valor rey con el nombre de Aben Humeya. Este acontecimiento histórico es de suma importancia, y revela el enorme peso y protagonismo que tuvo el Valle de Lecrín en época morisca. En Diciembre de 1568, Abenfarax, alguacil mayor de Abun Humeya, y sus partidarios llegaron a Béznar, provenientes de Granada, e hicieron creer a los moriscos que la capital y la Alhambra eran suyas, incorporándolos con esta estratagema a su causa.

Lo moriscos de Padul, Dúrcal, Nigüelas, Albuñuelas y Saleres se sumaron más tarde a la rebelión, aunque muchos se marcharon directamente a la sierra. El Marqués de Mondéjar, ante tan peligrosa situación, ordenó a Don Diego de Quesada que ocupase el estratégico puente de Tablate, pero sus tropas fueron obligadas a retirarse, por Béznar y Dúrcal, hasta Padul. El Marqués de Mondéjar se vio obligado a enviar esta vez al capitán Gonzalo de Alcántara a ocupar Dúrcal, mientras que esperaba refuerzos de otras zonas de Andalucía.

El 25 de agosto de 1569, unos 2.000 moriscos del Valle de Lecrín y el entorno, atacaron Padul por sorpresa y mataron a 36 soldados. Tras cuatro horas de pelea en el pueblo, los moriscos se replegaron hacia el Valle al saber que se acercaban refuerzos cristianos.

En 1570, Felipe II ordenó a Don Juan de Austria y a otras autoridades de Granada, que se ejecutasen inmediatamente las pragmáticas de expulsión de los moriscos del Reino de Granada. Los moriscos del Valle de Lecrín, Granada, la Vega y otras comarcas, fueron reunidos el 1 de noviembre de 1570 en las Iglesias de cada alquería y se les obligó a salir hacia Córdoba, y desde allí se les repartió por Extremadura y Galicia. Sofocada la rebelión, se procedió a la confiscación de bienes, no sólo de los sublevados, sino de todos los moriscos.

Las nuevas autoridades cristianas reordenaron el Valle de Lecrín en tres grandes parroquias, que se corresponden con las zonas baja, media y alta de la comarca, según se aprecia en la Bula de Erección del Arzobispado de Granada: Restábal, con sus anejos de Melexis, Murchas, Alauxa, Burnielas, Naro, Saleres y el Canil; Béznar, con los anejos de Tablate, Monduxar, Azequias y Achite; la parroquia de

Padul, incluyendo a Cónchar, Cozvíjar, Dúrcal y Nigüelas. Más tarde, el conglomerado de alquerías y barrios musulmanes se van individualizando en torno a una iglesia o parroquia.

Durante el siglo XVI, la cristianización del reino de Granada impulsa la sustitución de las mezquitas por iglesias con el fin de regular el culto del nuevo estado. Las obras de la iglesia de Nigüelas se deben, primero, al albañil Jerónimo García, que trabajó en 1561-2, y al carpintero Martín Moreno; posteriormente fueron Juan López de Paniagua, entre 1580 y 1582, y el carpintero Alonso López Camudio, quienes continuaron las obras.

Los elementos cerámicos de todas estas iglesias, al igual que otras muchas de la provincia, se hicieron en el taller de los Robles de Granada; así, por ejemplo, los azulejos de la torre de Saleres fueron enviados por Isabel Robles en 1561 y son semejantes los de las iglesias de Santa Ana y San Andrés de Granada.

En el municipio de Nigüelas hay una serie de elementos etnográficos a tener en cuenta, destacando las almazaras de viga, la más antigua de ellas, la de “Las Laerillas” que data del siglo XV, los molinos de harina, casas palaciegas como el Palacio de los Zayas del siglo XVI y la Iglesia de San Juan Bautista construida en el siglo XVI.

### **3. DESARROLLO DE LOS TRABAJOS ARQUEOLÓGICOS.**

La intervención arqueológica ha consistido en la realización de un control y seguimiento de obra del proyecto de ejecución de Proyecto de Construcción de LAAT a 66 KV D/C desde la Subestación “Lecrín” hasta la Línea a 66 KV S/C “DÚRCAL-ÓRGIVA” en el Término Municipal de Nigüelas (Granada), con el fin de proponer las medidas correctoras encaminadas a la conservación del Patrimonio Histórico Arqueológico, que pudiera verse afectado por el inminente acondicionamiento de esta obra.

Los trabajos de excavación de la zanja para el tramo soterrado de la futura línea comenzaron el 14 de abril de 2010, iniciándose en la parcela 266.



*Figura 1*

La excavación de la zanja se llevó a cabo con una máquina mixta con cazo de 1 m., rebajando hasta 1.30 m. de profundidad, con una anchura de 1.20 m.

Debido a que el trazado de la línea discurre por un camino rural, con accesos a numerosos cortijos, los trabajos se plantearon de manera que se minimizasen las afecciones al tránsito y uso del mismo. Por ello cada día se excavaban aproximadamente unos 25-30 m. de zanja y posteriormente se colocaban los tubos y se cubría con el hormigón, realizándose así la excavación de la zanja por tramos.

La parcela 266 se localiza en el margen izquierdo de la N-323 y presenta una topografía en descenso hacia dicha carretera. El terreno no está cultivado, presentando una capa de vegetación en toda su extensión.

El rebaje del terreno ha puesto de manifiesto un nivel de tierra de coloración rojiza con abundantes intrusiones de guijarros y cantos. No se ha documentado la presencia de materiales arqueológicos ni de ningún elemento de origen antrópico.



*Lámina I*

En los días siguientes del mes de abril se continuó la ejecución de la zanja a lo largo del llamado Camino de Murchas. El camino no está asfaltado, y en el rebaje de la zanja se pueden observar las sucesivas capas de tierra apisonada y guijarros que lo han conformado a lo largo del tiempo. Bajo esta capa compacta se observa un nivel de tierra de color marrón, bastante compacta y que no presenta materiales arqueológicos asociados. Bajo este nivel, se observa un nivel de tierra anaranjada con abundantes cantos y guijarros, que no presenta evidencias de origen antrópico.



*Lámina II*



*Figura II*

A lo largo de todo el trazado de la futura línea eléctrica, y al discurrir este por un camino rural, se han documentado canalizaciones de agua para el riego de las acequias, tomas de agua que abastecen a los cortijos colindantes y tomas eléctricas que abastecen a estas fincas. Durante la excavación se ha tratado de respetar, en la medida de lo posible, dichos elementos, para lo cual en ocasiones ha sido necesario ampliar la profundidad de la zanja.

Paralelamente a los trabajos de excavación de la zanja, se comenzaron a desmontar y a preparar los taludes de la carretera N-323 para llevar a cabo el cruzamiento de dicha vía mediante un topo.



*Lámina III*

Durante los desmontes efectuados para la preparación de dichos taludes no se documentó ningún elemento de origen antrópico, documentándose niveles estériles de tierra rojiza con abundantes intrusiones de cantos y pequeños guijarros.

Una vez efectuado el cruzamiento de la carretera N-323 los trabajos de excavación de la zanja se continuaron desde el punto final de la línea, en la parcela 203, donde enlaza con la línea Durcal-Órgiva.



*Figura III*

En este tramo la línea discurre también bajo el camino municipal que desciende hacia la N-323. A ambos lados de dicho camino se localizan parcelas aterrazadas destinadas a cultivos de almendros y olivos. Una acequia de riego discurre por la margen derecha del camino, y durante la excavación de la zanja hubo que sortear las distintas tomas de dicha canalización, aumentando la profundidad de la zanja para pasar los cables bajo las mismas.



*Lámina IV*

La excavación de la zanja nos ha permitido documentar la estratigrafía del terreno en esta zona. Observamos un primer nivel de tierra de coloración grisácea con abundante presencia de cantos de pequeño y mediano tamaño, que parece responder a la preparación y nivelación del terreno para hacer el camino. Este nivel se localiza sobre otro de tierra de coloración parduzca, con abundantes guijarros y cantos, muy compactado y con algunas intrusiones de materiales de construcción, fragmentos de ladrillos, azulejos modernos, y restos de plásticos. Bajo este nivel se documenta otro nivel de tierra de color marrón con abundante presencia de cantos de mediano y gran tamaño, en este nivel no se ha documentado ningún elemento de origen antrópico.



*Lámina V*

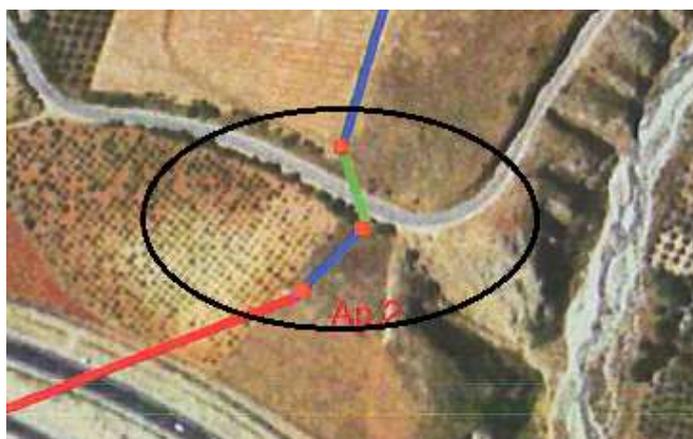
En el siguiente tramo de la zanja los trabajos de excavación se ralentizaron debido a la presencia de cables de electricidad en uno de los perfiles, la acequia de riego y una canalización de agua en otro de los perfiles.



*Figura IV*

La estratigrafía en esta zona es similar a la comentada más arriba, ya que el trazado discurre también bajo el camino municipal. Durante los trabajos de excavación no se ha documentado la presencia de materiales arqueológicos.

Posteriormente la obra continuó en la zona al otro lado de la N-323, donde se prevé la ubicación del apoyo 2.



*Figura V*

Desde la carretera N-323, la zanja va ascendiendo por el talud hasta llegar al llano elevado, que es donde se ubicará el apoyo 2 de la futura línea eléctrica.

En esta zona la estratigrafía nos ha mostrado un primer nivel deposicional de tierra vegetal, de color marrón anaranjado, y que no presenta ningún material arqueológico asociado. Bajo este nivel se localiza otro estéril de color anaranjado con abundantes intrusiones de cantos de mediano y gran tamaño y con algunas bolsadas de arcillas, parece tratarse de un nivel geológico.

Durante los trabajos de prospección previos a este control arqueológico, se documentaron algunos fragmentos de cerámica en superficie en la zona donde se ubicará el apoyo 2. Ante esto la administración pertinente estableció que en este punto el rebaje se realizase con cazo de limpieza, para así, intentar preservar, en la medida de lo posible, los restos arqueológicos que pudieran documentarse.

Para la colocación del apoyo se realizaron cuatro orificios de aproximadamente 3 x 3 m. y con una profundidad media de 3,70 m. Durante los trabajos de excavación de los mismos no se documentó la presencia de restos arqueológicos ni ninguna evidencia de origen antrópico.



*Lámina VI*

El apoyo 1 se situará al otro lado de la autovía A-44 Bailen-Motril y desde éste hasta el apoyo 2 la línea será aérea.

Se excavaron cuatro orificios de medidas similares a las del apoyo 2, en una zona que ya había sido rebajada anteriormente cuando se ubicó la subestación. Por tanto los niveles estratigráficos documentados han resultado estériles, sin ninguna evidencia de origen antrópico.

Durante los trabajos de prospección arqueológica llevados a cabo con anterioridad al inicio de las obras se documentó la presencia de fragmentos de cerámica medieval y moderna en algunas de las parcelas adyacentes al camino por el que discurre la línea. Ante esto la administración competente estableció que en los tramos de la línea que pasasen por dichas parcelas, la excavación de la zanja se debía llevar a cabo con cazo de limpieza, para así, intentar preservar, en la medida de lo posible, los restos arqueológicos que pudieran documentarse.

Durante la excavación de dichos tramos, llevada a cabo con cazo de limpieza, no se han documentado materiales arqueológicos. La estratigrafía es similar a la del resto del camino, con un primer nivel de acondicionamiento y nivelación de dicho camino, bajo el cual se documenta un nivel de tierra de coloración marrón parduzca con algunas intrusiones de ladrillos modernos y baldosas, así como plásticos y escombros. Bajo este nivel se documenta otro de tierra anaranjada con abundantes cantos, que es un nivel estéril.

Una vez excavadas las zonas en las que se habían detectado fragmentos de cerámica en superficie, las obras continuaron en la parcela 203, donde la futura línea aerosubterránea se unirá a la línea a 66 KV S/C Dúrcal -Órgiva.



*Figura VI*

En esta parcela se ha realizado una zanja semicircular de unos 2 m. de anchura que se une con la zanja que discurre por el camino municipal. Durante la excavación de dicha zanja no se han documentado materiales arqueológicos, ni evidencias de origen antrópico.

#### **4. CONCLUSIONES**

Los datos aportados por el seguimiento arqueológico realizado con motivo del proyecto de construcción de la línea aerosubterránea a 66 KV D/C desde la subestación Lecrin a la línea Dúrcal-Órgiva, nos permiten concluir que no existe ninguna evidencia arqueológica en los terrenos afectados por la ejecución de dicha obra.

Al discurrir la línea, en su mayor parte, bajo un camino municipal, la estratigrafía se ha visto alterada por los trabajos de nivelación efectuados para trazar dicho camino, por lo que de haber algún resto arqueológico éste no se ha conservado. En aquellos tramos en los que la traza de la línea discurre por parcelas, los niveles estratigráficos documentados no han mostrado evidencias de origen antrópico.

## **5. BIBLIOGRAFÍA**

- JIMÉNEZ MATA, M<sup>a</sup> C.: La Granada islámica. Contribución a su estudio geográfico-político-administrativo a través de la toponimia. Universidad de Granada.
- MALPICA CUELLO, A. (1996): Poblamiento y Castillos en Granada. Legado Andalusí. Granada.
- MARTÍN GARCÍA, M.; Bleda Portero, J; Martín Civantos, J. (1999): Inventario de Arquitectura militar de la provincia de Granada (s. VIII al s. XVIII). Diputación de Granada.
- PADILLA MELLADO, L.L. (2007): Arquitectura defensiva del Valle de Lecrín. Granada.

## **ÍNDICE DE LÁMINAS Y FIGURAS**

- Lámina I: Vista de la zanja en la parcela 266.
- Lámina II: Perfil de la zanja en la zona del Camino de Murchas
- Lámina III: Ejecución de taludes en torno a la N-323
- Lámina IV: Vista de una de las tomas de la acequia de riego
- Lámina V: Uno de los perfiles de la zanja.
- Lámina VI: Orificio realizado para el apoyo nº 2
- Figura I: Inicio de los trabajos en la parcela 266
- Figura II: Tramo del Camino de Murchas
- Figura III: Vista de otra de las zonas del camino.
- Figura IV: Otro de los tramos del camino municipal
- Figura V: Ubicación del apoyo nº2
- Figura VI: Tramo final en la parcela 203