

# ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

## 2020

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

# **INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA MEDIANTE CONTROL ARQUEOLÓGICO DE MOVIMIENTOS DE TIERRAS EN APARCAMIENTO EN SUPERFICIE EN LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE GRANADA**

Pablo Ruiz Montes

Rafael Ángel Cid García

## **RESUMEN**

Presentamos a continuación una intervención mediante control de movimiento de tierras en la Estación de Ferrocarriles de Granada. La intervención no ha reportado evidencia arqueológica alguna.

## **ABSTRACT**

We present an archaeological exploration in the Granada railway station without archeological evidence detected.

## **1. INTRODUCCIÓN**

En este documento presentamos un resumen de la intervención arqueológica preventiva desarrollada en las parcelas aledañas a la estación de ferrocarril (RENFE) de Granada, vinculada a las obras para la construcción de un aparcamiento en superficie. La intervención arqueológica tuvo lugar entre el 26 de julio de 2019 y el 30 de diciembre de 2019.

## **2. CONTEXTO HISTÓRICO Y ARQUEOLÓGICO DE LA ZONA**

La zona de la intervención arqueológica se localiza en un sector de la ciudad que queda fuera del marco del centro histórico granadino, integrando el entorno periurbano occidental de la ciudad en periodos anteriores. De esta manera, el contexto histórico y arqueológico de la localización del solar se encuentra definido fundamentalmente por el poblamiento rural suburbano en el territorio inmediato de la Granada romana, la antigua Florentia Iliberritana, tal como se ha podido observar en diversas intervenciones preventivas realizadas en esta zona en estos últimos años.

En este sentido, el planeamiento y construcción de la línea del Metropolitano de Granada ha tenido como consecuencia la detección de numerosos yacimientos. Por su cercanía, es preciso hacer mención a intervenciones como la villa romana de Los Mondragones (Rodríguez et alii 2013-2014), aquella del Camino de Ronda, esquina C/Recogidas (inédita, dirigida por Ángel Rodríguez Aguilera), la de la antigua Estación de Autobuses (Navas et alii 2009; 2011), otra en Camino de Ronda/Plaza Einstein (inédita, dirigida por Sebastiá Munar, Reyes Ávila e Inmaculada Rodríguez) o la de los Paseillos Universitarios (inédita, dirigida por Sebastiá Munar, Reyes Ávila e Inmaculada Rodríguez).

Por proximidad y debido al potencial arqueológico de la zona, la referencia más importante para la intervención que aquí desarrollamos, es el referido a los Paseillos Universitarios (C/Profesor Adolfo Rancaño). En esta localización, la intervención arqueológica permitió localizar la pars rustica de una villa tardorromana fechada entre los siglos III-VI y el VI-VII d.C. Es importante aclarar que tan solo se excavó una parte del complejo arqueológico, ya que los restos estructurales continuaban por debajo de la cota límite de las obras planteadas. Al parecer, también gran parte de las estructuras quedaron destruidas como consecuencia de la construcción del Edificio Politécnico de la Universidad de Granada.

Ya en época medieval se produce la fundación de la ciudad islámica de Madinat Garnata en el lugar que ocupaba la antigua Iliberri, hacia el siglo XI. El planeamiento urbano musulmán deriva en una planificación del territorio periférico centrada fundamentalmente en la proliferación de explotaciones agrícolas, aprovechando el abastecimiento hídrico de ríos cercanos, como el Beiro, y estableciéndose los límites del sistema de murallas en torno a las diferentes puertas de acceso a la ciudad medieval, siendo la Puerta de Elvira la más próxima. Testigo de ello tenemos, por el oeste, las intervenciones en Avenida de la Constitución (Alemán, Rodríguez y García-Consuegra, 2010), que han demostrado que este entorno periurbano se extendía hasta el inicio de la actual avenida de Madrid, en su intersección con dicha Avenida de la Constitución.

El entorno extramuros de Puerta Elvira continuó siendo espacio de comunicación con la Vega durante las últimas fases medievales y tras la conquista cristiana se

comenzaron a articular nuevas zonas que acabarían dando origen al Barrio de San Lázaro, también conocido como Campo de San Lázaro. Se trata de terrenos muy ricos desde el punto de vista geológico, especialmente arcillas, siendo aprovechados como materia prima para las alfarerías y almadrabas de la ciudad, especialmente para la producción de tejas y ladrillos a lo largo de los siglos XVI y XVII hasta su agotamiento como actividad a gran escala ya en tiempos contemporáneos.

En definitiva, el Barrio o Campo de San Lázaro, que llegaría hasta las proximidades de Puerta Elvira por un lado y la actual Plaza de Toros por otro, constituirá una zona abierta, probablemente con sectores de arboleda que funcionalmente tuvo usos diversos: vertedero y quemadero de la ciudad, zona de mercado y feria de ganado — que se mantendría con escasa importancia hasta el siglo XIX— e incluso como lugar de ajusticiamiento de delitos de variada índole. En todo caso, la importancia del lugar objeto de la intervención reside en su proximidad con uno de los principales y tradicionales puntos de entrada a la ciudad por el sector noroccidental del territorio de Granada, ya desde la Antigüedad.

### 3. DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA

Debido a la gran extensión de la parcela, las actuaciones se plantearon de manera longitudinal, siguiendo la dirección de las vías férreas y en el lado más próximo siempre al denominado Barrio de Los Pajaritos.

Tras la retirada de capa superficial del terreno, quedaron al descubierto toda una serie de cubiertas y zapatas de hormigón que protegían las diferentes redes de suministros en secciones conectadas mediante prismas que se ramificaban en varias direcciones y de las que no se tenía constancia documental alguna por parte de la dirección de obra. Este fenómeno se extendió a lo largo y ancho de toda la superficie a desterrar. Las cotas de profundidad siempre inferiores a 1,5 m, no detectaron rastros de actividad antrópica.

Después de esto, se dio paso a la excavación de las diferentes zanjas para instalar los nuevos servicios para el alumbrado y el saneamiento del parking, realizándose a una profundidad nunca por debajo de los 1,5 m.

En términos edafológicos, el terreno se caracterizaba por arcillas de buena calidad, sin evidencias de actividad antrópica, pero con unas características muy favorables para su uso agrícola.

En el transcurso del proceso de excavación de las zanjas para el montaje del cableado de fibra y alta tensión, se localizó un pequeño depósito abovedado de agua. Durante los trabajos mecánicos, la bóveda que funcionaba como cubierta se hundió. La estructura con-tabla con las siguientes dimensiones: 192 largo x 144 ancho x 196 alto, y el interior se encontraba enlucido con cemento tipo Portland, imprimiendo al recinto un acabado idóneo para el almacenamiento de aguas. Esto hace pensar en su uso para provisión de las locomotoras en uso en la antigua Estación de Ferrocarril de finales del siglo XIX. Así, lo más probable es que se tratara de un espacio reservado para la decantación de las aguas, con el objeto de depurarlas de materiales salinos y evitar así la acumulación de incrustaciones o costras producidas por la corrosión de las calderas durante el proceso de transformación del agua en vapor.

## 6. CONCLUSIONES

La intervención ofreció resultados muy poco satisfactorios desde el punto de vista arqueológico teniendo en cuenta que en los alrededores se han documentado diversos yacimientos de importancia, con registros de época romana y tardoantigua.

La ausencia de evidencias hace pensar que estos terrenos fueron siempre ocupados a lo largo del tiempo exclusivamente para uso agrícola, al menos por lo que se desprende del análisis estratigráfico hasta la cota de afección negativa del presente proyecto de obra.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- ALEMÁN AGUILERA, I. y LÓPEZ LÓPEZ, M. (1997): “Excavación arqueológica de urgencia en la necrópolis musulmana de Puerta de Elvira, en el solar del antiguo bar Zeluán”. Anuario Arqueológico de Andalucía 1993/TII, Sevilla: 235-240.
- ALEMÁN AGUILERA, I., RODRÍGUEZ AGUILERA y GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J. M. (010): “Actividad arqueológica preventiva mediante sondeos en las

obras de ampliación del aparcamiento de El Triunfo, Avda. de la Constitución, Granada”. Anuario Arqueológico de Andalucía 2005, Sevilla: 1320-1338.

- ALMAGRO GORBEA, A., ORIHUELA UZAL, A. y VÍLCHEZ VÍLCHEZ, C. (1992): “La puerta de Elvira en Granada y su reciente restauración”. Al-Qantara: Revista de estudios árabes 13 (2): 505-536.

- CARVAJAL LÓPEZ, J. C. (2010): “I Real de Cartuja, nº 32-34, manzana 69-60-6, Granada”. Anuario Arqueológico de Andalucía 2005, Sevilla: 423-431.

- GARCÍA-CONSUEGRA FLORES, J. M., RODRÍGUEZ AGUILERA, J., RODRÍGUEZ AGUILERA, Á. y PÉREZ TOVAR, M. J. (en prensa): “Memoria científica de la Actividad Arqueológica Preventiva mediante control de movimiento de tierras y sondeos arqueológicos de las obras de construcción de la infraestructura y superestructura de vía de la Línea 1 metropolitana del Metro Ligerio de Granada. Tramo II: Estadio de la Juventud-Campus de la Salud. Subtramo I: Camino de Ronda (Méndez Núñez-PK 1+800)”. Anuario Arqueológico de Andalucía.

- GÓMEZ-MORENO, M. (1966): “Granada en el siglo XII”, Cuadernos de la Alhambra 2: 3-43.

- LÓPEZ, M. (1997): Gestos funerarios y rituales: La necrópolis musulmana de la Puerta de Elvira (Granada), Tesis doctoral inédita, Universidad de Granada.

- NAVAS, E., GARRIDO, A., ROMÁN, J. M. y ESQUIVEL, J. A. (2009): “Una nueva villa romana en el centro de Granada. Estudio preliminar”, Antiquitas 21: 97-113.

- NAVAS, E., GARRIDO, A., ROMÁN, J. M. y ESQUIVEL, J. A. (2011): “La necrópolis tardo romana de la antigua Estación de Autobuses de Granada”, Anales de Arqueología Cordobesa 21-22: 221-240.

- ORFILA, M. (2011): Florentia Iliberritana. La ciudad de Granada en época romana, Universidad de Granada, Granada.

- PADIAL, J. y BORDES, S. (2003): Informe preliminar de la intervención arqueológica de urgencia en c/ Triana Baja nº 7, Granada, Delegación de Cultura de Granada.