

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2022



Junta de Andalucía

Consejería de Turismo, Cultura y Deporte

ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA. PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA EN RELACIÓN AL PROYECTO DE REFORMA Y CONSOLIDACIÓN DE LAMT 25 Kv “TERREROS” SUBESTACIÓN “VILLARICOS”, CIERRE DE LÍNEA ENTRE CD 73876 Y CD 78586, T.M. CUEVAS DE ALMANZORA, ALMERÍA

David Expósito Mangas¹, Bautista Ceprián del Castillo

RESUMEN

El presente artículo resume los resultados obtenidos durante la prospección arqueológica superficial llevada a cabo con motivo del proyecto de nueva línea eléctrica para refuerzo del suministro de la línea Terreros, en el término municipal de Cuevas de Almanzora, Almería.

PALABRAS-CLAVE: Arqueología, Almería, prospección arqueológica

ABSTRACT

This article summarizes the results obtained during the archaeological survey carried out for the project of a new power line to reinforce the supply of the Terreros lines, between the municipal district of Cuevas de Almanzora, Almería.

KEYWORDS: Archaeology, Almería, archaeological survey

INTRODUCCIÓN

En observancia de la legislación vigente en materia arqueológica, durante la primera semana del mes de mayo de 2023 se llevó a cabo la intervención arqueológica preventiva, en su modalidad de prospección arqueológica superficial, correspondiente al proyecto de refuerzo de la línea eléctrica de media tensión Terreros, en el término municipal de Cuevas de Almanzora.

¹ Director de la I.A.P. Dolabra Arqueología. Plaza Requena, nº 2. 23440. Baeza (Jaén)

Anteriormente a la ejecución de esta actividad fue presentado, con fecha de 5 de marzo de 2022, el proyecto de I.A.P. relativo al citado proyecto constructivo, siendo aprobado favorablemente con fecha 16 de marzo de 2022 (Expte.: 2022_PP_13), que posteriormente fue prorrogado un año más, tras la emisión de la correspondiente solicitud. Los trabajos arqueológicos, bajo la supervisión del inspector de la Delegación Provincial de Cultura, D. Miguel Juan Crespo Santiago, comenzaron el día 5 de mayo, finalizando dos días después. Tras comunicar la conclusión de los mismos, la Memoria Preliminar-Final, exponente de los resultados obtenidos, fue entregada en el registro general con fecha de 13 de agosto de 2023. El presente artículo es un resumen del anterior documento.

EVALUACIÓN DEL POTENCIAL ARQUEOLÓGICO. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA

El término municipal de Cuevas de Almanzora debe gran parte de su conocimiento antiguo a la figura de los hermanos Siret, que, a principios del siglo pasado, identificaron varios sitios y yacimientos arqueológicos en su territorio, desarrollando las bases de análisis fundamentales de la Cultura del Argar en la edad del Bronce del sureste peninsular.

Varios son los yacimientos significativos en la zona, que han venido estudiándose desde hace décadas, como los prehistóricos Almizaraque, El Oficio, Fuente Álamo o Baria, identificada con Villaricos, yacimiento de fundación fenicia con una perduración durante el período romano y tardoantiguo, y abandonado posteriormente en época emiral.

La secuencia histórica próxima a nuestra área de estudio viene determinada sobre todo por los ricos filones de galena argentífera de la Sierra Almagrera, explotaciones que se intensificaron a partir de la primera mitad del XIX, creándose varias concesiones mineras con la creación de fundiciones como Contra Viento y Marea, Carmelita o Soler.

El período de mayor esplendor de la minería en sierra Almagrera duraría aproximadamente medio siglo, debido a la calidad de los filones y al elevado

precio que tenía en los mercados internacionales.

Las minas del barranco Jaroso, de entre las que destacaron Carmen, Ánimas, Esperanza, Estrella y Observación, llegaron a producir 2 Mt. de mineral de plomo, 1 Mt de carbonatos de hierro y 35.000 t de baritinas. A partir de 1890 la caída de los precios, sobre todo en el caso del plomo, y la paralización de los desagües de los barrancos Jaroso y Francés supusieron la progresiva decadencia de la minería de sierra Almagrera, cerrando las últimas explotaciones en 1935.

Los restos de todas estas explotaciones, sus chimeneas, galerías de condensación, escoriales u otras instalaciones forman parte en la actualidad de un extenso patrimonio minero.

En el entorno inmediato al área de estudio no se tiene constancia de la existencia de elementos pertenecientes al patrimonio cultural que pudieran verse afectados por el desarrollo de las obras. Los ejemplos más próximos se sitúan aproximadamente a 1 km al sur; de entre ellos, destaca el conocido como **Cala de las Conchas** (Cód. 01040350105), que comprende la Estación de descarga, el Cable de la cala y el tramo de ferrocarril del barranco del Jaroso a la cala. Se encuentra fechado a inicios del siglo XX, entre 1908 y 1912, y pertenecía a la empresa Argentífera de Almagrera, S.A.

La estación era el punto final del trazado de ferrocarril que trasladaba el mineral de hierro desde las minas del barranco hasta su salida al mar, atravesando la sierra. Constituye en la actualidad uno de los ejemplos de mayor interés del patrimonio industrial de la provincia de Almería.

Algo más hacia el oeste, en plena sierra, nos encontramos con las **Minas del barranco del francés** (Cód. 0104035099), conjunto de minas de finales del siglo XIX, compuesto por 33 explotaciones registradas. Junto a las del barranco del Jaroso, necesitaron de instalaciones industriales para la transformación del mineral, creándose infraestructuras para el transporte, cables aéreos y ferrocarriles mineros para el traslado a los puertos, así como la creación de numerosos poblados y asentamientos urbanos para los trabajadores.

Finalmente, cerca de la pedanía de Los Lobos, a unos 4 km al oeste, se conservan los restos de la **Fundición de El Tarahal** (Cód. 01040350097), dedicada a la desplatación de plomos, siendo una de las fundiciones más antiguas del conjunto patrimonial del levante almeriense.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE OBRA

La finalidad del proyecto que se ve sometido a trámite medioambiental consiste en la mejora de la infraestructura eléctrica de la zona. Para ello, se prevé el cierre de la línea “Terreros” de subestación “Villaricos” entre el CD 73876 “Calón_3” y el CD 78586 “Vista.Alegre”.

La línea eléctrica de media tensión objeto del proyecto tiene su origen en el CD 73876, desde donde parte en línea subterránea hasta el apoyo 1. Desde este apoyo y el apoyo existente A940792 se realiza un nuevo tendido de línea aérea, con el que se llegará a cierre con el CD 78856. A su vez, se realiza cierre de línea subterránea de media tensión entre los CD 113624 “Calapanizo_2” y CD 35723 “Calapanizo”.

La longitud de los tramos aéreos, dos más dos derivaciones, es de 2.745 m., creando 15 nuevos apoyos. La longitud total de la nueva canalización subterránea, también en dos tramos, será de 455 metros. A continuación, indicamos en una tabla las características de la línea proyectada en su conjunto.

Nº ALINEACIÓN	APOYOS Nº	LONGITUD (m)	ÁNGULO CON ALINEACIÓN POSTERIOR (g)	TÉRMINO MUNICIPAL
1	AN1-A940875	722	Aérea	Cuevas de Almanzora
2	A940792 – AN-2	55	Aérea	
3	A940874 – A952871	1832	Aérea	
4	A940872 – AN6	135	Aérea	
5	CD 73876 – AN1	85	Subterránea	
6	CD 113624 – CD 35723	370	Subterránea	
TOTAL	15 apoyos nuevos + 5 apoyos existentes + 14 arquetas	3455	Aérea / Subterránea	Cuevas de Almanzora

PLANTEAMIENTO Y RESULTADOS DE LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA

Como ya se indicó en el proyecto de actividad arqueológica, el trazado combina un tramo aéreo, aquel de mayor longitud, junto con dos tramos subterráneos, uno en El Calón, al inicio del trazado, y otro en Cala Panizo, en la parte intermedia. Para la línea soterrada, dado que se ejecutará bajo carreteras modernas asfaltadas dentro de las poblaciones, la prospección de las mismas se limitó a su recorrido, si bien en el primer caso (El Calón), pudo ampliarse a una zona directamente al Sur, por encontrarse exenta de construcciones. En ambos casos, no existe afección sobre elementos patrimoniales próximos.



Trazado principal de la línea soterrada en El Calón

En lo que respecta a la línea aérea, tras la conversión subterránea/aérea en El Calón, la línea experimenta un trazado dirección S-N, por las estribaciones próximas a la costa, recorriendo el paraje del Cabezo Negro, paralelo en gran parte de su trazado a la carretera provincial AL-7107, entre Pozo del Esparto y Villaricos.

Los terrenos afectados por la futura instalación de los apoyos se encuentran prácticamente exentos de vegetación o, a lo sumo, de vegetación arbustiva (matorral) de escasa entidad, siendo predominante en muchos casos el afloramiento del sustrato geológico. De esta manera, en un terreno eminentemente abrupto compuesto por pequeñas elevaciones entre fondos de barranco, la línea va buscando los puntos más destacados para la instalación de los apoyos. La prospección pudo realizarse de forma lineal en casi todo el trazado, aunque, en algunos casos, dada la topografía, fue preciso modificar los transects para la búsqueda de otros accesos. En ese sentido, indicar que se ha podido comprobar la existencia de pistas de anchura suficiente como para servir de acceso en fase de obra, por lo que no se prevé, de acuerdo con lo indicado en el proyecto, la necesidad de nuevas aperturas o modificación de las existentes.



Inicio del trazado aéreo

Tras superar el paraje del Cabezo Negro (apoyos 2 a 4, ambos incluidos), la línea baja hacia Cala Panizo, desdoblándose en el apoyo 5 para generar un tramo subterráneo por la localidad, al que ya nos hemos referido. Por su parte,

la línea aérea continúa hacia El Portichuelo y Cabezo del Morrón, adecuándose en varias zonas, entre los apoyos 6 a 9) a la línea existente, que se pretende desmontar.

El apoyo nº 9 se instala al pie del centro de transformación CT 70.320 “Altos.Tarahal”, junto a la localidad de Pozo del Esparto, desde donde continúa superando las últimas estribaciones (apoyos 10 a 11) para descender hacia las parcelas de cultivo situadas en el paraje de Cabezo Colorado.



Ejemplo de la irregularidad topográfica del trazado proyectado

Este último tramo, entre los apoyos 12 a 15, recorre un área privada de cultivos e invernaderos existente, profundamente antropizada por cuanto el terreno se ha rasanteado para favorecer el aprovechamiento agrícola. El trazado recorre por el margen occidental los últimos invernaderos, hasta desembocar en la LAMT existente (apoyo nº 15).

CONCLUSIONES

En términos generales, la línea discurre por zonas abruptas en gran parte de su recorrido (entre los apoyos 2 a 12) siendo habitual encontrarse con terrenos de topografía irregular, conformados por afloramientos geológicos, mayoritariamente pizarras con intrusiones ferruginosas, delimitadas por angostos barrancos que desembocan en la costa. Solo a partir del apoyo nº 12, en las inmediaciones del Pozo del Esparto, la línea desciende hacia terrenos de vega, aprovechados para su uso agrícola, desarrollando esta última parte del trazado, hasta el apoyo final nº 15, por los caminos y linderos de las parcelas e invernaderos existentes.

Por otra parte, además del trazado aéreo, el proyecto constructivo prevé la ejecución de dos subtramos soterrados, uno en El Calón, de pequeñas dimensiones, y otro, más largo, en Cala Panizo. En ambos casos, la zanja discurrirá por carreteras asfaltadas entre fincas y construcciones, denotando la profunda antropización de la zona.

En lo que se refiere a materiales en superficie, no se han localizado huellas o vestigios de interés arqueológico en todo el trazado, ni tan siquiera en su entorno próximo, denotando, por tanto, al menos sobre el terreno, una ausencia significativa de horizontes sedimentarios.

En lo que se refiere a los bienes patrimoniales conocidos, esto es, los elementos de valor arquitectónico e industrial, tanto aquellos situados junto a los apoyos a construir como los localizados en las inmediaciones de la línea, han de ser tenidos en cuenta, para evitar cualquier actuación en sus inmediaciones y que puedan verse visto afectados. En este sentido, el equipo técnico ejecutor de la actividad considera necesario que el patrimonio arqueológico existente en el área inmediata quede plasmado en la futura planimetría de obra.

Dada la ausencia de restos superficiales, se considera que, a priori, la ejecución del trazado aéreo, en los términos descritos en el proyecto de obra, no comporta afección alguna, por lo que no se plantean, por parte del equipo técnico,

medidas cautelares en fase de ejecución. Sin embargo, en lo que se refiere a los tramos soterrados, al ser imposible su evaluación dado el grado de antropización circundante, se considera necesaria la realización de una actividad de control arqueológico de movimiento de tierras, con el fin de poder evaluar, durante la apertura de zanja, la potencialidad arqueológica de la zona y, en caso positivo, poder llevar a cabo las acciones necesarias para su documentación y protección.