

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2008

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

PROSPECCIÓN SUPERFICIAL DEL TRAZADO DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD SEVILLA-CÁDIZ: TRAMO ESTACIÓN DE EL CUERVO AL AEROPUERTO DE JEREZ DE LA FRONTERA (Término de JEREZ DE LA FRONTERA, CÁDIZ)

Luis Javier Guerrero Misa

Resumen: La instalación de una nueva línea de ferrocarril de Alta Velocidad entre Sevilla y Cádiz ha ocasionado la realización de diversas actuaciones preventivas para evitar la destrucción de posibles yacimientos localizados en el nuevo trazado. En concreto, en el sector que hemos prospectado, entre la Estación de El Cuervo y el Aeropuerto de Jerez de la Frontera, todo ello en término municipal de esta localidad, hemos detectado la aparición de ocho yacimientos arqueológicos que abarcan un período que va desde el Paleolítico Medio a la Edad Media.

Abstract: The installation of a new line of High Speed's railroad (AVE) between Seville and Cadiz has caused the accomplishment of diverse preventive actions to avoid the destruction of possible deposits located in the new way. In the sector between the Station of El Cuervo and the Airport of Jerez, all this in municipal area of this locality, we have detected the appearance of eight archaeological deposits that remains periods that goes from the Paleolithic to the Middle Age.

Presentamos resumen de la Actuación Arqueológica Preventiva de Prospección Arqueológica Superficial en el trazado de la Línea de Alta Velocidad de Ferrocarril (AVE), tramo Utrera-Jerez de la Frontera, Subtramo Estación de El Cuervo hasta el Aeropuerto de Jerez de la Frontera (Cádiz), todo ello en el término municipal de esta última población. Esta Actuación Arqueológica Preventiva fue autorizada mediante Resolución de la Delegada Provincial de Cultura de Cádiz con fecha 22 de Diciembre de 2008 y realizada entre los días 12 al 17 de Febrero de 2009.

Justificación de la Intervención

El fin de la intervención era el de ofrecer un diagnóstico lo más realista posible, sobre la existencia de restos arqueológicos en la zona afectada por la construcción de la nueva línea de Alta Velocidad Española (AVE) entre Sevilla y Cádiz. Dicha intervención deviene, a su vez, de lo exigido por la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la “Línea Sevilla-Cádiz. Tramo Utrera-Aeropuerto de Jerez de la Frontera”, formulada por Resolución de 3 de septiembre de 2002 (publicada en el BOE de 3 de Octubre de 2002). En concreto, en su artículo 5, sobre Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico, exigía la realización de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza y anchura suficiente y que abarcara también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc..., dirigida por un arqueólogo y autorizada por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

La más que clara posibilidad de la existencia de restos arqueológicos afectados por la construcción de esta línea ferroviaria fue la causa directa de que se exigiera tan categóricamente en la DIA. Esta posibilidad venía respaldada por la existencia de varios yacimientos catalogados por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y por recientes trabajos de investigación, como más abajo resumiremos.

Entendemos, por consiguiente, que estaba suficientemente justificada la actividad arqueológica preventiva según lo estipulado por la Ley 14/2007 de 26 de Noviembre de Patrimonio Histórico de Andalucía y por aquellos artículos en vigor del Decreto 19/1995 de 7 de Febrero, Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía, sobre todo el artículo 48.

Así, con el visto bueno de la empresa adjudicataria (la UTE compuesta por las empresas JOCA Ingeniería, Construcciones Vera y Contratas Inservías de Levante, que, además, financió la prospección), realizamos el subsecuente proyecto de intervención arqueológica a través de la empresa Ánfora GIP S.L., contratada por la UTE antes mencionada. Dicha intervención se solicitó, por el que esto suscribe, a finales de noviembre de 2008, mediante la petición de autorización de una Actividad Arqueológica Preventiva, Modalidad Prospección Arqueológica Superficial, según lo recogido en el artículo 5, apartado 3 del Decreto 168/2003 de 17 de junio por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas en Andalucía.

Situación y Límites y Resumen del proyecto de la línea AVE

La zona prospectada se enmarca en las inmediaciones de la actual vía férrea que une Sevilla con Cádiz, en concreto entre la antigua Estación de El Cuervo, al suroeste de este pueblo sevillano (aunque ya en la provincia de Cádiz), junto a unos enormes silos agrícolas, y las cercanías del Aeropuerto de Jerez de la Frontera. Al Este se encuentra circundada por la carretera Nacional IV (Madrid-Cádiz) y por el Oeste por la Autopista A-4 (Sevilla-Cádiz). Entre estas dos vías se encaja el ferrocarril en un recorrido de diez kilómetros (entre los kms 89 y 99), todos ellos pertenecientes al término municipal de Jerez de la Frontera (Cádiz).

Recordemos que, desde la Antigüedad, este ha sido el camino que ha unido la costa de la Bahía de Cádiz con el interior de la Bética y que está atestiguada la presencia, a veces bajo el propio asfalto de las carreteras o las gravas del ferrocarril, de la Vía romana Gades-Corduba, parte de la Vía Heraclea o Augusta. En concreto, desde la ciudad íbero-romana de “*Hasta Regia*” (Mesas de Asta, al Oeste de la vía actual) hasta la ciudad de *Ugia*, localizada en el Término de las Cabezas de San Juan (Torres Alcaz, Sevilla), la antigua vía sigue prácticamente el trazado de la N-IV.

El Proyecto Constructivo “Línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz, tramo Utrera-Aeropuerto de de Jerez, subtramo El Cuervo-Aeropuerto de Jerez en el término municipal de Cádiz (redactado por INOCSA INGENIERÍA SL, en diciembre de 2004), define las obras necesarias para la ejecución de una vía doble en sustitución de la existente, en el tramo comprendido entre la Estación de El Cuervo (PK 89+810 de la vía actual) y el Aeropuerto de Jerez (PK 99+040 de la vía actual). La mejora del trazado de la vía mediante la construcción de variantes permite elevar la velocidad de circulación de los trenes. El objetivo es acondicionar y duplicar la vía existente, para conseguir el aumento de la capacidad y velocidad para potenciar el transporte ferroviario en la línea Sevilla-Cádiz de forma que se cubra la demanda actual, así como las expectativas de crecimiento mediante la conexión con Sevilla como nudo de comunicaciones regional y de conexión con el resto del territorio nacional a través de la línea de Alta Velocidad Española Madrid-Córdoba-Sevilla. Las obras constituyen una variante en vía doble electrificada a la línea actual. La longitud total de las vías es de 9.310 mts, con un ancho de plataforma de 14 metros y una superficie destinada a préstamos/vertederos de 11,2 hectáreas.

En resumen, las obras incluyen la construcción de 9,3 kilómetros de plataforma ferroviaria apta para vía doble, el montaje de vía doble, la electrificación de la línea y

las instalaciones de seguridad. Además, el proyecto incorpora 9 estructuras (2 viaductos, 3 pasos superiores, 3 pasos inferiores y un muro) y caminos de enlace, de forma que el nuevo trazado asegura la permeabilidad transversal de la traza sin necesidad de establecer ningún cruce a nivel. En las cercanías del Aeropuerto se construirá un apeadero. En las obras se realizarán, asimismo, diversos desmontes necesarios para la rectificación de la línea y su mejor adecuación a los trenes de alta velocidad. El siguiente subtramo se ejecutará entre el apeadero del aeropuerto jerezano y la circunvalación de esta ciudad.

Estudio Preliminar de la zona. Geografía, Geología y Geomorfología.

Antes de pasar a desarrollar la Actuación Preventiva realizada, queremos dar una visión preliminar del área prospectada, ya que de su estudio previo pudimos extraer no sólo valiosa información sobre la geomorfología, geología y antecedentes arqueológicos de la zona, sino que nos sirvió de guía básica para poder planificar las prospecciones y ejecutarlas de una forma eficaz y diligente, siendo la primera fase de nuestras actuaciones.

Aunque a nivel Geográfico, la zona prospectada se encuadra en la región que se denomina, genéricamente, como *Bajo Guadalquivir* (en concreto estaría en el margen izquierdo del río, en el antiguo reborde marismeno), lo cierto es que podemos dividirla en dos grandes áreas. Por un lado, tendríamos el área Norte, encuadrada en los antiguos esteros del Guadalquivir, que se han colmatado en época ya histórica, y conformaría el límite noroccidental del término municipal de de Jerez de la Frontera (Cádiz), mientras que por otro, tendríamos el área Sur, en la que predominan las llanuras aluviales y de inundación. Por tanto, tenemos un relieve caracterizado por amplias llanuras que van ascendiendo en altura desde las marismas al Oeste hasta la Sierra de Gibalbín al Este, mientras que se mantienen, sin grandes altibajos, hasta llegar a la propia ciudad de Jerez, al Sur.

Desde el punto de vista Geológico, el área estudiada presenta materiales que van desde el Mioceno hasta el Cuaternario. Del Mioceno destaca, sobre todo, las denominadas *tierras albarizas*, marga blanca calífera de origen orgánico y naturaleza marina, que están dedicadas al cultivo de la vid. Del Plioceno encontramos arenas y limos que corresponde a sedimentos litorales aportados en *facies* transgresivas, que se caracterizan por la abundante presencia de fósiles marinos, especialmente pectínidos y ostreidos. A

partir de aquí los depósitos de origen marino dan paso a otros de carácter lagunar que marcan la transición hacia el Cuaternario. Este último periodo es el de mayor peso en la zona estudiada, y se caracteriza por la presencia de depósitos generados a partir de la erosión de los relieves arcillosos circundantes que dan lugar a depósitos aluviales, coluviales y de fondo de valle, ricos en materia orgánica y por tanto muy propicios para el cultivo de cereal de secano.

En resumen, la estratigrafía que caracteriza a la zona se puede definir:

1. Materiales del Keuper, donde se han identificado desde arcillas versicolores hasta niveles de yesos e intrusiones oíticas, que nunca afloran por la zona de prospección, sólo en los sondeos.
2. Materiales miocenos definidos por arcillas con algún nivel arenoso.
3. Materiales pliocenos, con dos subunidades, una más arenosa y otra más limosa, que debido a su difícil delimitación se define como una única unidad limo-arenosa.
4. Materiales cuaternarios. Debido a la presencia de relieves arcillosos, los depósitos generados a partir de la erosión de los mismos están compuestos por arcillas. La red hidrográfica y las planicies ayudan a la deposición de carácter coluvial y asociados a procesos fluviales, depósitos aluviales y depósitos de fondo de valle.

Desde el punto de vista hidrogeológico es importante destacar la baja pendiente del terreno junto con la escasa permeabilidad de los materiales, lo que provoca la acumulación de aguas formando charcos de grandes dimensiones. Geomorfológicamente nos encontramos en una zona de transición entre la Marisma del Guadalquivir y las primeras estribaciones de la Cordillera Subbética que se caracteriza por un relieve poco abrupto, con cerros de escasa altura (80/100 m. de altitud máxima) con relieves alomados miocenos y amplias llanuras aluviales pliocuaternarias. Esta visión actual viene dada por el proceso de colmatación que ha sufrido el antiguo golfo marítimo del Guadalquivir. Dicho golfo, con amplia apertura oceánica, tuvo su máxima extensión durante el óptimo transgresivo flandriense (6.000 B.P.). A partir de aquí la línea de costa sufrió una serie de modificaciones debido a la formación de la barrera arenosa de Doñana y a los aportes aluviales facilitados por procesos erosivos-sedimentarios, que ha dado lugar a la colmatación, ya en tiempos históricos, del antiguo

Lacus Ligustinus. De hecho, el proceso de colmatación todavía no ha llegado a su fin en el curso bajo del río, en las denominadas *Marismas del Guadalquivir*, muy próximas al área prospectada.

Por tanto, la prospección arqueológica superficial se ha llevado a cabo en lo que fue la zona de influencia de la antigua línea de costa oriental del golfo marítimo del Guadalquivir. Esta antigua línea de costa presentaba un perfil con continuos entrantes de canales de marea (esteros) que favorecían la existencia de salientes en forma de pequeñas penínsulas que fueron utilizadas en época protohistórica e histórica para desembarcar las mercancías traídas del Mediterráneo por fenicios, púnicos y, en menor medida ya, por romanos.

Antecedentes Arqueológicos.

Al igual que ocurre con la definición geográfica y geológica de la zona prospectada, a nivel arqueológico podemos caracterizarla en esas dos mismas grandes áreas antes señaladas; la zona Norte y la Zona Sur. No hacemos esta división por motivos cronoculturales, sino por el número tan dispar de datos arqueológicos que ambas zonas tenían al iniciarse nuestra intervención, muy diferentes una de otra. En este sentido debemos destacar cómo la zona Norte ha sido objeto de amplias campañas de prospecciones arqueológicas, la mayoría encuadradas en el Proyecto general de investigación “Paleogeografía Humana del Extremo Noroccidental de Cádiz”, subvencionado por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (González *et Alii*, 1999), pero también asociado a otras investigaciones generales sobre el antiguo *Sinus Tartessus* y el famoso *Lacus Ligustinus* (Arteaga *et alli*, 1995).

Desde 1959 en el que prestigioso geólogo J. Gavala y Laborde definiera la línea de la antigua costa en torno a la cota de 10 metros, muchos han sido los estudios que han demostrado como, a través de diversos canales, las aguas del Atlántico atravesaban desde Trebujena hacia el interior, llegando hasta las cercanías de El Cuervo (como Menanteau, Zazo, Chic o Gutiérrez Mas). Gavala se basó para ello en las descripciones de la “Ora Marítima” de Rusto Festo Avieno, fechada en el siglo IV d.C, pero posiblemente basada en un textos griego del V a.C. Lo más característico de esta costa interior eran los llamados “esteros”, escotaduras navegables en la dentada costa de la antigua ensenada, repleta de penínsulas e islas, que permitían la penetración de las embarcaciones hacia el interior. También Estrabón en su “*Geographia*” comentó esta peculiaridad (los esteros) de la ensenada del río *Baetis* y explicó cómo eran, a veces,

muy traicioneros, pues la bajamar hacía que los barcos encallaran en tierra e incluso como los animales quedaban, con la pleamar, aislados en pequeños islotes, haciendo referencia a la paciencia que tenían los toros de esperar que la marea bajara para pasar a tierra firme (Geographia III.2,4).

La atención que el antiguo reborde marismeno ha tenido por parte de los investigadores posteriores y que tuvo su origen en estos trabajos geográficos, ha ocasionado el paulatino descubrimiento de decenas de yacimientos fenicio-púnicos en los antiguos esteros. Estos asentamientos eran virtualmente “puertos provisionales”, donde es muy posible que, durante una serie de temporadas, los navegantes desembarcaban sus mercancías mediterráneas y las intercambiaban por productos agrícolas. Estas localizaciones serían, no sólo puntos de desembarco, sino también pequeños asentamientos comerciales provisionales, de ahí la diversidad y cantidad de yacimientos detectados. Puesto que no se ha excavado, hasta el momento, ninguno de ellos y, en superficie, no aparecen restos de estructuras constructivas, no sabemos aún que tipo de configuración tenían. Muy posiblemente serían estructuras frágiles y poco consistentes, del tipo almacén, de ahí la escasez de materiales constructivos en superficie. Lo que está claro es que estos puntos de atraque son muy numerosos, posiblemente por haber sido itinerantes, y que se mantuvieron hasta que la zona fue desecándose paulatinamente, impidiendo la llegada de los navíos de mayor calado (González y Ruiz Mata, 1999).

En definitiva, en lo referente a yacimientos de un periodo concreto de nuestra Protohistoria, el del mundo Tartésio, el de las colonizaciones (a partir del siglo VIII a.C.) y el mundo ibérico, la zona está repleta de yacimientos. En concreto, en la propia estación de El Cuervo hay tres localizaciones con materiales de esta cronología. Además hacia el Oeste se encuentran los yacimientos de El Bujón (a 4 kms de la línea férrea), Mojón Blanco (a 3 kms), Cuervo Grande (a 1 km), Casa de Prados (a menos de 1 km) y una veintena de localizaciones en el antiguo reborde de los esteros.

Las investigaciones del equipo del Museo de Jerez también detectaron que en las zonas algo más altas, sobre las pequeñas lomas que van subiendo en altura hacia la Sierra de Gibalbín, aparecen restos que demuestran la existencia de antiguas explotaciones agrarias turdetanas, posiblemente dependientes de las ciudades ibéricas de “*Hasta Regia*” (Mesas de Asta, Jerez, situada a unos 6 kms en línea recta) y “*Ceret*” (ésta última hay algunos autores que la sitúan en la Sierra de Gibalbín y no en la actual Jerez, por lo que estaría a unos 4,5 kms en línea recta). Es decir, dependan de una u otra, el área de explotación agrícola (el “*ager*”) estaba controlada por una ciudad ibérica, luego

romanizada. A unos 3 kms de la línea férrea, en el cortijo de Zarpa, se ha localizado un asentamiento ibérico de estas características.

Tras iniciarse el proceso de “deseccamiento” de estos esteros, que comenzó a ser más evidente en los primeros siglos de nuestra Era, cerrando el paso a las embarcaciones, se consolidaron las “villas” romanas, algunas de gran envergadura y duración en el tiempo, como lo demuestra la situada en la propia línea férrea (y atravesada en parte) a la altura del Haza de la Torre, con materiales que van desde el siglo I al siglo V d.C.

De época romana también hay constancia de la localización de una “villa” en la Finca de Romanina la Baja (a 1,5 kms al Este), en donde se descubrió en los años cincuenta una cabeza de mármol del dios Baco (Esteve Guerrero, 1979) que se exhibe en el Museo Arqueológico Municipal; así como de un horno alfarero y restos de otra “villa” en Montegil (a 1,2 kms), de otro horno en el Cortijo de Los Prados (a menos de 1 km) y de un molino romano en el Cortijo de Cuervo Grande (al nordeste) a tan sólo 500/600 metros de la actual vía.

En la zona es muy posible que haya localizaciones de más hornos alfareros romanos según lo atestiguado por las investigaciones del profesor de la UCA, Lázaro Lagóstena, en 1996 por toda la zona. Por último, justo al lado de la estación de El Cuervo, pero hacia la margen oriental, la Junta de Andalucía tiene localizado un yacimiento romano denominado El Tejar, que se podría encontrar directamente afectado por la obra del AVE, aunque en este caso pertenecería a la contrata del subtramo Utrera- Estación de El Cuervo.

En este mismo plano cronológico, no habría que descartar la aparición de restos de calzadas romanas, dada la cercanía de la Via Augusta (cubierta en parte por la actual Nacional N-IV) como ya mencionaran Toscano y Corzo (1992) y también atestiguada por el equipo del Museo de Jerez.

De época visigoda hay constancia de una importante necrópolis en los alrededores del Haza de la Torre, que, como ya hemos dicho antes, literalmente toca la vía férrea, y en donde aparecieron numerosas tumbas que contenían importantes ajuares como broches de cinturones en bronce del siglo VII d.C. , conservados en el Museo Arqueológico de Jerez.

Para terminar, existen localizaciones cercanas con restos de alquerías musulmanas, entre las que destacan la del Cerro Mojón Blanco (a unos 3 kms al Oeste) y la del Cortijo de las Pavonas (a 1,5 kms al Oeste igualmente), recogidos por el equipo del Museo de Jerez.

Pero, aún hay más. La zona Norte también se encuentra influenciada por diversos yacimientos paleolíticos, dado que las antiguas zonas lacustres y del pie de monte de la Sierra de Gibalbín fueron áreas de extracción de recursos, al tener sílex, protocuarcitas y areniscas aptas para la fabricación de herramientas líticas. Aunque la zona no ha sido tan prospectada como la cercana cuenca del Guadalete, también hay localizaciones de yacimientos de esta cronología. Quizás el más conocido sea el de la Laguna de los Tollos-Fuente de la Salud (a unos 3 kms al Este de la línea férrea), al pie de la Sierra de Gibalbín, donde se localizó una importante estación paleolítica (Paleolítico Medio), que puede extender su área de influencia hacia la zona objeto de intervención a través del arrastre de materiales por la red hídrica. Este yacimiento fue recogido en las prospecciones de Vallespí, Díaz del Olmo y Giles a finales de los años ochenta y principios de los noventa y en él también se detectaron restos de fauna (González y Ruiz Mata, 1999). Otro yacimiento estaría en el Cortijo Cuervo Grande, cercano a Fuente de la Salud.

En el pie de monte de Gibalbín, en su glacis, también se ha informado de la presencia de posibles talleres al aire libre de época calcolítica, aún no suficientemente evaluados.

En lo referente a la Zona Sur y Sureste, los datos, aunque son más escasos, no dejan de ser importantes, pues hacia la mitad aproximada del recorrido de la vía férrea nos encontramos con un área, bastante llana, muy influenciada por una densa población de época calcolítica, campaniforme y de la Edad del Bronce, concentradas en yacimientos tan importantes como Las Salinillas (a 3 kms), Nueva Jarilla (a 2 kms) y El Trobal (a 1,5 kms de distancia) que fueron ampliamente excavados durante los años ochenta (González, 1986). Estos asentamientos presentaron materiales que podrían ir desde un Neolítico Final hasta la Edad del Bronce, con una amplia presencia en época calcolítica y menor en la etapa final campaniforme.

En esta zona, donde se debió cultivar extensivamente desde finales del Neolítico, también se han hallado enterramientos en silos y en cuevas artificiales, excavadas por el equipo del Museo de Jerez en los años ochenta y noventa. Este es el inicio de los llamados “Llanos de Caulina”, también repletos de yacimientos arqueológicos que abarcan desde la Prehistoria Reciente a la época Medieval, significada en su famosa torre vigía de Melgarejo.

Objetivos y metodología de la Prospección Superficial realizada

A nivel general, la actuación tuvo una serie de Objetivos compatibles con las de cualquier otra intervención de estas características sobre el Patrimonio Histórico y Arqueológico de la provincia de Cádiz, para lo cuál partimos de las directrices emanadas por la Delegación Provincial de Cultura y en continua colaboración con la misma. Los objetivos se pueden resumir en los siguientes:

- 1.- Obtener la necesaria información que permitiera incorporar las evidencias Histórico-Arqueológicas que se obtengan en el estudio del ámbito de actuación para incorporarlos a la secuencia histórica de Jerez de la Frontera y ayudar a su mejor conocimiento y protección.
- 2.- Establecer la diacronía histórica-arqueológica de la zona prospectada, mediante la aplicación de una metodología fundamentada sobre sistemas de registro y documentación arqueológicos.
- 3.- Elaborar un diagnóstico, lo más aproximado posible, que pueda servir como instrumento de análisis a la Delegación Provincial de Cultura para definir las cautelas arqueológicas a tomar y corregir el impacto que esta infraestructura pueda ocasionar sobre el patrimonio histórico-arqueológico de la zona.
- 4.- Detección de la presencia de yacimientos arqueológicos no catalogados e incorporarlos a la base de datos del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (a través del SIPHA).
- 5.- Comprobar el estado de los yacimientos catalogados previamente por la Consejería de Cultura a petición de la Delegación Provincial, confirmando y revisando sus delimitaciones.

Una vez planteados estos objetivos generales, comunes en muchos casos a otras actuaciones similares, esta obra pública, en concreto, determinaba el planteamiento de otros objetivos más específicos, que pudimos enumerar de la siguiente forma:

- 1.- Determinación de la existencia o no de niveles arqueológicos soterrados en el área de la próxima remoción de tierras afectada por la traza de la obra para la instalación de la línea férrea, mediante la aplicación de una metodología fundamentada sobre sistemas de registro arqueológico.
- 2.- Análisis espacial del territorio partiendo del estudio previo y de la prospección arqueológica superficial extensiva de las áreas afectadas, para intentar definir la estructuración del territorio de forma diacrónica.

- 3.- Documentación gráfica y fotográfica de los restos arqueológicos localizados y de las áreas prospectadas susceptibles de contener restos patrimoniales.
- 4.- Recogida selectiva de material arqueológico superficial como elementos definidores de la secuencia cultural de cada yacimiento.
- 5.- Determinación de las posibles medidas cautelares de seguimiento intensivo de los movimientos de tierra, excavación puntual, conservación de restos o restauración de los mismos, si procedieran.
- 6.- Determinación del grado de afectación de las obras de movimiento de tierras a los posibles bienes patrimoniales.
- 7.- Elaboración de fichas/inventario oficiales de los posibles yacimientos detectados para su incorporación al SIPHA y su uso por la Administración.

En el proyecto aprobado por la Delegación Provincial de Cultura mediante Resolución del 22 de Diciembre de 2008, propusimos una metodología concreta, dadas las características de la intervención que se iba a realizar y en base a la *Declaración de Impacto Ambiental* y demás documentos oficiales, sobre todo los estudios previos y el Proyecto Constructivo redactado por INOCSA INGENIERÍA SL y que es la base del concurso adjudicado a la UTE.

Dicha Metodología se basaba en la ejecución de tres fases consecutivas. La primera, un completo estudio de “Documentación Previa” con recopilación exhaustiva de todos los datos geológicos, geomorfológicos, hidrológicos, cartográficos, históricos y arqueológicos que pudiera haber sobre la zona afectada. Para ello, hemos utilizado toda la bibliografía tanto general como especializada, consultándose en diversas bibliotecas tanto públicas (UCA sobre todo), como privadas, realizando las correspondientes anotaciones y recopilación de toda información útil.

De forma específica se han usado los datos procedentes del Sistema de Información del Patrimonio Histórico de Andalucía (SIPHA) a través de la consulta realizada a la Oficina Técnica de Cartografía y SIG de la Delegación Provincial de Cultura, a cuyo responsable agradecemos su amable trato. Asimismo, también se acudió al Servicio de Arqueología de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Jerez para la consulta del Plan General de Ordenación Urbana (Revisado) de Jerez, aún sin publicar. A sus dos arqueólogos (Domingo Martín y Carmen Pérez) también queremos expresarles nuestro agradecimiento por su total colaboración y apoyo.

Asimismo, recopilamos toda la bibliografía específica que se ha generado sobre la zona nordoccidental del término jerezano a raíz de las diversas actividades de investigación realizadas en los últimos 25 años (Anuarios Arqueológicos, Revistas de Historias Locales, Actas de Congresos, Monografías Arqueológicas, etc...).

Por último, realizamos una recopilación de fotografías aéreas de la zona y hemos utilizado herramientas novedosas como el SIG-PAC de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía y la Ortofotografía Digital en color de la Provincia de Cádiz, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, publicada en 2004, además de la herramienta informática “Google Earth” para inspeccionar, por fotos vía satélite, el trazado e intentar descubrir mediante los cambios de coloración de la tierra y la vegetación, posibles estructuras no emergidas

Con este “corpus” de información, y contando con la expresa colaboración de las empresas adjudicatarias de las obras (UTE JOCA-Construcciones Vera-Intervías de Levante) y la documentación técnica (Proyecto Constructivo, Planimetría a escalas 1:10.000 y 1:2.000, Plan de Seguridad, etc...), planteamos la división de la Segunda Fase del Proyecto, la de “Prospección Extensiva” del trazado de la línea de Alta Velocidad, por tramos.

Puesto que la extensión longitudinal de la zona afectada por las obras y los medios lo permitían, planteamos una prospección superficial extensiva, con el reconocimiento de la práctica totalidad del terreno que ocupa la traza de la línea férrea así como las zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones y accesos. La prospección subdividida en estos tramos, que corresponden con los 15 planos en los que el Proyecto Constructivo divide la obra, nos facilitaron mucho la tarea y sólo quedaron sin cubrir pequeñas zonas donde la intensidad de las últimas lluvias (que nos retrasaron enormemente la ejecución de las prospecciones) hacía prácticamente imposible la entrada a pie (ni siquiera con medios mecánicos).

En cada tramo, el equipo de prospectores se alinearon en transectos de entre nueve y diez metros de anchura lo que permitió abarcar el ancho de todo el trazado de la obra que, según los tramos, difería en anchura, puesto que en muchas ocasiones se sobrepone a la vía férrea Sevilla-Cádiz actual, ocupada por la base de piedra que soporta las vías y que, por consiguiente, era innecesario prospectar. No obstante, en la mayoría de los tramos se ha prospectado hasta la línea de parcelas expropiadas, señaladas con estacas de colores, puesto que en muchos sitios se construirán nuevos accesos, vías de servicio

y zonas de vertedero. Como se hacían trayectos de ida y vuelta podemos confirmar que se abarcaba todo el ancho de obra.

Paralelamente, todo el proceso de prospección fue registrado mediante fotografía con máquina digital y se procedió a la recogida selectiva del material arqueológico que fue apareciendo. Todos los lugares donde se recogió material arqueológico fueron georeferenciados mediante la utilización de un GPS de mano, modelo GARMIN 60, localizándose posteriormente en los planos en sistema UTM para su pase a las fichas del SIPHA, siguiendo las recomendaciones dadas por la Oficina Técnica de Cartografía y SIG de la Delegación Provincial de Cultura de Cádiz.

Por último, una vez concluidas la fase de campo, iniciamos la tercera fase del proyecto, el “Estudio y Análisis” de los datos y materiales recogidos, así como su posterior tratamiento informático (normalización de las fichas y cuaderno de campo, digitalización de la planimetría con los resultados) y de laboratorio con los objetos muebles (lavado, restaurado, fotografiado y dibujo de los mismos). Concluimos la actuación con la elaboración y presentación de la Memoria Preliminar y Final ante la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía en Cádiz, antes del fin del plazo preceptivo y que contiene el desarrollo, análisis y conclusiones de la prospección superficial.

Desarrollo de las Prospecciones Arqueológicas Preventivas

Una vez obtenido el permiso, las prospecciones de campo no pudieron iniciarse hasta el día 12 de Febrero de 2009, debido a la intensidad de las lluvias que durante casi todo el mes de Enero cayeron sobre la provincia de Cádiz y que hicieron impracticable el terreno a recorrer. No obstante, este mes se utilizó para desarrollar e intensificar la Primera Fase de Recopilación bibliográfica, Cartográfica y Documental, como ya hemos explicado en el apartado anterior, lo que nos permitió tener una idea bastante aproximada de lo que podríamos encontrarnos en las prospecciones y nos permitió una exhaustiva planificación de las mismas.

De esta forma y en base a los 15 tramos en los que se divide el Proyecto Constructivo, nos planteamos la realización de cinco días de prospección de campo en base a tres tramos por día, lo que significa aproximadamente la realización a pie, incluyendo los trayectos de ida y vuelta, de unos 4 kilómetros diarios (el total del proyecto se acerca a los 10 kms longitudinales, repartidos en los 15 tramos, sin contar las áreas de préstamo

de tierras, accesos y nuevos viales, que suman algunos kilómetros cuadrados más). Asimismo, consideramos desde el principio la ampliación puntual de la zona de prospección en las zonas donde existían yacimientos catalogados en el SIPHA, en concreto zonas de los Silos de la Estación de El Cuervo y el Haza de la Torre, un kilómetro más hacia el sur, y que incluso la vía antigua ya atravesó por su ladera, afectando a una necrópolis visigoda. El yacimiento de El Tejar (situado al Este de los Silos) nos quedaba demasiado alejado de la zona de la obra de esta UTE, correspondiendo a terrenos de la UTE anterior en la vía (Subtramo Utrera-Estación de El Cuervo).

De esta forma se realizaron las prospecciones durante los días 12, 13, 14, 16 y 17 de Febrero de 2009.

El equipo de prospectores estuvo compuesto por cinco personas, aunque sólo hubo cuatro cada día (al relevarse uno de los participantes), de ellos cuatro arqueólogos y el quinto un arquitecto técnico/topógrafo. Puntualmente nos ayudaron, sobre todo en la identificación de los caminos y carriles de acceso, el capataz y el encargado de la obra. La prospección, por imperativo del Jefe de Obra, se realizó bajo el amparo del Plan de Seguridad y Salud de la propia UTE y fue supervisado por el responsable de la empresa. El equipo estuvo compuesto por los Arqueólogos Prospectores, Alejandra Echevarría Sánchez, Manuel Javier Rodríguez Martín y Jesús Román Román, así como el Arquitecto Técnico Manuel J. Castro Rodríguez, bajo la dirección del que esto suscribe. A continuación vamos a desarrollar las prospecciones realizadas en el trazado de la nueva línea de Alta Velocidad, usando los 15 tramos en los que el Proyecto Constructivo la ha dividido, con la descripción de los resultados obtenidos.

Tramo 1.

El primer tramo incluye la estación de El Cuervo, el cruce con la Nacional IV, unos doscientos metros que corresponden a la anterior UTE y tan sólo unos cien metros del nuevo trazado. Se trata de una zona de llanura aluvial con influencias del Arroyo de la Molineta. Se inicia la obra en el punto kilométrico 89.810 de la línea Sevilla-Cádiz (Punto Kilométrico 0 de estos planos). En este sentido aclaramos que los yacimientos arqueológicos inventariados por la Consejería de Cultura (Estación de El Cuervo- Silos y El Tejar) no pertenecen a esta obra, sino a la zona de la anterior UTE, por lo que no han sido prospectados.

Sin embargo, debemos decir que los últimos cien metros de la UTE anterior y todo el inicio de la obra que nos corresponde se encuentra en el área de influencia de un importante yacimiento romano, posiblemente una gran “Villa”, también catalogado en el SIPHA. Se trata del Haza de la Torre, un pequeño cerro al Suroeste de la actual vía férrea, que en su ladera oriental fue cortada por el tren y ocasionó la aparición de los restos romanos y de la necrópolis visigoda excavada en los años cuarenta por Esteve. En nuestras prospecciones recogimos abundante material cerámico, fundamentalmente *terra sigillatas*, sobre todo claras, que abarcarían entre los siglos II y V d.C. Asimismo, el material constructivo es muy abundante, sobre todo, *tégulas*, ladrillos y restos de mortero, y, se dispersan entre la ladera y la cima de este cerro a lo largo de más de 150 metros longitudinales.

De ahí que ya incluso antes del comienzo de la obra, en zona de la anterior UTE, recogimos material romano. En la zona de obra tomamos el W.P. 10, como punto de referencia de la dispersión del material romano y el W.P. 11 como el yacimiento de la Villa Romana del Haza de la Torre.

Tramo 2.

Sigue la llanura aluvial de composición arcillosa. A nivel arqueológico, los primeros trescientos metros de este tramo siguen estando influenciados por el yacimiento del Haza de la Torre, aunque la aparición de cerámica es más dispersa. Lo designamos como W.P. 12 y llegaría hasta una pequeña balsa existente hacia el P.K.0600 de la obra, ya iniciado el viaducto que salvará el arroyo de La Molineta. La zona se encontraba inundada parcialmente y fue muy difícil su prospección.

Tramo 3.

Correspondería al inicio del gran viaducto que salva el arroyo de la Molineta y que irá cimentado sobre grandes pilares, lo que limitará el movimiento de tierras. Al final del tramo comienzan a aparecer en superficie algunos materiales miocenos constituidos por arcillas Albarizas y arenas limosas amarillentas, posiblemente debido a la existencia de uno de los esteros en dirección al Cerro de la Viña de Santa Lucía. Aunque no han detectado materiales arqueológicos fundamentalmente porque el terreno se hallaba inundado en parte, hay que destacar que a un kilómetro y medio hacia el Suroeste se encuentra el yacimiento fenicio y romano de Casa de los Prados.

Tramo 4.

Corresponde al final del viaducto que termina apoyándose sobre la ladera del Cerro donde se encuentra la Viña Santa Lucía. Aquí se realizará un gran desmonte sobre las Albarizas Miocenas. Precisamente al inicio de lo que es la ladera de éste cerro, actualmente sembrado de viñas que serán arrancadas, detectamos la presencia de grandes cantidades de cerámica perteneciente a grandes contenedores y que podrían tener tipología púnica e ibérica (la designamos como W.P. 13). Igualmente a medida que subimos al Cerro de Santa Lucía, comprobamos como se intensifica la aparición de cerámica, aunque aquí se encuentra mezclada con cerámicas modernas procedentes de las labores agrícolas contemporáneas. A media altura establecimos el punto W.P.14. Esto confirmaría las teorías sobre la navegabilidad de los esteros que ya hemos nombrado anteriormente y estos dos puntos podrían corresponder a pequeños asentamientos de época púnica e ibérica en donde se descargaban las mercancías orientales. La presencia de un par de fragmentos de cerámica tipo Kuass fecha hacia el siglo III a.C. parte del yacimiento. El gran volumen del movimiento de tierras, con el consiguiente desmonte de parte del cerro, y la aparición en superficie de éstas cerámicas, obligará a un control exhaustivo de la obra en este punto, pues podrían aparecer estructuras pertenecientes a este yacimiento.

Tramo 5.

Este tramo se caracteriza por contener el final del Cerro de la Viña de Santa Lucía y la construcción de un viaducto que salvará por dos veces al arroyo de La Molineta. El viaducto se cimentará de nuevo sobre una llanura aluvial de origen cuaternario de materiales blandos. Al final del cerro localizamos material cerámico de diversa tipología, abundando más el material moderno que el antiguo, aunque incluso hay cerámica a mano. Lo catalogamos como W.P. 15., aunque es encuadrable dentro del mismo yacimiento de la Viña de Santa Lucía y su área de influencia. Sin embargo, justo en las riveras del arroyo, sobre todo en el primer cruce del mismo, localizamos material arqueológico sobre sílex, así como material cerámico romano y moderno disperso. El sílex podría encuadrarse en un depósito secundario de Prehistoria Reciente. Lo catalogamos como W.P. 16.

Tramo 6.

Tras el final del viaducto el trazado discurre sobre una zona en terraplén sobre depósitos cuaternarios, tanto aluviales como coluviales, todos ellos originados por el citado arroyo. Al final del trazado, hacia el punto kilométrico 3.500 comienzan a aparecer cerámicas y materiales constructivos romanos que pertenecen al yacimiento que describiremos en el tramo 7. No hay que olvidar que a dos kilómetros al este de esta zona se encuentra el Cortijo de Romanina la Baja, donde Esteve recuperó la cabeza de Baco que se encuentra en el Museo Arqueológico de Jerez, por lo que toda esta zona debe estar en el ámbito de influencia de esa gran “Villa”.

Tramo 7.

Este tramo que discurre en paralelo a la actual vía férrea se asienta sobre una zona en la que vuelven a aparecer las Albarizas, aunque al final del mismo son los depósitos aluviales los que predominan. Habiendo comenzado ya en el tramo anterior y discurrendo durante más de cien metros se encuentra una zona en la que aparecen abundantes materiales constructivos y cerámicos romanos, incluyendo *terra sigillata* sudgálica (W.P. 18.). Abundan los restos de grandes contenedores (“*dolia*” y ánforas), tan típicos de los lugares de almacenamiento de productos agrícolas. Aunque todos estos materiales podrían ser arrastrados por el arroyo y provenir, por tanto, de la “villa” de Romanina La Baja, el escaso rodaje de los mismos y las fracturas “frescas” que poseen, nos inclina a pensar en la existencia de otra “villa” Romana de menores proporciones que las citadas. No obstante, hay que destacar que la Autopista A-4 ha cortado esta zona que se denomina Puente del Negro y podría haberla destruido en parte.

Unos metros más hacia el Sur, justo en los márgenes del pequeño arroyo del Puente del Negro, encontramos diverso material de Silex en depósito secundario, con tipologías y morfología que podrían llevarlos a Paleolítico Medio y estar relacionado con los yacimientos del pie de monte de Gibalbín y la Laguna de los Tollos. Entre las piezas hay un posible raspador y núcleos con claras extracciones. Lo georeferenciamos como W.P. 17.

Tramo 8.

Este tramo tiene las mismas características que el anterior, si bien se desarrolla todo sobre arcillas aluviales. No pudo ser completamente prospectado por estar inundado parcialmente, por estar el nivel freático muy alto aquí, según los sondeos. No obstante,

hacia el P.K. 4.750 aparece diverso material constructivo y cerámico romano muy disperso. Entre el material hay bordes de ánforas, tanto ibéricas como romanas. Lo designamos como W.P.7 y podría pertenecer a un asentamiento rural que podría estar relacionado con la anterior villa o con la de Romanina. En todo caso la autopista A-4 debió cortarlo en su momento, por lo que pudiera estar destruido.

Tramo 9.

El tramo 9 sigue desarrollándose sobre arcillas, si bien hacia el P.K. 5,400 se sostiene sobre un desmonte anterior, perteneciente a la vía actual del tren, en el que se arruinó una pequeña casa de labor y se cimentó sobre sus escombros. El resto de los escombros y los materiales cerámicos pertenecientes a esta finca se encuentran dispersos junto a la vía y han sido arrastrados por los arados y las faenas agrícolas sobre una gran área. En su mayoría pertenecen a cerámicas del siglo XIX e inicios del XX, si bien hay alguna cerámica que pudiera ser del siglo XVIII. La designamos como W.P.6, si bien está destruida por completo.

Tramo 10.

Este tramo y los siguientes se asienta sobre materiales limo-arenosos pliocuaternarios muy blandos, con un nivel freático muy alto, lo que obligará a cimentar fuertemente y terraplenar la nueva vía, que va en paralelo a la antigua. Hacia el P.K. 6,100 existe otra zona repleta de escombros modernos procedentes de la antigua obra férrea que referenciamos como W.P. 9, pero que no parece tener importancia arqueológica al ser materiales del siglo XX.

Tramo 11.

La mala calidad del terreno, excesivamente blando como ya hemos mencionado, obligará a una fuerte cimentación de este tramo. Hacia el P.K. 6,680 aparece una zona de dispersión de materiales arqueológicos sobre sílex que se incrementa a medida que nos acercamos al Canal del Guadalcaçín. Hemos catalogado la zona como W.P. 8. La importancia de estos materiales de sílex estriba en la morfología y tipología de las mismas ya que pudiera tratarse de material del Paleolítico Medio que podría estar relacionado con el hallado en la Laguna de los Tollos y encontrarse en depósito secundario y haber sido arrastrado por la red hídrica.

Tramo 12.

A partir del P.K. 7,000 el nivel freático va bajando en profundidad a medida que los materiales miocenos (que son impermeables) también se encuentran a mayor profundidad. La capa superior sigue siendo de limos y arenas de colores rojizos y amarillentos. No se ha apreciado existencia de materiales arqueológicos en este tramo.

Tramo 13.

Tramo con la misma tónica y características que el anterior. Lo único digno de destacar es la aparición de una estructura cónica hecha con mampuestos y con un mojón de piedra granítica a su lado que ha servido de separación de parcelas. Es curiosa la forma de este mojón de piedra (en forma de fuste) y puesto que en las cercanías debe andar la antigua Vía Augusta, no sería descabellado pensar en un antiguo “*miliario*”, algo que habría que comprobar detenidamente y viendo todas sus caras (ahora ocultas por tierra).

Tramo 14.

Los dos últimos tramos son igualmente llanos y se asientan sobre arenas finas de color rojizo. La particularidad proviene de que entre el P.K. 8,700 a 8,800 se recogen en una amplia zona una gran cantidad de materiales arqueológicos sobre sílex y protocarcitas más claramente pertenecientes a momentos de Prehistoria Reciente, posiblemente de la Edad del Cobre. No olvidemos que hacia el Este de este tramo y entre 1,5 y 3,5 kms existen tres grandes yacimientos adscribibles a esta época como son El Trobal, Las Salinillas y Nueva Jarilla. Esta zona de dispersión de materiales líticos está muy cerca de la llamada Casa del Valenciano y la designamos como W.P. 4.

Tramo 15.

El último tramo prácticamente se superpone a la vía férrea actual, muy contaminada por las actividades antrópicas, con continuos trabajos de mejora de la vía y algunas instalaciones menores de RENFE, terminando hacia el P.K. 9,400, en el que atraviesa una urbanización ya muy cercana al Aeropuerto de Jerez de la Frontera. El nivel freático se encuentra aquí a 1,80 metros de profundidad, lo que permite que la capa de superficie se halle seca y compactada. No detectamos signos ni materiales arqueológicos en este tramo, muy contaminado como hemos dicho.

Breve descripción de los yacimientos localizados

Antes del inicio de nuestras prospecciones, oficialmente en el SIPHA de la Consejería de Cultura (y reflejados en el Mapa del S.I.G. de la Oficina Técnica de Cartografía de la Delegación que abajo reproducimos), sólo constaba la existencia de tres yacimientos arqueológicos y un B.I.C. (uno de los famosos “Toros de Osborne”) en el área donde se va a ejecutar la obra de instalación de la nueva Línea Férrea de Alta Velocidad. Se trata de los yacimientos de Estación de El Cuervo, El Tejar y Haza de la Torre. De estos tres, como ya hemos mencionado, los dos primeros (uno de origen fenicio-púnico y el otro romano) no correspondían a esta obra, sino al tramo final de la UTE anterior, por lo que sólo el yacimiento romano del Haza de la Torre se veía afectado de pleno. Tras nuestras prospecciones, podemos confirmar que el trazado de la Línea de Alta Velocidad va a afectar, en mayor o menor medida, a otros siete yacimientos arqueológicos, además de la propia Haza de la Torre.

Estos yacimientos o áreas de dispersión con material arqueológico van desde época del Paleolítico Medio (200.000 a 40.000 a.n.e.) hasta época tardorromana (siglos V-VI d.C.), sin contar las dos zonas con escombros contemporáneos que no consideramos yacimiento arqueológico, aunque los referenciamos. Dos localizaciones presentan materiales arqueológicos de época Paleolítica, otras dos de Prehistoria Reciente (posiblemente Edad del Cobre), una material púnico e ibérico y seis localizaciones presentan materiales romanos. En resumen son:

- Haza de la Torre y su entorno (W.Ps. 10, 11 y 12) Romano.
- Vliña de Santa Lucía (W.Ps. 13, 14,15). Púnico, Ibérico y Romano.
- Arroyo de la Molineta (W.P. 16). Prehistoria Reciente. (Edad Cobre).
- Arroyo Puente del Negro (W.P. 17). Paleolítico Medio.
- Villa de Puente del Negro (W.Ps. 17 y 18). Romano.
- La Condesilla (W.P. 7). Romano.
- Canal del Guadalcacín (W.P. 8). Paleolítico Medio.
- Casa del Valenciano (W.P. 4). Prehistoria Reciente. (Edad Cobre).

A los que hay que sumar las dos zonas con vertidos modernos y contemporáneos, procedentes en ambos casos de la destrucción de sendas casas de labor al instalarse la vía férrea actual y que no consideramos yacimiento arqueológico:

- Entorno de El Cuadrejón (WP 6). Contemporáneo.
- Entorno Puente sobre Vía Férrea (WP 9). Contemporáneo.

De forma breve, intentaremos analizar cada uno de estos yacimientos en base a los materiales arqueológicos recuperados y lo observado en superficie. Conscientemente, hemos eliminado las referencias geográficas en UTM, que pueden consultarse en nuestra memoria entregada a la Delegación y en las fichas que se unirán al SIPHA.

1.- Haza de la Torre y su entorno.

Como ya hemos mencionado se trata de una importante “villa” romana que se asienta sobre un cerro cercano a los Silos de la Estación de El Cuervo y que en su ladera ha sido cortada por la actual vía férrea y en donde apareció una necrópolis visigoda con ajuares que incluían hebillas de cinturón decoradas. No obstante, lo que actualmente se ve, incluso en el talud nuevo que ha comenzado a ejecutar la UTE anterior, es la abundancia de materiales constructivos romanos, sobre todo ladrillos y tégulas, y cerámica de grandes contenedores (“*dolia*” y ánforas), así como cerámica común de cocina (jarras, ollas, cazuela del tipo “*foumillé*”, etc).

En el propio cerro, al otro lado de la vía, abundan no obstante las cerámicas cuidadas (finas y *terra sigillata*), como correspondería a la “*pars urbana*” de la villa e incluso se aprecian restos de estucos pintados. La presencia de varias formas de sigillatas claras identificables nos ha permitido darle una cronología que abarca desde mediados del primer siglo a inicios del quinto después de Cristo. Lo más significativo, por tanto, de este yacimiento ya catalogado, es su posible extensión hacia el tramo bajo, donde se proyecta la nueva línea, donde pudieron estar las zonas de producción agrícola y almacenaje de la villa. Y lo que es más importante, donde pudo estar su necrópolis, en dirección a la N-IV que literalmente pisa la antigua Vía Augusta o Heraclea. El hecho de que ya apareciera una necrópolis visigoda (o tardorromana) nos indica que el lugar siguió estando habitado hasta el siglo VII d.C. al menos.

2. Viña de Santa Lucía

Nos encontramos aquí con el primer yacimiento detectado que corresponde al área baja, media y alta de un pequeño cerro albarizo, hoy día plantado de viñas. Su posición geográfica y su geomorfología lo convierten en una de las posibles penínsulas e islas

que sobresalían del agua marina que cubría esta zona hasta el primer milenio. Sería por tanto un lugar que sobresaldría por encima del nivel de los esteros, lo que le hacía apto para que los buques atracaran a sus pies y se descargaran las mercancías para su transporte, vía terrestre ya, hacia el interior (seguramente usando el mismo camino que luego pavimentaron los romanos y nosotros hemos asfaltado). La presencia de cerámicas de grandes contenedores de tipo “ánfora”, de tipología púnica, y de cerámicas más comunes, la presencia de cerámicas pintadas a bandas e incluso de cerámicas a mano o a “torno lento” nos estarían dando cronologías del V ó VI siglo antes de Cristo. Sin embargo, en la zona alta, aparte de cerámicas romanas y contemporáneas, aparecieron dos fragmentos, uno de ellos de un borde, de cerámica del tipo Kuass, fechable en el siglo III antes de Cristo, que podrían relacionarse con otras de este tipo documentadas en el cercano yacimiento de La Calerilla, al pie de la Sierra de Gibalbín (Niveau, 2004). El yacimiento, por tanto, se extiende tanto cronológicamente como geográficamente pues abarca el cerro y sus laderas bajas tanto la orientada al Oeste (la más afectada por el desmonte y ya recorrida por un gaseoducto) como la del Sur (con una proporción de materiales más romanos).

3. Arroyo de la Molineta

Esta área presenta dos localizaciones. La primera corresponde a material romano y moderno procedente de las escorrentías del Cerro de Santa Lucía y, por tanto, pertenecen a este yacimiento casi con total seguridad. Sin embargo, en los márgenes del propio arroyo, sobre todo en el ramal que rodea Santa Lucía y sobre el que se va a construir el viaducto, se recogen materiales sobre sílex de color rojizo, entre los que se identifican tres láminas, una de ellas con retoques en ambos lados y varias lascas de desbastado (restos de talla) que podrían encuadrarse en un depósito secundario de Prehistoria Reciente, con posible influencia de los talleres al aire libre situados en las zonas bajas de Gibalbín.

4. Arroyo Puente del Negro

Al igual que sucede con el Arroyo de La Molineta, justo en los márgenes de un pequeño arroyo, más hacia el sur, denominado Arroyo del Puente del Negro, encontramos diverso material de Sílex, aunque de peor calidad, Caliza y protocarcitas, posiblemente

en depósito secundario, con tipologías y morfología que podrían llevarlos a Paleolítico Medio y estar relacionado con los yacimientos del pie de monte de Gibalbín y la Laguna de los Tollos. Entre las piezas hay lascas, núcleos con claras extracciones y un posible raspador.

5. Villa de Puente del Negro

Se trata de una amplia zona de unos cien metros longitudinales donde se encuentran abundantes materiales constructivos y cerámicos romanos. Abundan los restos de grandes contenedores (“*dolia*” y ánforas), algunos fragmentos de *terra sigillata* sudgálica y cerámica común de cocina, fechable en los siglos I y II d.C. Pensamos que se trata efectivamente de otra “villa” y no de restos rodados procedentes de Romanina, debido al escaso rodamiento de los materiales. No obstante, hay que destacar que la Autopista A-4 cortó esta zona al construirse y podría haberla sido destruida en gran parte.

6. La Condesilla

Aunque la Finca La Condesilla se encuentra al otro lado de la Autopista A-4, este es el topónimo más cercano a esta área de dispersión de materiales ibéricos y romanos en superficie, predominan las cerámicas comunes de mesa y cocina, incluida alguna “foumillé” (ahumada). Podría tratarse de un asentamiento rural turdetano que pervivió hasta época romana, siendo anterior, por tanto, a los materiales recogidos en Puente del Negro. No obstante, la autopista debió afectarle, al igual que a la anterior, de modo significativo. No se aprecian restos constructivos significativos en superficie.

7. Canal del Guadalcaén

El séptimo yacimiento corresponde una zona de dispersión de materiales arqueológicos sobre sílex que se incrementa a medida que nos acercamos al Canal del Guadalcaén. Se trata de materiales arqueológicos sobre sílex, calizas y areniscas con una morfología y tipología que puede adscribirse a momentos del Paleolítico Medio, del tipo detectado en la Laguna de los Tollos. Son sobre todo bases con restos de extracciones, algunas lascas y láminas de gran grosor y restos evidentes de talla. Es muy posible, como pasa

con las piezas líticas halladas en Puente del Negro, que se encuentren aquí en depósito secundario y hayan sido arrastradas por la amplia red hídrica que tiene su origen en la Sierra de Gíbalbín.

8. Casa del Valenciano

En unos llanos, muy fértiles desde el punto de vista agrícola, y muy cercanos ya al fin de la obra, aparece otra amplia zona de dispersión de materiales arqueológicos sobre sílex y protocarcitas. Esta vez la tipología, morfología, su menor tamaño y la factura de las tallas pertenecen más claramente a momentos de Prehistoria Reciente, posiblemente de la Edad del Cobre, sin descartar Bronce. La existencia, en sus cercanías, hacia el oeste, de importantes y amplios, en extensión, yacimientos de esta época como son El Trobal, Las Salinillas y Nueva Jarilla y el inicio de los fértiles Llanos de Caulina, con aún más yacimientos de la Edad del Cobre, avalan además la pertenencia a esta época de los materiales.

No están muy rodados por lo que, de no ser un yacimiento primario (algo que habría que comprobar durante el transcurso de los movimientos de tierra), podrían venir de esta zona y haber sido arrastrado por las escorrentías y la red hídrica. La Casa del Valenciano queda a unos 250 metros hacia el Este, pero era el topónimo más cercano.

Conclusiones

En resumen, podemos decir que la obra de instalación de la nueva Línea Férrea de Alta Velocidad (AVE) Sevilla-Cádiz, en lo concerniente al subtramo denominado Estación de El Cuervo- Aeropuerto de Jerez de la Frontera, puede afectar, en mayor o menor medida, a ocho yacimientos arqueológicos localizados durante nuestras prospecciones. De ellos, uno, ya se encontraba catalogado, y el resto son nuevas localizaciones que se incorporarán, mediante las preceptivas fichas, al Sistema de Información del Patrimonio Histórico de Andalucía (SIPHA). Cronológicamente estos yacimientos van desde época del Paleolítico Medio (200.000 a 40.000 a.n.e.) hasta época tardorromana (siglos V-VI d.C.).

De estas localizaciones, cuatro que corresponden a áreas de dispersión de material lítico (dos adscribibles al Paleolítico y otros dos a momentos de Prehistoria Reciente) podrían ser depósitos secundarios, originados por el arrastre de los materiales por la amplia red hídrica y estar su origen en la importante zona de captación de recursos naturales de las

laderas de la Sierra de Gibalbín. Otro podría tener una o varias localizaciones del tipo “embarcadero provisional”, al situarse sobre un antiguo estero y el resto son asentamientos rurales turdetanos y romanos. Todo ello nos demuestra la fuerte concentración de yacimientos arqueológicos localizados en el antiguo reborde marino.

A nivel de la obra pública, estimamos que, en la ejecución de los desmontes, cimentaciones y movimientos de tierra, se deben articular medidas preventivas suficientes para garantizar que no existan pérdidas irreparables, ni físicas, ni documentales, en el patrimonio arqueológico de la zona afectada, perteneciente toda ella al término municipal de Jerez de la Frontera, para lo cuál realizamos las pertinentes propuestas de Medidas Preventivas a la Delegación Provincial de Cultura de la Junta de Andalucía, que obró en consecuencia a dicho informe que incluía un plano con códigos de niveles de peligrosidad según las obras previstas. Con posterioridad a estas prospecciones que realizamos a comienzos de 2009, nos consta que se realizaron excavaciones arqueológicas de urgencia, así como seguimientos de los movimientos de tierra.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTEAGA, O.; SCHULZ, H. D. Y ROOS, A. M. (1995). “El problema del *Lacus Ligustinus*”. Investigaciones geomorfológicas en torno a las marismas del Bajo Guadalquivir”. *Actas del congreso. Tartessos, 25 años después (1968-1993)*. Jerez, 99-135.
- BARRIONUEVO CONTRERAS, F. J. (2001). “Prospección arqueológica superficial del extremo noroccidental de la provincia de Cádiz. Campaña de 1997”. *Anuario Arqueológico de Andalucía 1998*, Sevilla, Tomo II, 21-29.
- CARO BELLIDO, A. (1995). “Contribución a la Protohistoria del Bajo Guadalquivir. El área de Lebrija (Sevilla)”. *Actas del congreso. Tartessos, 25 años después (1968-1993)*. Jerez, 333-358.
- ESTEVE GUERRERO, M. (1979); “Miscelánea Arqueológica Jerezana”. Publicaciones del Centro de Estudios Jerezanos. Jerez de la Frontera (Cádiz). Pagina 121-123.

- GONZALEZ RODRÍGUEZ, R. (1991); “Prospección de superficie en la zona noroccidental del término municipal de Jerez de la Frontera.” En Anuario Arqueológico de Andalucía de 1989. Tomo II, pags 85-88. Sevilla.
- GONZÁLEZ, R.; BARRIONUEVO, F.; AGUILAR, L Y RUIZ MATA, D. (1993). ”Paleogeografía humana del extremo noroccidental de Cádiz. Los procesos culturales desde el neolítico a época medieval”. *Investigaciones Arqueológicas en Andalucía. 1985-1992.* Proyectos, Huelva, 779-807.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R.; BARRIONUEVO CONTRERAS, F. Y AGUILAR MOYA, L. (1995). “Mesas de Asta, un centro indígena tertésico en los esteros del Guadalquivir”. *Actas del congreso. Tartessos, 25 años después (1968-1993).* Jerez, 215-237.
- GONZÁLEZ, R. y RUIZ MATA, D. (1999); “Prehistoria e Historia Antigua de Jerez”. En Historia de Jerez de la Frontera: De los orígenes a la época Medieval. Tomo I. Jerez de la Frontera (Cádiz).
- LAGÓSTENA BARRIOS, L. (1996); “Alfarería romana en la bahía de Cádiz”. Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones. Cádiz.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2002; Proyecto constructivo. Línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera (Sevilla)- Aeropuerto de Jerez. Subtramo: El Cuervo (Sevilla)-Aeropuerto de Jerez (Cádiz). Anejo nº 4. Estudio Geológico-Geotécnico.
- NIVEAU DE VILLEDARY Y MARIÑAS, A.M^a. (2004). “Las cerámicas gaditanas tipo kuass”. Real Academia de la Historia, Madrid.
- TOSCANO SAN GIL, M. y CORZO SANCHEZ, J.R. (1992); “Las Vías Romanas de Andalucía”. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Sevilla.

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Zona de Actuación en el trazado del AVE (Estación de El Cuervo al Aeropuerto de Jerez).

Figura 2. Parte del equipo durante la prospección.

Figura 3. Vista desde el Haza de la Torre

Figura 4. Vista de Santa Lucia y arroyo de La Molineta.

Figura 5. Vista general desde la vía a mitad de trazado del ferrocarril.

Figura 6. Aparición sílex en superficie en la zona de Casa del Valenciano.

Borrador / Preprint

FIGURAS

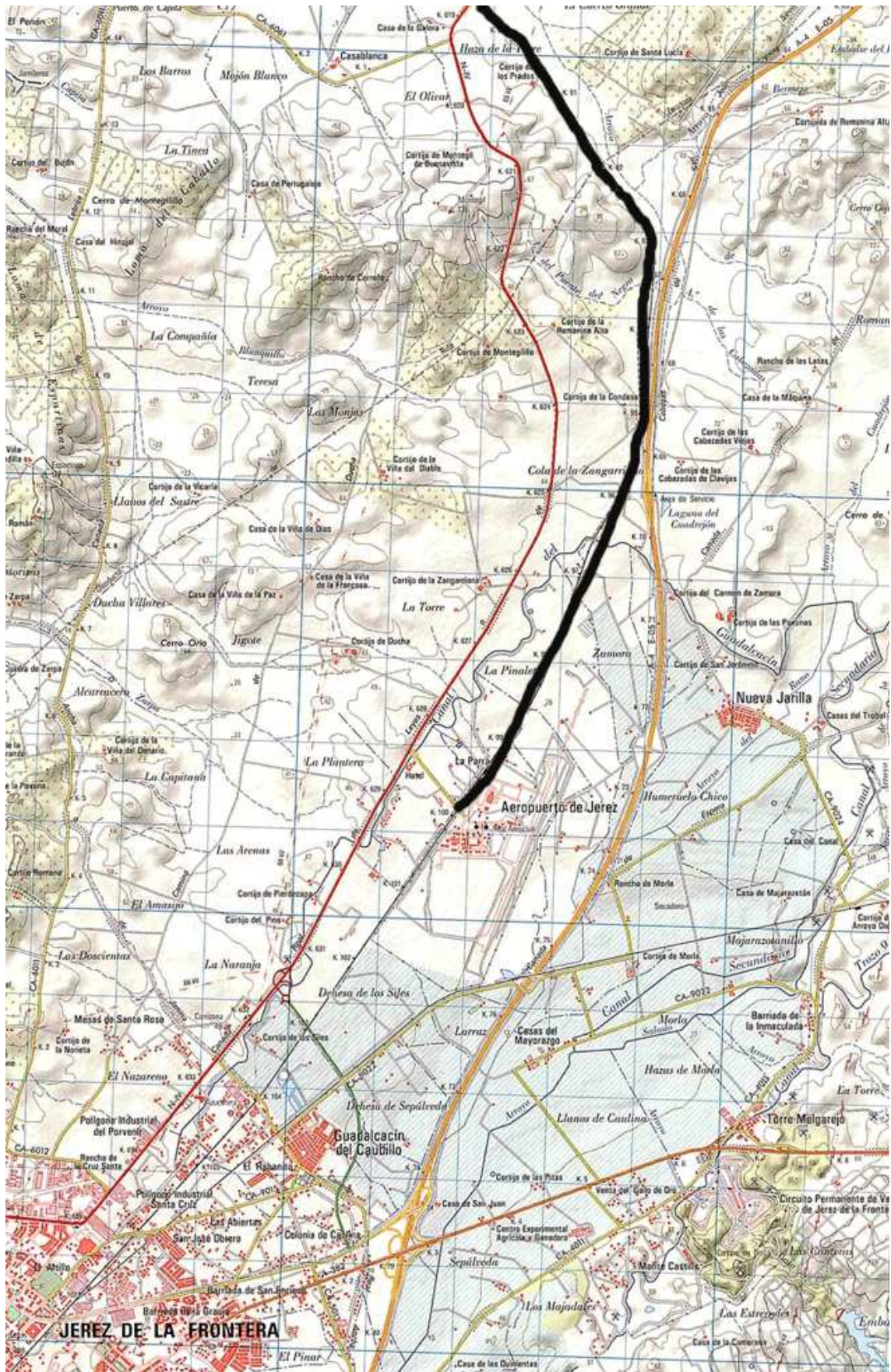


Figura 1



Figura 2



Figura 3



Figura 4



Figura 5



Figura 6

Borrador / Proyecto