

# ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

## 2006

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

## **ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA DESARROLLADA EN LA PARCELA 2.14 DEL PLAN PARCIAL RENFE, CÓRDOBA**

Marina L. González Vírseda

### **RESUMEN:**

En este trabajo se recogen los resultados obtenidos tras el desarrollo de la Actividad Arqueológica realizada en la parcela 2.14 del Plan Parcial Renfe de Córdoba. En los trabajos se constató un fuerte arrasamiento del solar realizado en época contemporánea a consecuencia de la construcción de la infraestructuras relacionadas con la antigua estación de ferrocarril que destruyó parcialmente, parte del arrabal septentrional de época medieval islámica que se extendía por esta zona de la ciudad, sin embargo, si pudieron documentarse una serie de estructuras de época califal que aparecían formando dos unidades constructivas a ambos lados de un espacio abierto, posiblemente una calle y que mantenían una orientación Noroeste-Sureste.

### **SUMMARY:**

This report presents the results obtained after the development of the archaeological activity in the plot 2.14 from the “Renfe Partial Plan” of Córdoba. During the work a strong devastation of the plot was observed. That was caused in modern times as a result of the construction of the infrastructure related to the former railway station. This also partially destroyed part of the northern suburb of Islamic medieval period that stretched across this area of the city. However, it was possible to document a series of Caliphate structures that arose. These structures were forming two building units on either side of an open space, possibly a street, and who had a northwest-southeast orientation.

La parcela se encuentra situada al Noreste de la ciudad de Córdoba dentro de los terrenos del denominado Plan Parcial RENFE, en concreto en la manzana catastral 2.14 - P538/04. La parcela presenta una forma cuadrangular, estimando una superficie total en 2499 m<sup>2</sup>, de los que 1499 m<sup>2</sup> corresponden al equipamiento de CECO y estaban destinados a la construcción de su nueva sede. Es en esta zona en donde se realizó la AAPre. (Fig. 1)

El área a intervenir se ubica extramuros de la ciudad histórica al noroeste de la misma y viene definida por una serie de elementos geográficos e históricos como son las estribaciones de Sierra Morena. Por la zona discurren una serie de arroyos en sentido norte-sur, así como la red de caminos históricos definida desde época romana. Por todo ello, a lo largo del tiempo este sector de la ciudad se ha caracterizado por albergar diversos tipos de ocupación (funerario, doméstico, agrícola e industrial) de manera sucesiva o incluso simultánea. En lo que respecta a la etapa andalusí y en relación con la datación de los vestigios documentados, existen testimonios suficientes que indican que la zona quedaba incluida en uno de los arrabales septentrionales de Qurtuba.

Desde el punto de vista arqueológico, en el sector que nos ocupa prácticamente no se han documentado estructuras que puedan remontarse a época emiral, como las localizadas al sur (Manzana 2.4. del Plan Parcial RENFE, RUIZ, E. 2001) interpretadas como una posible Noria y diversos pozos negros, asociados con zonas de huertas y áreas de cultivo. Más hacia el Oeste, en la “Zona de Cercadilla”, se localizaron vestigios de viviendas, así como extensos muladares y pozos negros adscribibles a esta época.

La situación cambió radicalmente durante la **etapa califal** cuando se produce una gran eclosión urbanística. Así, en las diversas intervenciones realizadas en el Vial Norte se han documentado vestigios arqueológicos (casas, calles, vertederos) pertenecientes a uno de los arrabales septentrionales de la ciudad que denotan una intensa actividad constructiva, sobre todo, en el tercer cuarto del s. X. Este es el caso de prácticamente todos los solares que se localizan en los alrededores de la parcela en cuestión.

Por lo que respecta a la **etapa post-califal** se detectan algunas ocupaciones aisladas como estructuras fechadas en el siglo XI (tal vez una mezquita vid. MORENO et alii, 2003: 352) o vertederos del s. XII tanto de basuras como de desechos de alfar. La presencia de vaguadas y depresiones en la zona, junto con su posición con respecto a los vientos dominantes explica la existencia de estos núcleos alfareros ya desde época romana.

Los trabajos arqueológicos en la parcela 2.14 se desarrollaron entre los meses de Diciembre del año 2006 y Febrero del 2007. En la intervención participó el equipo del Convenio suscrito entre la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba y la Universidad de Córdoba (UCO).

Estos trabajos se desarrollaron en dos fases:

1º Fase: Excavación de 5 Sondeos Estratigráficos. Todos los sondeos contaron con unas dimensiones de 5 x 10 m. (Fig. 2)

2ª Fase: Excavación en área abierta de una superficie de 504.886 m<sup>2</sup> resultante de la unión de los Sondeos 2, 3 y 5 y la ampliación del corte hasta los límites oriental, meridional y septentrional del solar.

### **SONDEO ARQUEOLÓGICO 1.**

Cota de inicio: 123.48 m.s.n.m. Cota final: 121.26 m.s.n.m.

Este sondeo dio resultados negativos. La secuencia estratigráfica documentada durante la excavación se adscribe de manera clara a tres momentos: dos contemporáneos relacionados con la construcción de la antigua estación de ferrocarril y con las diferentes labores realizadas durante la ejecución del Plan Parcial RENFE y uno geológico determinado por las arcillas rojas terciarias.

## **SONDEO ARQUEOLÓGICO 2.**

Cota de inicio: 123.48 m.s.n.m. Cota final: 121.04 m.s.n.m.

La secuencia estratigráfica fue muy similar a la del sondeo anterior aunque aquí se pudo documentar una fase medieval islámica representada por dos fosas o basureros excavados en el terreno geológico y de los que nos restaban escasos centímetros de potencia. Uno de ellos contenía algunos fragmentos de material cerámico emiral y el otro, restos de materiales de construcción.

## **SONDEO ARQUEOLÓGICO 3.**

Cota de inicio: 123.47/m.s.n.m..Cota final: 12135 m.s.n.m.

La secuencia estratigráfica documentada fue la siguiente: una correspondiente al periodo medieval islámico y que está definida por dos subfases una de construcción y otra de abandono de varias estructuras califales y un periodo contemporáneo, exactamente igual que en los sondeos anteriores y que determina en gran parte el alto grado de arrasamiento de las estructuras medievales.

## **SONDEO ARQUEOLÓGICO 4.**

Cota de inicio: 123.55 m.s.n.m. Cota final: 120.87 m.s.n.m.

La excavación de este sondeo dio resultados negativos a excepción de los restos de una pequeña fosa rellena con basura localizada junto al perfil Oeste del mismo y posiblemente de cronología emiral. Como en el caso de los descrito anteriormente, la cota de arrasamiento de RENFE llegaba a una profundidad de -2.80 m. desde la superficie del solar.

## **SONDEO ARQUEOLÓGICO 5.**

Cota de inicio: 123.64 m.s.n.m./123.45 m.s.n.m. Cota final: 121.21 m.s.n.m.

En el sondeo se pudieron documentar vestigios de muros de mampostería y estratos de cronología califal. El período contemporáneo presenta idénticas características a los estratos documentados en los sondeos anteriores.

## **SONDEO ARQUEOLÓGICO 6.**

La localización de estructuras arqueológicas en los sondeos 3 y 5 determinaron la apertura de una amplia área de excavación a la que denominamos Corte 6 con unas dimensiones de 504.886 m<sup>2</sup>. (Lám. 1) .

Como resultado de los trabajos realizados en el solar, pudimos determinar que toda la zona fue sometida a una importante labor de nivelación documentándose una interfaz de arrasamiento general que afecta hasta los -2.80 m. de profundidad desde la rasante del terreno.

Arqueológicamente, esto se tradujo en la existencia de una serie de estratos de cronología contemporánea formados por materiales heterogéneos que cubren la interfaz de arrasamiento de las estructuras arqueológicas, restándonos de éstas, apenas escasos centímetros.

En la excavación del corte 6 se han podido documentar los siguientes periodos:

**Periodo contemporáneo** (UU.EE. 101, 102, 103, 104, 105). Subdividido en dos fases:

- Fase contemporánea reciente que podemos datar aproximadamente, en los últimos años de siglo XX.

El nivel superficial del solar estaba constituido por una capa de arcillas de coloración roja de unos 0,30/0.40 m. de espesor en la que encontramos algunos materiales cerámicos mezclados así como algunos fragmentos de calcarenitas procedentes posiblemente del vaciado realizado durante la ejecución del aparcamiento subterráneo del Plan Parcial RENFE. Esta capa sirvió de nivelación de la superficie del solar.

Bajo este estrato, bastante uniforme, localizamos en la totalidad del solar, unos paquetes de relleno de gran potencia y de características muy heterogéneas que hemos unificado en la U.E. 102. Éstos llegaron a aparecer por debajo de los -2.80 m. con respecto a la rasante del solar en su extremo más occidental. Estaban constituidos, en todos los casos por sedimentos bastante sueltos en los que aparecían cantidades ingentes de escombros de todas las clases, desde tubos plásticos empleados para la instalación de cableados, fragmentos de enlucidos, azulejos, restos de pavimentos y acerados, grandes cubos de hormigón, traviesas de vías, cables, hierros, paquetes de cenizas, cemento, etc. Incluso en el Sondeo arqueológico 1 pudimos documentar de manera clara, un estrato originado por la limpieza de un camión hormigonera ya que gran parte del contenido apareció en el corte.

- Fase contemporánea relacionada con la construcción de la Antigua Estación de Ferrocarriles de Córdoba y dependencias asociadas a la misma.

El edificio de la Antigua Estación de Ferrocarril fue trazado en 1859 por B. Etienne y fue reformado años más tarde por Julio Ruiz por lo que situamos esta fase en esos momentos y en los años inmediatamente posteriores. La existencia de dependencias relacionadas con la vida de la estación y en concreto la ubicación en esta zona de una serie de haces de vías secundarias y talleres, se tradujeron en el terreno en la existencia de la UE. 105, interfaces de arrasamiento que afecta a la totalidad de la superficie excavada.

Esta interfaces prácticamente horizontal, cortó todos los estratos y estructuras preexistentes, documentándose la aparición de un paquete formado por carbonilla y zahorra (UU.EE. 103 y 104) de distinto grosor y volumen. Estos estratos en los que

encontramos materiales directamente relacionados con la vida de la antigua estación, no presentaban una gran potencia aunque varía de una zona a otra del yacimiento ya que en ocasiones la zahorra tenía varios centímetros y aparecía fuertemente compactada y en otros sitios prácticamente desaparecía.

La construcción de todos esos equipamientos relacionados con la antigua estación ocasionó una nivelación del terreno que generó una gran interfaz de arrasamiento producto del rebaje del mismo y que afectó de forma general a esta zona. La interfaz se situó a una cota que oscila entre 121.54 m.s.n.m. y los 121.31 m.s.n.m., alcanzando en algunos puntos cotas un poco más bajas como 121.26/121.15 m.s.n.m.

Como ya hemos señalado, sobre esta interfaz apareció depositada la capa de zahorra y sobre ésta, otra de carbonilla en la que localizamos materiales relacionados con las vías, como son hierros y traviesas de las mismas. El arrasamiento de toda la superficie del solar provocó la destrucción parcial del contexto arqueológico así como de la mayor parte de los estratos y estructuras existentes en esta zona de la ciudad y en concreto del arrabal califal que debía extenderse por toda esta área y del que formarían parte algunas de las estructuras documentadas en esta intervención.

**Periodo de cronología indeterminada.** (UU.EE. 124, 130, 135, 140, 145 y 146). En este periodo situado cronológicamente entre la fase de abandono califal y el arrasamiento acaecido a finales del Siglo XIX y documentado en todo el solar, se incluyeron algunos estratos y al menos dos estructuras localizadas durante la excavación. Es el caso de la UE. 140, una canalización que apareció junto al perfil Oeste del corte y que se desarrolla con una orientación Norte-Sur apreciándose su buzamiento en este sentido.

La estructura apareció parcialmente destruida restándonos tan sólo su mitad inferior. Estaba constituida por una caja excavada en el terreno anterior afectando así al muro califal UE. 123 y posiblemente también al UE. 126, a los que corta. Esta caja se revistió con mortero de cal y arena de coloración ligeramente grisácea sobre la que se situaron una serie



de tubos cerámicos que presentaban un resalte que facilitara el encaje de unos en otros y así quedar totalmente imbricados.

Por su parte la UE. 124 estaba constituida por una “plataforma” que quedaba parcialmente incluida en el perfil Norte del corte. Por su naturaleza y morfología pensamos que pudiera tratarse aunque con dudas, de la base de un hueco u orificio de grandes dimensiones que se hubiera practicado en el terreno y que fue rellenado con diversos materiales entre los que hemos podido documentar ladrillos, losas y fragmentos de piedra de diversa naturaleza mezclados con limos y arcillas rojas. La interfaz UE. 105 provocó el arrasamiento de la parte superior de la misma traduciéndose en el terreno, en una plataforma horizontal que se sitúa sobre la interfaz de arrasamiento de los muros califales preexistentes y en concreto sobre el muro UE. 122.

No hemos localizado materiales que puedan aproximarnos a la cronología de ambas estructuras, lo mismo ocurrió con algunas acumulaciones de piedras localizadas en algunas zonas que presentan un contorno informe y que también se vieron cortados por la interfaz UE. 105.

**Periodo medieval islámico.** En los estratos geológicos se excavaron las cimentaciones de las diferentes estructuras fechadas en este periodo que a tenor de los restos cerámicos exhumados puede subdividirse en dos fases cronológicas:

- Fase medieval islámica califal (Fig. 3). (UU.EE. 111, 112, 118, 122, 123, 126, 127, 128, 129, 134, 135, 141, 152, 153, 158, 159, 165, 166, 169, 170, 180, 181, 182, 183, 184, 189, 191, 192, 193, 195, 197, 198, 202 y 203. Es la fase más ampliamente representada en el solar. Se subdivide, en dos momentos: construcción y ocupación de las diferentes estructuras -en esta fase se datan la mayor parte de los estratos y estructuras documentadas durante la intervención arqueológica- y la fase de destrucción y abandono de las mismas.

A grandes rasgos las estructuras pertenecían a dos unidades constructivas diferentes separadas por un espacio longitudinal, posiblemente una calle. Todas las unidades documentadas presentaban idéntica orientación en sentido Noroeste-Sureste (Lám. 2).

Por lo que se refiere al conjunto de unidades localizadas más al Oeste, éstas estaban constituidas en todos los casos, por restos de cimentaciones de muros realizadas con mampostería irregular careada y trabada con barro. En términos generales se trataba de muros longitudinales dispuestos en sentido Noroeste-Sureste. Contamos con una gran crujía de forma rectangular aunque carecemos de datos acerca del cierre Sur de dicho espacio.

Como ocurría con las anteriores estructuras localizadas al Oeste, encontramos un espacio longitudinal limitado al Este por los muros UU.EE. 118 y 191 que son las estructuras arqueológicas que presentan un mayor interés de todas las documentadas en la intervención (Lám. 3). Paralelo a ellos apareció a 0,80 m. un pequeño murete (UU.EE. 122 y 127).

Por lo que respecta a los muros UU.EE. 118 y 191, creemos que podrían formar parte de dos edificios diferentes aunque presentaban técnicas constructivas similares.

Así, tras la realización de la excavación arqueológica, podemos hablar de la existencia de varias unidades constructivas, una longitudinal situada al Oeste y descrita entre las UU.EE. 198, 112, 197, 111 y 126, y limitadas al Este por muros de menor entidad (UU.EE. 128 y 129) y al Norte por el muro UE. 123.

Al Este se situaban los restos de los que parecían ser dos unidades constructivas más, limitadas al Oeste por los muros UU.EE. 118 y 191 que debían prolongarse hacia el Este y que como ocurría en el caso del ejemplo anterior, paralelos a ellos se localizaron dos nuevos muro, U.E. 127 (paralelo al UE. 191) y el UE. 122, paralelo al UE. 118.

Entre ambas construcciones existía un espacio de aproximadamente 2.90 m. de anchura en el que no hemos localizado ningún tipo de compartimentación interna por lo que pensamos que podría tratarse de un espacio abierto que discurría en sentido Noroeste-Sureste, el mismo sentido que los muros que lo flanquean a Este y Oeste (Lám. 4).

El pavimento de este espacio abierto (UE. 193) estaba realizado con gravilla ligeramente compactada entre la que encontramos algunos fragmentos cerámicos de pequeño tamaño destacando fragmentos de cerámica vidriada en color melado, verde y verde y manganeso así como algunos fragmentos de terra sigillata.

Pero quizá el hecho de mayor importancia al referirnos a este espacio es la sección que éste presenta y que precisamente hemos podido constatar de manera fehaciente, por la presencia del mencionado pavimento de gravilla. El espacio tiene un buzamiento tanto en sentido Este-Oeste como Oeste-Este confluyendo hacia el centro de la infraestructura, creando una depresión central longitudinal muy suave, es decir describe una sección en "v". (Lám. 5).

Las cotas en las que se situaba este espacio oscilaban entre 121.09 m.s.n.m. para las zonas más altas situadas en los laterales y los 120.93 m.s.n.m. que alcanzaba la parte central en el extremo Norte del corte, a los 120.85/120.82 m.s.n.m. en su extremo Sur. Por lo que puede apreciarse un buzamiento Norte-Sur, lo cual podría estar en consonancia con la forma que adopta este espacio.

El pavimento de gravilla cubre directamente el estrato de arcillas geológicas aunque carecemos de pruebas que demuestren si éstas fueron retocadas o no. Además, la existencia de dos muros laterales (UU.EE. 122, 127, 128 y 129) situados de forma paralela y justo delante de los muros principales, así como sus características constructivas (fábrica más irregular, escasa entidad, la inexistencia de zanjas de cimentación...) nos estarían indicando la posible identificación de estas estructuras con las cimentaciones de sendos andenes que flanquearían a un lado y otro, el espacio central constituyéndose así en espacios de tránsito

cuando, por las razones que fueran, ese espacio pudiera encontrarse en una situación intransitable.

Resumiendo, queda constatada la ocupación del solar en época islámica califal, extendiéndose posiblemente hasta los inicios del Siglo XI. Esta ocupación se plasmaba en el terreno, en la construcción de una serie de unidades constructivas que mantienen, en términos generales una misma orientación.

Todas las estructuras a pesar de conservarse a nivel de cimentación, parecen que se trazaron siguiendo un esquema previo por lo que todo ello podría formar parte de un gran y único edificio. Al Este se sitúan las estructuras que tienen una mayor entidad y que podrían definir los límites al Oeste de dos grandes espacios que se extenderían bajo la actual calle que discurre al Este del solar.

También tuvimos ocasión de documentar la existencia de un espacio longitudinal con la misma orientación y que ocupaba una situación central. Este espacio aparecía flanqueado a uno y otro lado por dos andenes de los que debido al fuerte arrasamiento sólo nos restaban sus cimentaciones también muy degradadas.

La evacuación de aguas del cuerpo situado al Oeste era por medio de canalizaciones cuyos exiguos vestigios nos hablan de obras de menor entidad que las construidas en el sector Este ya que en todos los casos se trata de pequeños muros de mampostería entre los que discurren las aguas residuales sobre bases realizadas con tejas e incluso con gravas.

Por su parte, todas las estructuras documentadas en la zona Este presentaban una mejor y más elaborada técnica edilicia habiéndose empleado en su construcción, masivamente, sillares de calcarenita dispuestos a soga y tizón, apareciendo en ocasiones mortero de cal y arena para trabarlos y en las zonas de conexión con las canalizaciones que se sitúan al Este de los muros.

Lo mismo podríamos decir del muro UE. 122, que a pesar de presentar evidentes diferencias con respecto a los muros situados más al Este parece que presentaba una cierta alternancia de pequeños tizones y sogas que configurarían de igual forma, la cimentación de otro andén relacionado esta vez con el muro UE. 118. Lo mismo ocurre con las conducciones encargadas de evacuar aguas del exterior del edificio que presentan una cuidada factura y una técnica constructiva más elaborada.

- Fase medieval islámica emiral (Fig. 4) (UU.EE. 107, 108, 114, 115, 147). Estaba constituida básicamente, por los restos de algunos basureros en los que en una matriz rica en materia orgánica descompuesta, aparecen restos óseos junto con material cerámico de cronología emiral. El hecho de que los estratos de esta cronología aparecieran de forma dispersa y, casi de forma general, formando parte de basureros o rellenos de pozos negros como también pudimos comprobar en los resultados desprendidos de los sondeos arqueológicos previos, nos estarían indicando la presencia de una ocupación de cronología emiral aunque más bien relacionada con la existencia en este punto de la ciudad de zonas de con algunas zonas de hábitat disperso.

**Periodo geológico.** Las unidades incluidas en este periodo estaban constituidas como en el resto del yacimiento, por diversos paquetes de arcillas de fuerte coloración rojiza y totalmente estériles.

Los restos arqueológicos mejor conservados se sitúan exactamente en el extremo oriental de la parcela. Este hecho vendría a apuntar la posibilidad de que en esta área y hacia el Oeste, debió existir un montículo o pequeño promontorio que presentaría un buzamiento en sentido Oeste-Este. El arrasamiento al ser prácticamente horizontal provocó que las estructuras situadas a una mayor cota fueran completamente destruidas restándonos tan sólo, las bases de lo que constituyeron probables basureros y pozos negros, conservándose igualmente, algunas evidencias de la ocupación emiral en la parcela.

Así las estructuras mejor conservadas son las que se construyeron en la parte más baja de la colina quedando esto igualmente demostrado en la disminución de la potencia de las cimentaciones conservadas.

### **Interpretación histórica preliminar.**

La mayor parte de las evidencias arqueológicas localizadas en la parcela objeto de la actuación arqueológica se inscriben cronológicamente en época medieval islámica aunque entre el material cerámico recuperado hemos tenido ocasión de documentar algunas cerámicas de cronología romana aunque siempre aparecieron de forma descontextualizada y mezcladas con materiales cerámicos de cronología posterior. (Fig. 5).

Los restos arqueológicos más antiguos documentados en la intervención se fechan en época emiral. En la mayoría de las ocasiones se trata de restos cerámicos y faunísticos localizados en los sedimentos que forman el final de estructuras de pozos negros o fosas pertenecientes tal vez a muladares y basureros y que en ocasiones aparecen revueltos con materiales de cronología más reciente.

En los solares circundantes se localizaron este mismo tipo de fosas (Manzana 2.4. del Plan Parcial RENFE, RUIZ, E. 2001) añadiéndose la aparición de un pozo de noria que se relacionaría con la existencia en esta zona de áreas de huerta.

Sin embargo, en época califal el panorama cambia y podemos comprobar cómo toda esta área comienza a ser urbanizada con la construcción de arrabales que se extienden por toda la zona septentrional de la ciudad. Este proceso de construcción se plasma en la parcela 2.14 en una serie de estructuras que mantienen una orientación Noroeste-Sureste y que se articulan entorno a lo que parece ser un espacio abierto longitudinal que ocupa, en nuestro caso, la parte central del área excavada. La existencia de este espacio así como la peculiaridad de su sección, podría indicarnos la ubicación en la misma zona de una vaguada que tal vez en época de lluvias, podría ser el cauce de algún arroyo estacional.

Por lo que se refiere a las estructuras documentadas, las situadas en la zona más occidental de la parcela presentan técnicas constructivas más usuales en los arrabales excavados, es decir muros de mampostería irregular, de distinta naturaleza y trabados con barro empleándose algunos materiales reaprovechados como en el caso del muro UE. 112. Constituirían pues, los restos de los zócalos de piedra sobre los que se levantarían los alzados construidos posiblemente con tapial aunque el profundo arrasamiento al que fue sometida a finales del siglo XIX toda esta zona, ha eliminado cualquier dato que pudiera apuntar en este sentido localizándose los muros y estratos directamente bajo la capa de carbonilla que se extendía por todo el área.(Lám. 6).

Respecto a las estructuras documentadas al Este, pudieron constituir el límite occidental de sendos edificios que se desarrollarían, en parte, en el espacio que hoy en día ocupa la calle Martínez Borjkman.

La edificación de los muros con los que se construyen y las infraestructuras asociadas a ellos -como es el caso de las canalizaciones localizadas-, presentan unas características constructivas que hacen que los vinculemos a un edificio de distinto carácter al del resto de las estructuras excavadas, aunque el escasísimo espacio documentado (que es el comprendido entre la cara Este de los muros UU.EE. 118 y 191 y el límite oriental de la parcela), hace que carezcamos de datos que pudieran aproximarnos a su fisonomía general y a su funcionalidad por lo que poco es lo que podemos aportar en dicho sentido. (Lám. 7).

En relación a esto, sólo podemos apuntar que en las proximidades se ha tenido ocasión de excavar un edificio que presentara características constructivas similares a las que presenta la localizada en la parcela 2.14, nos referimos al edificio excavado en la zona del denominado Vial Norte e identificado con una almunia y cuya construcción se sitúa en época de Abd al-Rahman III (MURILLO et alii, 2003: 358-359 y 365-369; VENTURA et alii, 2003: 332-334). Este edificio presentaba una disposición urbanística diferente a la del arrabal que se generó en su entorno.

En el caso de los vestigios localizados en la parcela 2.14, todas las estructuras se adaptan perfectamente unas a otras presentando prácticamente, idéntica orientación e incluso disposiciones paralelas con respecto al espacio abierto central ya que como hemos mencionado, tanto las estructuras constructivas localizadas al Este como al Oeste cuentan con un espacio lateral de tránsito que podríamos identificar con andenes.

Como en el caso del gran edificio del Vial Norte, la ubicación en esta zona de otro edificio de grandes dimensiones no debía ser inusual ya que en las fuentes literarias, se señala que en las “proximidades” de al-Rusafa, era habitual la presencia de edificios de este tipo, algunos de los cuales pertenecían a altos dignatarios de la Corte e incluso a miembros de la misma familia del califa. Esto podría explicar las notables diferencias constructivas existentes con las estructuras situadas más al Oeste.

De igual forma, las similares características, en cuanto a su disposición que poseen la totalidad de las estructuras documentadas en la AAPre., (con la construcción de andenes paralelos que flanquean un espacio abierto central, generando unas zonas de tránsito laterales al exterior de los muros que conforman los diferentes edificios, el hecho de que a tenor de los datos obtenidos, la totalidad de estas estructuras sean contemporáneas), hace que nos planteemos la posibilidad de que todas estas estructuras formaran parte de un mismo conjunto arquitectónico, en donde podríamos diferenciar una parte de mayor entidad por lo que se refiere a las estructuras situadas al Este y otra parte que podríamos definir como de “servicio” o de menor entidad para las situadas al Oeste del espacio abierto longitudinal. Todas estas estructuras se podrían situar cronológicamente y a tenor del material arqueológico recuperado entre los siglos X y XI.

Poco podemos apuntar en cuanto a las etapas posteriores pudiéndose documentar un momento de abandono y destrucción parcial de los elementos de época califal que se observa, tan sólo, en algunas de las estructuras mejor conservadas. Esto se traduce en el registro arqueológico en la aparición de derrumbes de piedras procedentes de los muros aledaños y que localizamos sobre el pavimento de gravilla que recubre el espacio abierto



central, así como por la aparición del importante estrato de derrumbe de tejas (Lám. 8), procedentes de igual forma, de las cubiertas de los edificios situados a uno y otro lado de este espacio y que aparece de forma continua hasta desaparecer bajo los perfiles Sur y Norte de la parcela.

El fuerte arrasamiento que ha destruido la casi totalidad de los niveles de suelo a excepción del pavimento de gravilla porque se encontraba a una cota inferior, ha motivado que no contemos con materiales cerámicos lo suficientemente explícitos como para fechar con exactitud este momento de abandono ya que en el potente derrumbe de tejas sólo localizamos restos de estos elementos constructivos y algunos fragmentos de losas de barro cocido.

El abandono y destrucción de las estructuras situadas más al Este podría estar relacionado con la existencia de un incendio que afectara a las construcciones situadas en este punto ya que mezclados con el derrumbe de tejas hemos localizado abundantes fragmentos de carbón así como tierra con señales de haber sido expuesta a altas temperaturas apareciendo completamente rubefractada.

Toda el área se vio profundamente trasformada a raíz de la construcción de la línea férrea a Madrid, inaugurada en 1859 y con la construcción de la Estación de Ferrocarriles situada al Suroeste de esta parcela así como con las diversas actividades relacionadas con este hecho y que continuaron hasta finales del siglo XX. Todos estos acontecimientos han determinado la secuencia arqueológica de esta zona provocando una grave afección de los restos arqueológicos en el espacio comprendido aproximadamente, entre el Pretorio y la Glorieta de las Margaritas.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ARANDA, J. (1999): “Córdoba en los siglos de la Modernidad” en GARCÍA VERDUGO, F. Y ACOSTA, F. (eds.), Córdoba en la Historia: la construcción de la Urbe: 299-336, Córdoba.

AA. VV. (1991): Arqueología Urbana. (Catálogo de la exposición), Córdoba.

APARICIO, L. (2000): Informe de la I.A.U. en la Manzana 2.15. del Plan Parcial RENFE, Córdoba.

BERMÚDEZ CANO, J. M. (1993): “La trama viaria propia de Madinat al-Zahra y su integración con la de Córdoba”, Anales de Arqueología Cordobesa 4: 259-294.

CARRILLO, J.R. et alii (1999): “Córdoba. De los Orígenes a la Antigüedad Tardía” , en GARCÍA VERDUGO, F. Y ACOSTA, F. (eds.), Córdoba en la Historia: la construcción de la Urbe: 23-60, Córdoba.

CABRERA, E. (1999): “Aproximación a la imagen de la Córdoba islámica” en GARCÍA VERDUGO, F. Y ACOSTA, F. (eds.), Córdoba en la Historia: la construcción de la Urbe: 111-128, Córdoba.

GIL, R. Y ZAMORANO, M<sup>a</sup> D. (2003): Informe de la A.A. Pre. Realizada en la Manzana 2.3. del Plan Parcial RENFE, Córdoba.

LÓPEZ, L. A. (2002): Informe de la I. A. U. realizada en la Manzana 2.2. del Plan Parcial RENFE, Córdoba

MÁRQUEZ, A. M<sup>a</sup> (2004): “I.A.U. en la Parcela 2.5 del Plan Parcial RENFE (Córdoba)”, AAA’2001. III: 175-181.

MELCHOR, E. (1995): Vías romanas de la provincia de Córdoba. Córdoba.

MORENA, J. A. Y BOTELLA, D. (2003): “Memoria de la intervención arqueológica de Urgencia realizada en la parcela 2.16 del Plan Parcial Renfe de Córdoba”, AAA’2000.III: 403-409.

MORENO, M. et alii (1997): “Nuevos datos sobre el abastecimiento de agua a la Córdoba romana e islámica” Arte y Arqueología 4: 13-23.

MORENO, M. et alii (2003): “Resultado de las labores de seguimiento arqueológico desarrolladas en los terrenos afectados por el proyecto de urbanización del Plan Parcial Renfe de Córdoba”, AAA’2000. III: 343-355.

MORENO, M Y GONZÁLEZ, M.L. (2004): “Un conjunto de cerámica contemporánea junto a la antigua estación de RENFE”, Arte, Arqueología e Historia, 11: 66-70.

MURILLO, J.F.; FUERTES, C.; LUNA, D. (1999): “Aproximación al análisis de los espacios domésticos en la Córdoba andalusí” en GARCÍA VERDUGO, F. Y ACOSTA, F. (eds.), Córdoba en la Historia: la construcción de la Urbe:129-154, Córdoba.

MURILLO, J. F. et alii (2003): “Informe-Memoria de la Intervención Arqueológica de Urgencia en el aparcamiento bajo el Vial Norte del Plan Parcial RENFE (segunda fase)”, AAA’2000. III: 356-369.

MURILLO, J.F.; CASAL, M.T.; CASTRO, E. (2004): “Madīnat Qurṭuba. Aproximación al Proceso de formación de la ciudad emiral y califal a partir de la información arqueológica”, Cuadernos de Madīnat al-Zahrā’, Vol. 5: 257-290.

RUIZ, E. (2000): “Intervención Arqueológica de Urgencia en Avda. del Brillante, s/n, esquina a C/ Beatriz Enríquez y C/ Goya, (Córdoba)”, AAA’1995. III: 131-139.

" (2001): Informe de la I.A.U. realizada en la Manzana 2.4. del Plan Parcial RENFE, Córdoba, Córdoba.

" (2001): Informe de la I.A.U. realizada en la Manzana 2.11. del Plan Parcial RENFE, Córdoba. Córdoba.

" (2003): Informe de la A.A.Pre. realizada en la Manzana 2.13. del Plan Parcial RENFE, Córdoba. Córdoba.

VALERA, R. (2004): "I.A.U. en la Parcela 2.6 del Plan Parcial RENFE (Córdoba)", AAA'2001.III: 182-184.

VENTURA, A. et alii (2003): "Informe-Memoria de la Intervención Arqueológica de Urgencia en el aparcamiento bajo el Vial Norte del Plan Parcial RENFE (primera fase)" AAA'2000. III: 322-342.

Borrador / Preprint

### **Índice de figuras:**

Fig. 1.- Localización del solar.

Fig. 2.- Situación de los sondeos arqueológicos.

Fig. 3.- Fase medieval islámica, califal.

Fig. 4.- Fase medieval islámica, emiral.

Fig. 5.- Planta general de la excavación.

### **Índice de láminas:**

Lám. 1.- Vista general del Corte 6.

Lám. 2.- En primer término, muros UU.EE. 118 y 122, la calle y los muros UU.EE. 129 y 122.

Lám. 3.- Vista desde el Norte del Corte 6. En el centro la calle ya un lado y otro de ésta, las unidades constructivas documentadas.

Lám. 4.- Detalle de la técnica edilicia del muro UE. 118.

Lám. 5.- Detalle del derrumbe de tejas sobre la calle (U.E. 186).

Lám. 6.- Vista del pavimento de gravilla de la calle (U.E. 193) y en el perfil del sondeo, el derrumbe de tejas sobre él (U.E. 186). En los extremos, los muros UU.EE. 122 y 129.

Lám. 7.- Vista general del sector norte del Corte 6.

Lám. 8.- Detalle del muro U.E. 112.

Lám.9.- Vista general del Corte 6 tras su excavación.

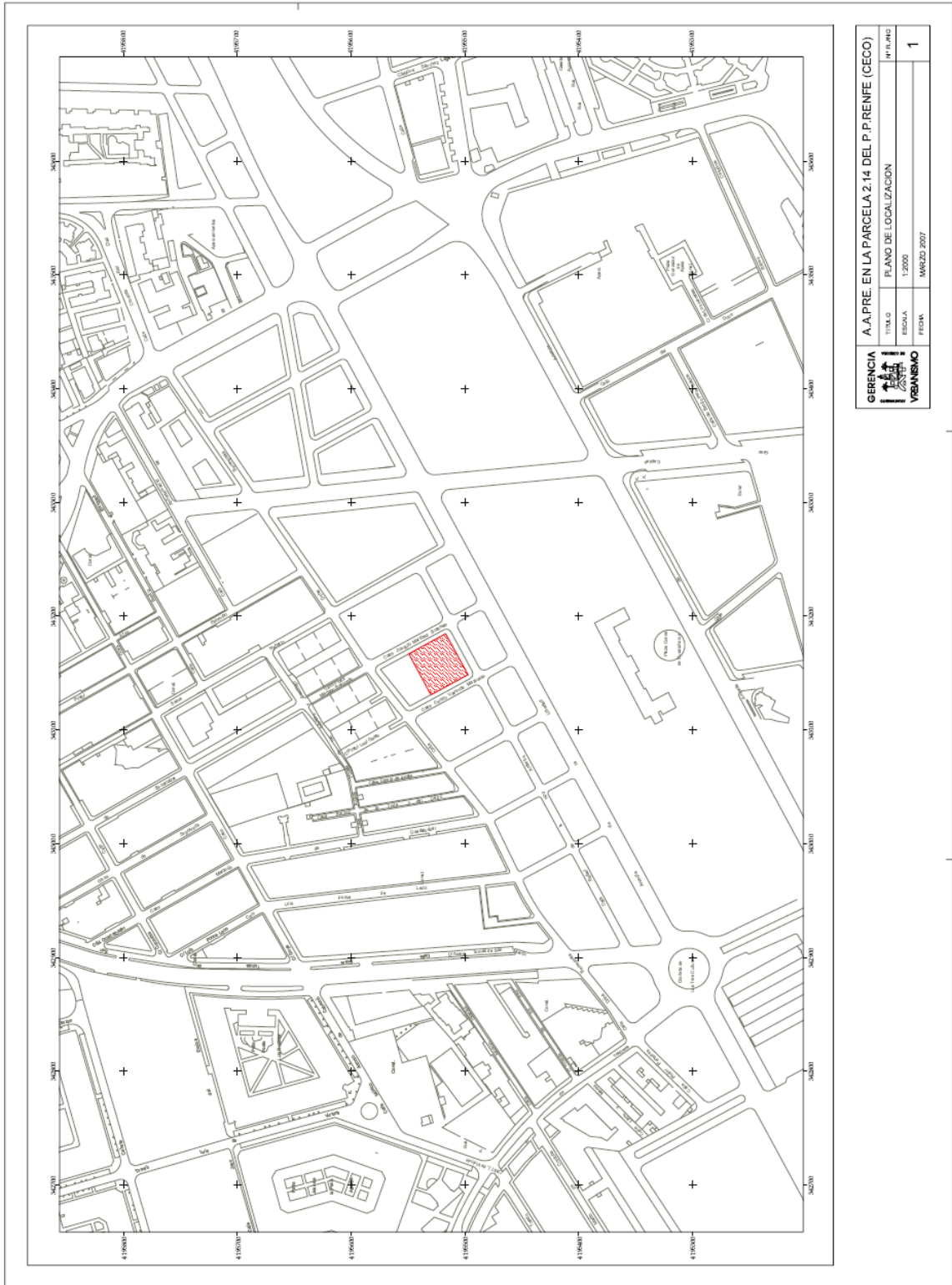


Fig. 1.- Localización del solar.

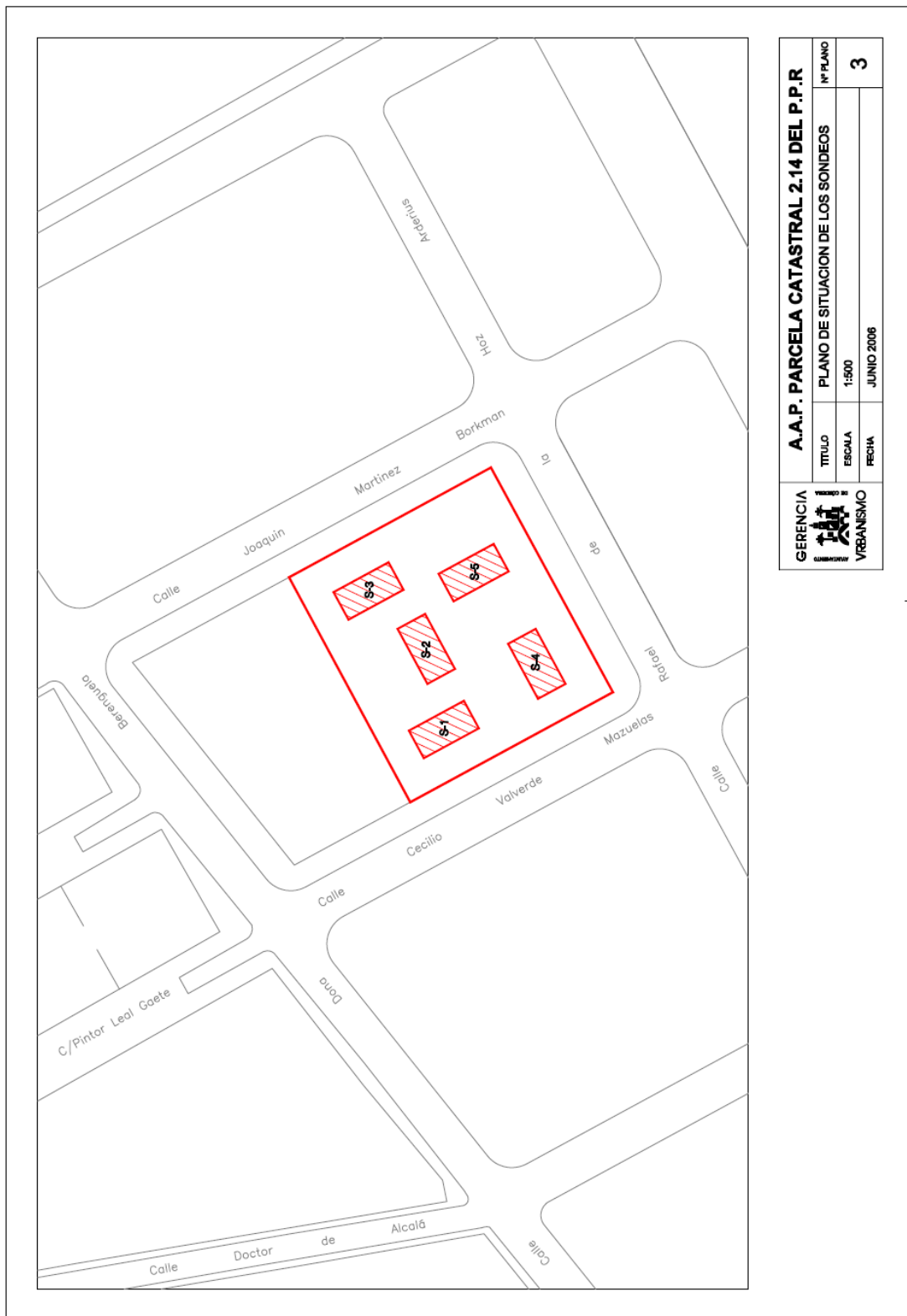


Fig. 2.- Situación de los sondeos arqueológicos.

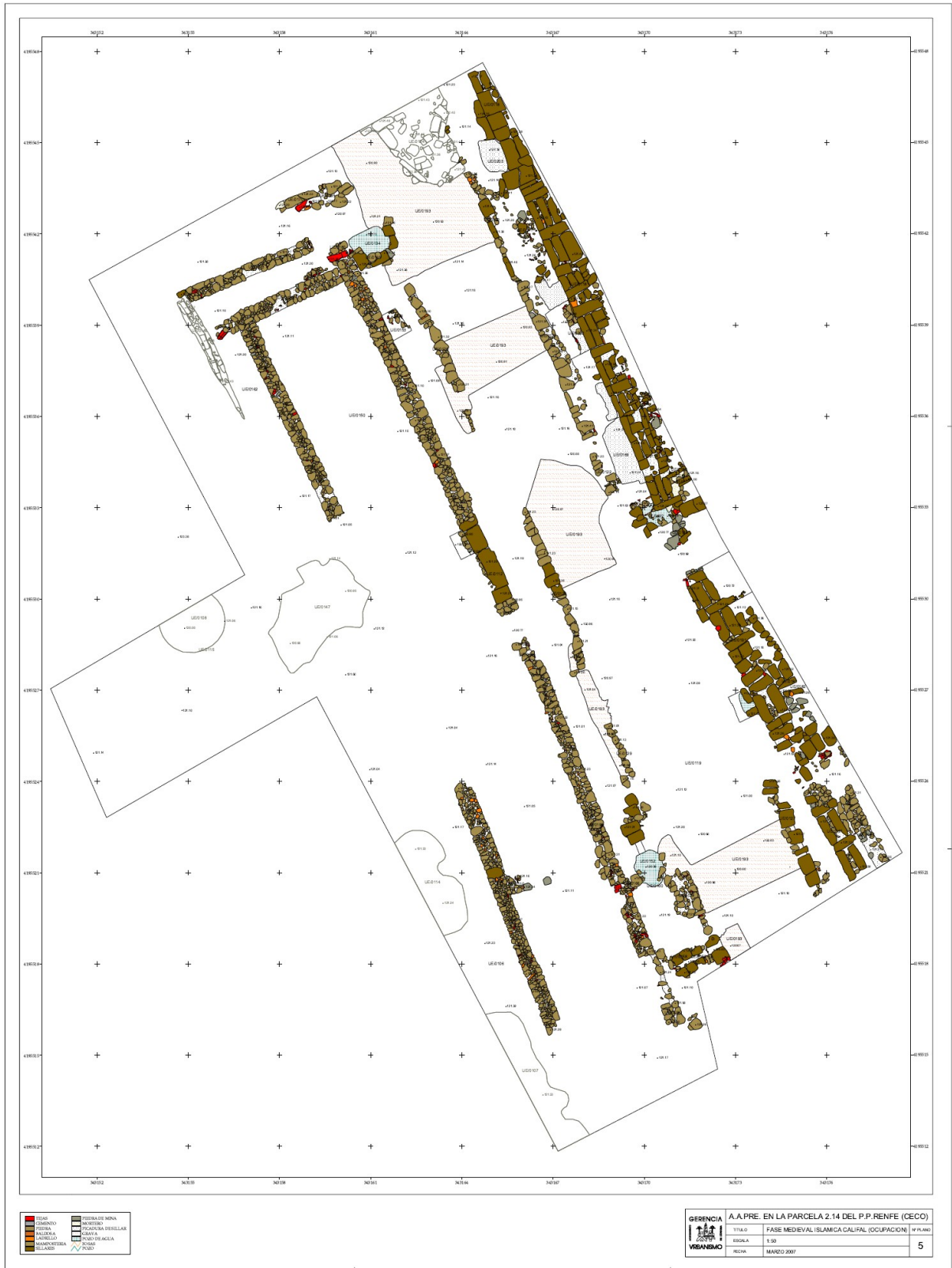


Fig. 3.- Fase medieval islámica, califal.





Fig. 4.- Fase medieval islámica, emiral.

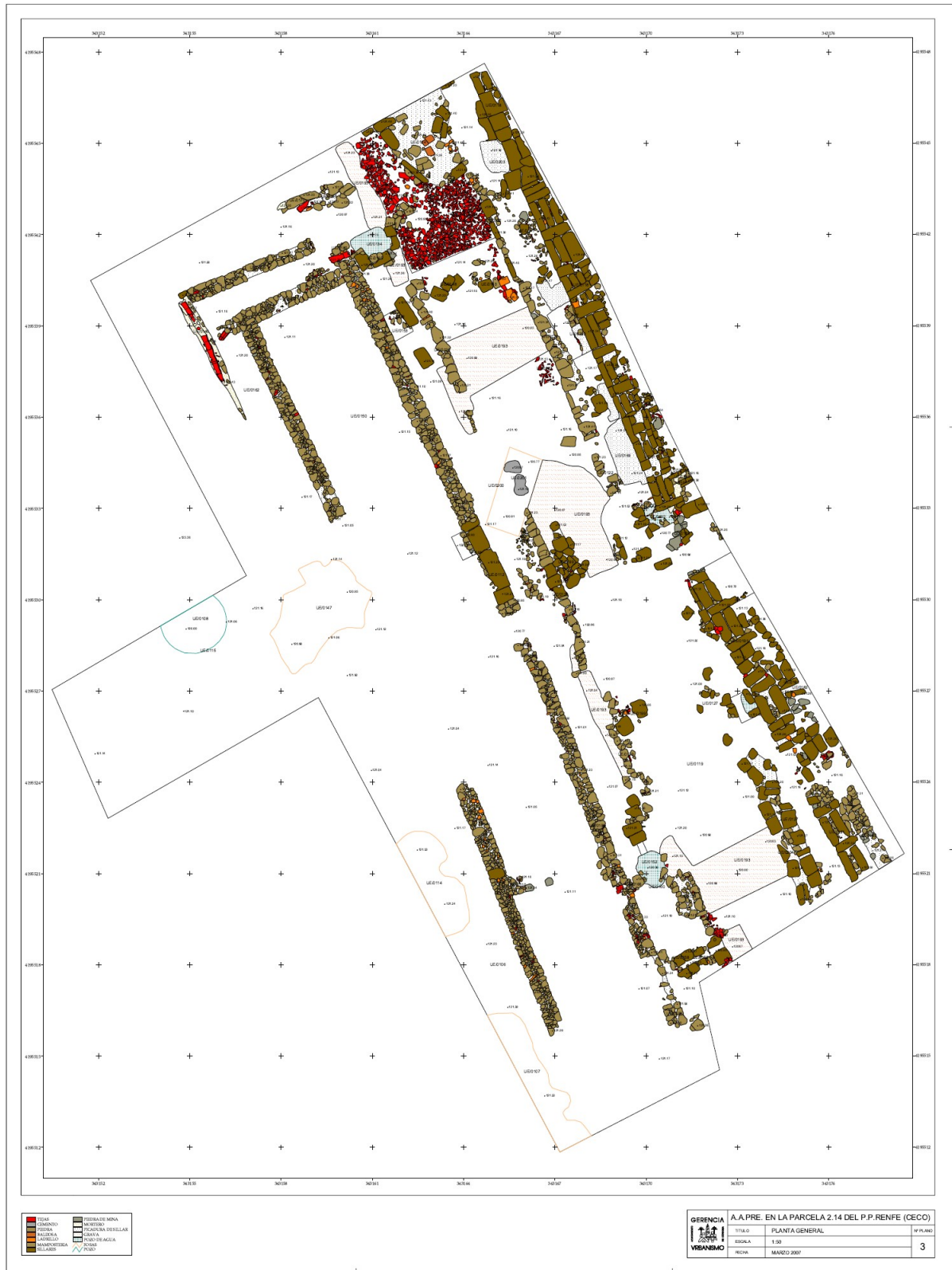


Fig. 5.- Planta general de la excavación.



Lám. 1.- Vista general del Corte 6.



Lám. 2.- En primer término, muros UU.EE. 118 y 122, la calle y los muros UU.EE. 129 y 122.





Lám. 3.- Vista desde el Norte del Corte 6. En el centro la calle ya un lado y otro de ésta, las unidades constructivas documentadas.



Lám. 4.- Detalle de la técnica edilicia del muro UE. 118.



Lám. 5.- Detalle del derrumbe de tejas sobre la calle (U.E. 186).





Lám. 6.- Vista del pavimento de gravilla de la calle (U.E. 193) y en el perfil del sondeo, el derrumbe de tejas sobre él (U.E. 186). En los extremos, los muros UU.EE. 122 y 129.



Lám. 7.- Vista general del sector norte del Corte 6.



Lám. 8.- Detalle del muro U.E. 112.

Borrador / Pre