

ANUARIO  
ARQUEOLÓGICO DE  
ANDALUCÍA

**Sevilla**  
**2006**



JUNTA DE ANDALUCÍA  
CONSEJERÍA DE CULTURA

## ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2006

### **Consejero de Cultura**

Paulino Plata Cánovas

### **Viceconsejera de Cultura**

Dolores Carmen Fernández Carmona

### **Secretario General de Políticas Culturales**

Bartolomé Ruiz González

### **Directora General de Bienes Culturales**

Margarita Sánchez Romero

### **Director Gerente del Instituto Andaluz de las Artes y las Letras**

Luis Miguel Jiménez Gómez

### **Jefa de Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico**

Sandra Rodríguez de Guzmán Sánchez

### **Jefa de Departamento de Autorización de Actividades Arqueológicas**

Raquel Crespo Maza

### **Jefe de Departamento de Difusión**

Bosco Gallardo Quirós

### **Jefa de Departamento de Investigación**

Carmen Pizarro Moreno

### **Coordinador del Anuario Arqueológico de Andalucía**

Manuel Casado Ariza

© de la edición: JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Cultura

© de los textos y fotos: sus autores

Impresión: Albantacreativos S.L.

ISSN: 2171-2174

Depósito Legal: SE-8483-2010

# CONTROL ARQUEOLÓGICO DE MOVIMIENTO DE TIERRAS EN LAS OBRAS DEL EJE FERROVIARIO TRANSVERSAL DE ANDALUCÍA. TRAMO AGUADULCE PEDRERA

YOLANDA LUCAS MACÍAS Y MIGUEL ÁNGEL VARGAS DURÁN

**Resumen:** En este artículo se presentan los resultados de la actividad arqueológica preventiva, control arqueológico de movimientos de tierra, realizada en las obras de construcción del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, tramo Aguadulce-Pedrerá, ejecutadas por la U.T.E. TECSA-DRAGADOS.

Se marcó como objetivo principal evitar los impactos negativos del proyecto sobre los entornos de 4 entidades arqueológicas no inventariadas, que se detectaron en una prospección arqueológica superficial previa al comienzo de las obras. No se obtuvieron resultados positivos

**Abstract:** This article presents the results of preventive archaeological activity, control archaeological earthworks, made in the construction of the railway axis transverse of Andalusia, Aguadulce-Pedrerá section, executed by UTE TECSA-DRAGADOS.

Marked as main objective to avoid the negative impacts of the project on 4 environments not inventoried archaeological entities, which were detected in a superficial archaeological survey prior to commencing the works. No positive results were obtained

## ANTECEDENTES

El Estudio de Impacto Ambiental de este proyecto, redactado por INECO, en su apartado 16.8.3.7 contemplaba la realización de una Prospección Arqueológica Superficial del trazado de la banda de afección de la infraestructura ferroviaria. La citada actividad se realizó en el mes de mayo del año 2.005 y dio como resultado la localización de 4 entidades arqueológicas nuevas en el entorno de la traza, denominadas "Entidad 1", "Entorno de El Chorrillo", "Entorno de Las Cuevas 1" y "Entidad 4", y la confirmación de la afección de las obras sobre el sector Sur del yacimiento Carreteros, ya inventariado y delimitado en la Carta Arqueológica de Pedrerá.

La Resolución del Sr. Delegado de Cultura de Sevilla por la que se dictaban las medidas cautelares a adoptar en la obra tras el conocimiento de los resultados de la prospección arqueológica citada se comunicó oficialmente a la Dirección de Obra el 26/07/05, en ella se ordenaba la realización de sondeos arqueológicos en el yacimiento Carreteros y un control arqueológico de movimientos de tierra en las inmediaciones de las 4 entidades arqueológicas citadas.

La resolución autorizando el control arqueológico de movimiento de tierras se concedió el 8/09/2005, la actividad comenzó el 10/09/2005 para concluir el 29/12/2.006, fecha en que terminaron los movimientos de tierra en los entornos de las entidades objeto de estudio.

El yacimiento Carreteros fue objeto de una intervención consistente en la realización de sondeos arqueológicos que se tramitó como actividad arqueológica preventiva paralela al control de los movimientos de tierra, pero como un expediente administrativo distinto. Fue ejecutado por otro equipo de arqueólogos.

## OBJETIVOS

El control arqueológico de los movimientos de tierra afectó a las 4 entidades arqueológicas sometidas a cautela. Lo primero que se planteó de mutuo acuerdo entre el quipo de arqueólogos, la dirección facultativa de la obra y la arqueóloga inspectora de la Delegación de Cultura fue la planificación de un calendario de visitas a la zona de obras con la finalidad de:

- ♦ Supervisar el nivel de cumplimiento de las medidas cautelares establecidas.
- ♦ Detectar, la presencia de nuevas evidencias.
- ♦ Redactar un informe puntual de cada visita en el que se daría cuenta de las incidencias y la evolución de los trabajos de terraplenado, excavación y desmontes.

## METODOLOGÍA

El calendario de visitas fijado estuvo siempre en función del plan de obra y condicionado por los avances y retrasos de la misma, en particular, los trabajos de desbroce, excavación y cubrición para la construcción de plataformas para las infraestructuras, siendo siempre la dirección de obra o técnicos en los que delegase los responsables de comunicar, con la debida antelación, al equipo arqueológico las fechas en las que las tareas de movimiento de tierras se localizaran en las zonas cauteladas. Siguiendo este procedimiento, de control arqueológico de movimientos de tierra se desarrolló aplicando la metodología que se detalla:

1. Verificación con GPS de las georreferencias y balizas de la delimitación de las entidades arqueológicas sometidas a cautela.
2. Comprobación del no inicio de las tareas de desbroce y excavación antes de la presencia de los arqueólogos en la obra.
3. Observación a pie de obra del avance y excavación de traillas y otra maquinaria que realizaba el desbroce de la tierra vegetal.
4. Prospección intensiva de la superficie desbrozada para detectar la existencia/ausencia de ítems arqueológicos y estructuras.
5. Nueva observación a pie de obra de la excavación de las retroexcavadoras hasta agotar los estratos potencialmente arqueológicos.
6. Realización de reportaje fotográfico.
7. Redacción del informe puntual de la actuación de control arqueológico.

## RESULTADOS

El programa de prospección arqueológica durante el año 2005 se organizó en función de dos grandes y sucesivos objetivos. En primer lugar la localización, delimitación y exposición total del techo sedimentario de las entidades arqueológicas no estructuradas, las números 2 y 3, cuyo conocimiento y naturaleza culminaría con el desmonte de los sedimentos por la maquinaria de obra, dejando al descubierto la ausencia de contextos arqueológicos estructurados. En segundo lugar se documentó gráfica y fotográficamente la inexistencia de contextos.

Tras estas comprobaciones empíricas, en diciembre de 2005 se consideró conveniente levantar las cautelas de las zonas de excavación de la traza para las entidades 2 y 3, salvo en las zonas colindantes en las que aún quedó pendiente la apertura de zanjas y canalizaciones para alcantarillado, conducciones eléctricas, cimentaciones de estructuras y zonas de tránsito de maquinaria pesada, movimientos de tierra que se realizaría a lo largo de 2006. El control arqueológico impidió que estos cortes longitudinales invadieran los yacimientos delimitados, desviándolos a sus zonas de policía, así pues durante todo 2006 se realizó un exhaustivo control arqueológico de los movimientos de tierra en las zonas perimetrales de la traza.

También se visitó la Entidad 5, el yacimiento "Carreteros" para comprobar el estado de los balizamientos de la parte del yacimiento Carreteros no excavado y así asegurar que la traza o las pistas provisionales para el paso de maquinaria pesada quedaran fuera de la traza. Esta cautela se mantuvo durante todo el período comprendido entre el día 24/11/05 hasta el 28/12/06, fecha en las que concluyeron los movimientos de tierra en ese sector de la traza.

La observación de las terreras con la finalidad de recoger artefactos y elementos arqueológicos descontextualizados fue otra de las tareas realizadas que dio como resultado la localización de cuatro fragmentos amorfos de cerámica común romana en las escombreras de la Entidad 2, en las inmediaciones del yacimiento arqueológico "El Chorrillo".

La superficie de la Entidad I se cubrió con un aterramiento en octubre de 2005, por lo tanto su posible registro contextualizado no se puso en peligro. Aquí la tarea desarrollada consistió en supervisar que la ejecución de la obra era coincidente con el proyecto.

Es interesante resaltar que las entidades 1, 2 y 3 tuvieron afecciones parciales al situarse en la periferia de los contextos estructurados de los yacimientos "Fuente la Higuera", "El Chorrillo" y "Las Cuevas I", respectivamente, áreas por otra parte visiblemente deterioradas debido a los impactos provocados por las labores de arada en campos de cultivo de cereal desde el s. XV hasta el tercer cuarto del siglo XIX en que el olivo sustituye al cereal, provocando un impacto mas severo con la siembra y laboreo de esta especie, maxime actualmente que el tractor de gradas ha desplazado al arado romano de sangre.

La extrema parcialidad de las afecciones en las áreas estructuradas de los tres yacimientos y la precaria conservación de las zonas periféricas, son índices definitivos de una consideración final: el impacto arqueológico del ferrocarril ha sido en conjunto de una muy baja magnitud.

Frente a estos potenciales patrimoniales menores y poco representados, el Mapa de Riesgo estuvo dominado por la presencia del yacimiento "Carreteros", que previsiblemente tenía un potencial arqueológico bajo al encontrarse en el borde externo del mismo, y que finalmente daría un registro arqueológico interstratigrafiado negativo.

## CONCLUSIONES

El control arqueológico de los movimientos de tierra se podría considerar desde septiembre de 2.005 hasta el final de la actuación como un programa de investigación de campo, ya que por su especificidad y adaptabilidad las dificultades de planificación que tuvo esta obra, en todo momento se marcó un objetivo prioritario: La prevención de nuevos impactos sobre el patrimonio arqueológico, previsibles en unos casos bien por la existencia de yacimientos ocultos en el subsuelo y luego descartados tras la conclusión de los movimientos de tierra, o imprevisibles en otros debido a la aleatoriedad en la planificación de obras, que experimentó frecuentes modificaciones debido a múltiples factores, ajenos a la obra.

La metodología aplicada en este control arqueológico posibilitó evitar en tiempo real la destrucción de evidencias arqueológicas y diagnosticar con la antelación suficiente los nuevos impactos que el proyecto podía provocar sobre el patrimonio arqueológico soterrado. Consideramos pues, que esta metodología se puede calificar como excepcionalmente ágil para un proyecto de infraestructura lineal muy destructivo con el patrimonio histórico, si tenemos en cuenta la anchura (entre 10 y 30 m). y profundidad (entre 1 y 50 m.) de las excavaciones realizadas para la instalación de las infraestructuras del eje ferroviario: vías, balastos, catenarias, conducciones de todo tipo, etc.

## FIGURAS

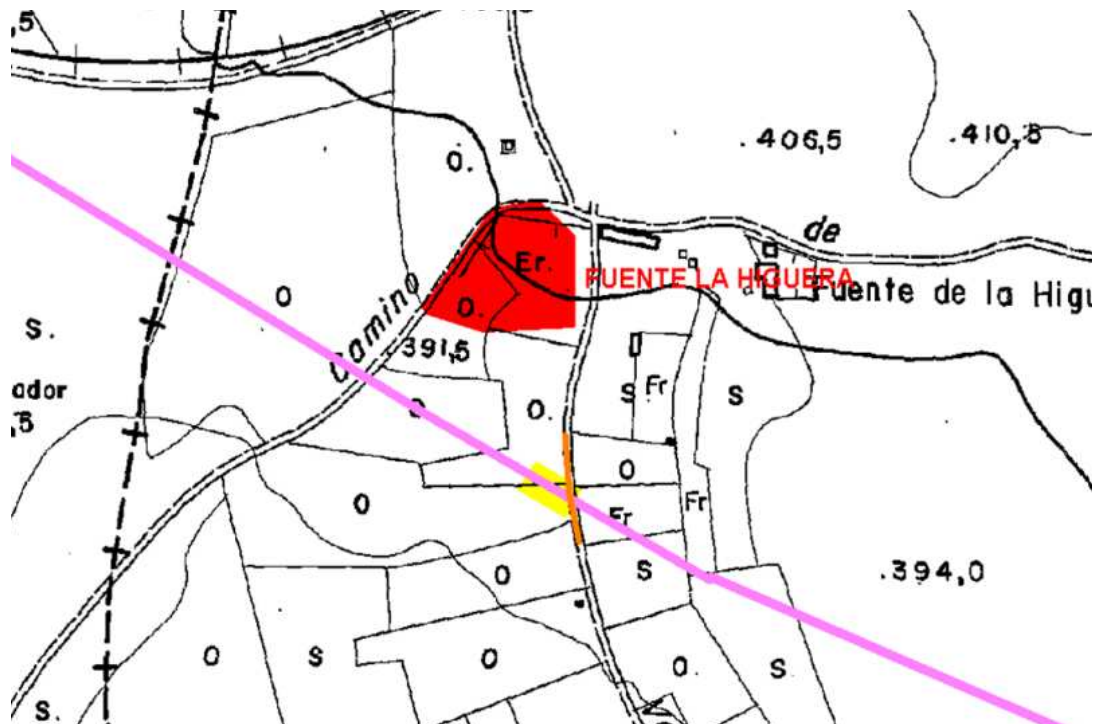


fig. 1. Croquis de ubicación de la entidad 1 cercana al yacimiento arqueológico Fuente la Higuera.



fig. 2. Croquis de ubicación de la entidad 3 cercana al yacimiento arqueológico Las Cuevas I.



**lám. I. Entidad 1, Entorno del yacimiento Fuente La Higuera.  
Vista general de la zona tras el desbroce de tierra vegetal**



**lám. II. Entidad 1. Vista tras el desmonte para construcción de apeos de negativos y forjados.**



**lám. III. Vista de la zona una vez construida la infraestructura y terminada la cubrición de la entidad I por aterramiento.**



**lám. IV. Fotografía de la zona donde se ubica la entidad III durante las labores de destoconado de olivos.**





**lám. V. Entidad III tras la excavación de la cimentación de la futura estación ferroviaria de Pedrera.**



**lám. VI. Entidad III, detalle de la excavación de las zanjas para cableado eléctrico.**