



ANUARIO ARQUEOLÓGICO ANDALUCÍA

2008

Consejero de Cultura

Miguel Ángel Vázquez Bermúdez

Viceconsejera de Cultura

Marta Alonso Lappí

Secretaria General de Cultura

María Cristina Saucedo Baro

Director General de Bienes Culturales y Museos

Marcelino Sánchez Ruiz

Jefa de Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico

Carmen Pizarro Moreno

Coordinación de la edición: **Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico**

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

© de los textos y fotos: sus autores

Diseño y maquetación: Albantacreativos S.L.

ISSN: 2171-2474



ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA, PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUPERFICIAL, PARA LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO DE "RENOVACIÓN DE LÍNEA BOBADILLA – ALGECIRAS. TRAMO RONDA – CORTES DE LA FRONTERA

Datos básicos de la actividad arqueológica

Director/a

M.  ISABEL CISNEROS GARCÍA

Provincia

Málaga

Municipio

TT.MM. Ronda, Arriate, Benaolj n, Jimena de L bar, Cortés de la Frontera

Ubicación

Línea ferroviaria. Tramo Ronda-Cortes de la Frontera

Autoría

M.  ISABEL CISNEROS GARCÍA
M.  ISABEL RODRÍGUEZ ROLDÁN
CRISTINA CHAC N MOHEDANO
SANDRA ALARCÓN MONTOYA

Resumen

Con motivo de la renovación de la línea ferroviaria se lleva a cabo una prospección arqueológica superficial sin recogida de materiales correspondiente al tramo Ronda-Cortes de la Frontera. Los resultados fueron negativos en todo el ámbito de proyecto.



Antecedentes

La actividad de Prospección Arqueológica Superficial sin recogida de materiales que ahora se presenta se ha justificado ante la existencia de una serie de yacimientos arqueológicos conocidos en las proximidades del trazado del tramo de línea férrea Ronda-Cortes de la Frontera, frente a la posibilidad de aparición de otros inéditos, que pudieran verse afectados por dicho proyecto de renovación. De este modo, se han contemplado una serie de actuaciones tendentes a prevenir las posibles afecciones sobre el conjunto de bienes culturales, tanto arqueológicos como etnológicos.

Como apoyo a los Estudios de Impacto Ambiental del citado proyecto y a través de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, se realizó un informe arqueológico como propuesta a considerar en el contenido de dicho estudio. En el informe emitido, en junio de 2003, se presentan una serie de enclaves de interés arqueológico y etnológico conocidos, que se localizan próximos al trazado de la línea férrea.

Dichos enclaves son los siguientes:

- Yacimiento arqueológico Laura (Arriate).
- Cueva del Gato y Complejo del Gato (Benaolán).
- Molino de Caracol (Benaolán) y Puente del Charco del Moro (Benaolán).
- Cerro de la Ermita, Loma de Dehesa y Huerta del Pastor (Jimera de Líbar).
- Cañada del Real Tesoro, La Presa I y La Presa II (Cortes de la Frontera).

Del mismo modo, nuestra inspección no solo incluyó el entorno inmediato de la vía férrea, sino también las áreas de las instalaciones auxiliares, caminos de servicio, préstamos, vertederos y acopios que estaban recogidos en el Proyecto de Obras.

Tal y como antes se ha comentado, el objetivo del proyecto, atendiendo al Plan Director de Infraestructuras, era la mejora de la conexión ferroviaria del puerto de Algeciras con el resto de la red española y europea, para lo que se realizó un diagnóstico de la situación actual. Estas modificaciones se centraron en la renovación de los siguientes aspectos:

- 1) Renovación de vías.
- 2) Adecuación de electrificaciones.
- 3) Mejora de instalaciones de vías de apartadero para cruces y adelantamientos.
- 4) Rectificaciones de curvas y pequeñas variantes.
- 5) Eliminaciones de puntos de riesgos.

Dichos cambios atañen en el tramo comprendido entre la entrada de la estación de Ronda (p.k. 69 + 900), estación de Arriate (p.k. 77+740), estación de la Indiana (p.k.85+499) y las modificaciones de entrada de la estación de Cortes de la Frontera

(p.k. 108 + 950), atravesando por los términos municipales de Arriate, Benaolán, Jimera de Líbar, Benadalid y Benalauría (Málaga).

Con este fin, se están realizando una serie de actuaciones entre las que destacan:

1. Terraplenados.
2. Ejecución de muros pantalla o de hormigón armado.
3. Falsos túneles, pasos inferiores y viaductos.
4. Zanjas drenantes y otras obras de drenaje.
5. Nuevas cunetas de plataforma.

Así, se ha proyectado la creación de un vial de acceso en el entorno del p.k. 78 + 779 y la reposición de otros caminos ya existentes y de uso agrícola repartidos en diferentes puntos de la traza; dos en los pp.kk. 0 + 700 y 1 + 600 de la actual variante de Arriate, uno en el casco urbano de Arriate, otro más en el p.k. 0 + 700 de la variante del Guadiaro y el camino de Ronda a Setenil (p.k. 82 + 250).

Por último, en cuanto a los emplazamientos de los préstamos y vertederos, se propusieron una escombrera perteneciente al Ayuntamiento de Ronda, de donde se tomarán también los préstamos necesarios, ya que es una zona con bastantes recursos excepto los terrenos que se encuentran colmatados por vertidos antrópicos. De la misma manera, se nos ha aportado información referente a otros sectores aún pendientes de confirmar si se van a utilizar o no y que no se encontraban expropiados en la mayoría de los casos, al menos en el momento de la realización del trabajo.

Conforme a la finalidad y objetivos perseguidos en el Proyecto, se establece una estrategia de intervención en la que se contemplaba una única fase, en la que se ha llevado a cabo una Prospección Arqueológica Superficial sin recogida de materiales, realizada con carácter intensivo en los terrenos por donde discurre la línea férrea en cuestión.

La modificación en planta del trazado actual, excepto en las dos variantes contempladas, se concreta en el aumento de longitud en algunas curvas, la eliminación de otras y la sustitución de curvas enlazadas del mismo sentido por una única curva. En cualquier caso, estas modificaciones suponen desplazamientos mínimos en todo el recorrido.

En todo momento, la prospección arqueológica superficial ha estado condicionada por las características físicas del terreno (orografía e hidrología), medidas de seguridad con respecto a las vías así como por los cercados de la propiedad privada que delimitaban los límites de expropiación.

Resultados de la actividad arqueológica

Con la finalidad de facilitar la comprensión del trazado vamos a realizar una descripción de terreno y metodología de trabajo empleada, teniendo como puntos de partida las estaciones

principales y apeaderos, coincidentes en gran medida con los cambios que se pueden observar en el relieve (figs.1-2).

1. Estación de Ronda a estación de Arriate (pp.kk. 69+900-77+470). (Lám.1).

Este tramo abarca un total de aproximadamente 8 km y se caracteriza, en el primer kilómetro y medio por discurrir el trazado a través del núcleo urbano de Ronda y polígono Industrial El Fuerte. En este sector podemos afirmar que la prospección arqueológica no es la herramienta idónea para el reconocimiento superficial del terreno.

A partir de aquí asistimos a un cambio en el relieve que desciende desde las zonas más altas de Ronda hacia el valle donde se encuentra Arriate. La orografía del terreno hace que el trazado de la vía entre el p.k. 70+700 hasta 71+500 discurra entre trinchera, con la única afección de un saneo genera de los taludes. A partir de este punto se desciende hacia Arriate con una pendiente importante, a través de suaves lomas de conglomerado que han sido salvadas por pequeños desmontes y terraplenes. Hasta el punto kilométrico 77+670, el proyecto de obras pretende “...un rebaje de la cota de la vía de forma generalizada, pantallas de raíles guardabalasto coincidiendo con los cruces con obras de drenaje, muros de gaviones en el pie de los desmontes para contener pequeños deslizamientos superficiales y evitar la caída de derrubios a la cuneta o plataforma, y recrecidos de plataforma puntuales apoyados en tacones de escollera...”.

La prospección arqueológica se ha realizado prácticamente hasta los límites de la banda de expropiación, ya que en esta zona, todas las fincas privadas inmediatas a la vía se encontraban cercadas. De este modo, el transecto de prospección se ha ceñido al espacio comprendido a la banda de expropiación, siguiendo la línea que marcan las cabezas de talud de los desmontes y los pies de talud de los terraplenes.

En todo el sector analizado no se observan elementos que puedan asociarse a yacimientos de naturaleza arqueológica.

Tal y como antes se ha comentado, este tramo no se caracteriza ni por las modificaciones con respecto a la vía actual ni por el volumen de movimientos de tierra, permaneciendo el trazado casi inalterado hasta la variante de Arriate.

2. Estación de Arriate-apeadero de la Indiana (pp.kk. 77+470-85+500). (Lám.2).

A diferencia del tramo anterior el territorio es llano, con un suave y paulatino descenso hacia La Indiana, sin relieves reseñables de tal modo que la vía discurre prácticamente sobre terraplén.

La estación de Arriate cuenta actualmente con 4 vías, embridadas a vía general, y dos andenes, con el edificio de viajeros situado en la margen derecha que actualmente se encuentra abandonado. En cuanto la alteración del trazado actual por el proyecto de obra,

preveía la sustitución del cimiento del terraplén, además de la ejecución a lo largo de toda la variante, de una zanja drenante de 4 m de profundidad, junto al pie de la margen izquierda.

También hay que destacar la existencia de un vertedero municipal de rellenos antrópicos, que atravesaría la nueva traza entre el p.k. 1+060 y el 1+160, que se debió retirar.

En toda la variante la excavación necesaria se centra en la eliminación de la cubierta vegetal entre 20 y 40cm. Solo desde el p.k. 0+720 al p.k. 1+760 el trazado de la vía está sobre material aluvial, que es necesario retirar por lo que el proyecto propone una excavación entre 1 y 3,6 m.

En el reconocimiento del trazado de la variante no hemos documentado ninguna evidencia de ni elementos cerámicos antiguos, ni restos constructivos arqueológicos. Hemos de tener en cuenta que no existe desbroce y por lo tanto en zonas cultivadas de cereal no se ha podido comprobar el suelo. Sin embargo, a lo largo del camino se han ido comprobando las cunetas y los taludes donde se encaja la vía, sin observar ningún elemento arqueológico.

A partir de la variante de Arriate el trazado de la vía en proyecto coincide con el actual y no se modifica, las obras solo afectan a algunos pequeños desmontes o terraplenes en los márgenes de la vía para darle mayor amplitud (p.k. 81+800, p.k.83+300, p.k.83+700 y p.k.84+200). Estos han sido comprobados durante nuestro trabajo y parece no afectar a ningún yacimiento arqueológico.

En el reconocimiento del trazado no hemos documentado ninguna evidencia arqueológica, ya sean elementos cerámicos, o restos constructivos *in situ* o en posición secundaria. Hemos de tener en cuenta que no existe desbroce y por lo tanto en zonas de cereal no se ha podido comprobar la superficie. Sin embargo a lo largo del camino se han ido documentando las cunetas y los taludes donde se encaja la vía, sin observar ningún elemento arqueológico.

En el tramo comprendido entre el p.k. 84+710 y el 85+920 la topografía es suave, atravesando perpendicularmente pequeñas lomas y vaguadas, con lo cual asistiremos a una ampliación del desmonte.

El edificio de la estación se encuentra muy descuidado, aunque en remodelación, presenta 6 vías, con dos andenes.

En el reconocimiento del trazado de la variante estación de La Indiana, no hemos documentado ninguna evidencia de ni elementos cerámicos antiguos, ni restos constructivos arqueológicos.

Hemos de tener en cuenta que en el trazado no existe desbroce, sin embargo a lo largo del camino se han ido comprobando las cunetas y los taludes donde se encaja la vía, sin observar ningún elemento arqueológico.



3. Apeadero de la Indiana-estación de Benaoj n (pp.kk. 85+500-92+613). (L ms.3-4).

Al igual que el trayecto anterior, el trazado se caracteriza por estar casi al completo sobre terreno llano sin problemas detectables en de la vía salvo 200 m entre el p.k. 88+600 y p.k. 88+800 que tienen problemas de asiento. Para ello se ejecutaría una zanja drenante al pie del monte para mejorar la escorrentía y tacones de escollera a los pies.

Por otro lado a partir del 89+200, hasta el p.k. 92+400, el relieve se va complicando coincidiendo con las estribaciones donde se va a plantear el falso túnel (90+145-90+307) y el farallón donde se enclava la cueva del Gato. Este falso túnel ha sido considerado como la mejor medida a tomar ante el riesgo de desprendimiento de grandes masas rocosas que se sitúan en las laderas.

Esta parte del tramo se define por cortes verticales en la roca, que en algunos puntos llegan a los 35 m, a cuyos pies se colocan los railes, sostenidos por terraplén, que en el margen izquierdo, los pies de talud caen directamente sobre la ribera del río Guadiaro. Para este sector se van a disponer saneos, mallas, barreras de protección rígidas y muros de hormigón al pie de los desmontes (90+100-90+145; 90+307-90+400; 90+920-91+050).

4. Estación Benaoj n-estación Jimera de L bar (pp.kk. 92+613-99+852). (L m.5).

Este tramo corresponde al trazado de la línea férrea por el fondo del valle del río Guadiaro, que discurre muy encajonado, hasta la estación de Jimera de L bar en el p.k. 99+700.

Morfológicamente es el tramo más complejo ya que el encajamiento del río ha dado lugar a unas laderas de fuertes pendientes, que condicionan el trazado de la línea que en muchas ocasiones discurre en trinchera.

A partir de la estación de Benaoj n, el trazado discurre por una zona más encajonada y compleja que salva las alturas por medio de túneles, tenemos la presencia de dos de ellos. En el primer tramo desde la estación de Benaoj n hasta el primer túnel, entre el p.k. 93+000 y el p.k. 94+200, hemos hecho el reconocimiento de los pequeños desmontes proyectados, sin ninguna incidencia arqueológica que reseñar.

A lo largo del trazado se han ido comprobando las cunetas y los taludes donde se encaja la vía, sin observar ningún elemento arqueológico.

Desde el p.k. 94+700 al p.k. 98+900 la traza discurre a media ladera y por el margen del río Guadiaro; la presencia de dos túneles, la hacen intransitable acentuada por la presencia de importante vegetación y zarzas por lo que no hemos tenido acceso a los márgenes de la vía, esta circunstancia nos ha impidi o prospectar en este tramo.

Concretamente en el p.k. 98+950 observamos la presencia de fragmentos tégulas y algún ladrillo romano sin adscripción cronológica precisa. Tras la observación minuciosa de la zona comprobamos la existencia en el talud de restos de un posible paramento que podría ponerse en relación con las tégulas aparecidas, aunque por su estado de conservación y su situación entre la vegetación no pudimos concluir la vinculación con estos restos muebles. Por lo que establecemos en esta zona un área de cautela arqueológica en la que cualquier movimiento o alteración de los taludes tendría que ser previamente supervisada por la dirección arqueológica de la ejecución de obra.

Estos restos arqueológicos pueden ponerse en relación con una fase no constatada aún del yacimiento de Las Lomicas situado sobre una colina al sur-este, promontorio que no pudimos comprobar al encontrarse vallado y por lo tanto debe constituir una finca privada. Este yacimiento es de adscripción romana y los materiales que nosotros hemos comprobado en la vía pueden ser fruto del rodamiento desde esta colina, previamente ya delimitada.

5. Estación de Jimera de L bar-estación de Cortes de la Frontera (pp.kk. 99+852-108+950). (L m.6).

La estación se encuentra apartada del pueblo de Jimera de L bar, en la llamada barriada de La Estación, al igual que en el caso anterior presenta actualmente 4 vías, y dos andenes.

Tras la salida de la estación de Jimera, p.k.100+000, hasta el inicio del trazado de la nueva variante del Guadiaro p.k. 105+850, se desarrollan más de 5,5 km, un trazado bastante recto y sin apenas variaciones del trazado original, donde según el proyecto se propone la realización de zanjas drenantes, tacones de escollera en el pie de los terraplenes y muros de protección en la orilla del río.

A lo largo del trazado se han ido comprobando las cunetas y los taludes donde se encaja la vía, sin observar ningún elemento arqueológico.

La variante de Guadiaro corresponde al tramo comprendido entre el p.k. 105+847 y el 106+778 del trazado general (longitud total 906 m). Todo él discurre en relleno o a la cota del terreno natural, salvo un pequeño desmonte al final del tramo.

En el reconocimiento del trazado de la variante no hemos documentado ninguna evidencia arqueológica, aunque hay que tener en consideración que el terreno se encontraba cubierto con matorral y además no teníamos el acceso a alguna de las fincas.

A partir del puente sobre el río Guadiaro que se sitúa en torno al p.k. 106+500, nos adentramos en una zona prácticamente llana, donde el tren va circulando o en zonas de ladera o entre pequeñas trincheras. El trazado, hasta la estación de Cortes de la Frontera, no presenta mayores problemas y se tiene previsto como obras

de remodelación saneos, malla y muros de gaviones en el pie de los desmontes.

El reconocimiento de los taludes de los desmontes, tanto de la vía férrea como de la vía pecuaria, no han arrojado resultados que puedan considerarse como positivos desde el punto de vista arqueológico salvo en un punto que será desarrollado a continuación.

Yacimiento arqueológico detectado. Pp.kk. 107+220-107+300 (Lám.7).

Fuera del trazado de la vía del tren, a la altura del punto kilométrico 107+220 hacia el 107+300, en el talud de un camino que circula en paralelo a la vía se han detectado restos de *opus signinum* en posición secundaria y algunos mampuestos que podrían estar dispuestos a modo de paramento. En las inmediaciones en un camino que se dirige a una finca privada y en el interior de un cercado pueden verse restos constructivos romanos sin poder precisar más la adscripción cronológica de los mismos.

Ante la inaccesibilidad a la finca privada y sobre todo frente a la ubicación fuera del ámbito de proyecto (aunque hay que destacar que se encuentra a menos de 10 m del mismo), no pudimos hacer una zonificación y delimitación exacta de la dispersión de material del yacimiento.

Por este motivo se extremarán las precauciones en los alrededores de estas evidencias arqueológicas en el momento del transcurso de las obras de remodelación de las vías, prestando especial atención a los taludes de la margen derecha del trazado ferroviario.

6. Zonas de ocupación temporal

Para la extracción de áridos se ha propuesto una serie de canteras actualmente explotadas a cielo abierto entre las que se encuentran cantera Aguilar (Parauta), cantera Almargen (Cañete la Real), cantera El Páramo (Loja), YC4 (Igualeja) así como YC5 (Bobadilla) y Zaharilla, ubicada en el municipio de Cuevas del Becerro.

Es importante resaltar que la mayoría de estas ocupaciones temporales no pueden considerarse como definitivas, ya que la utilización o no de estos enclaves no se precisarán hasta una vez entrados en obras. De la misma manera, otro problema en la investigación superficial de los mismos ha radicado en que la gran mayoría de ellos no se encuentran aún ni delimitados ni expropiados motivo por el cual el acceso no ha estado permitido.

Conclusiones

Tal y como se ha comentado previamente, esta obra de renovación de la vía se basa fundamentalmente en la eliminación

de puntos de riesgo del trazado (desprendimiento de trincheras, inestabilidad de los terraplenes, etc.) de tal modo que apenas genera movimientos de tierra en zonas no ocupadas por la vía actual salvo en las zonas descritas como la variante de Arriate, variante de la estación de La Indiana, falso túnel y variante de Guadiaro.

La prospección arqueológica superficial siempre ha estado mediatizada por las características físicas del terreno. En el caso del tramo Benaolán- Jimera de Líbar además de contar con dos túneles, gran parte del trazado de la vía está inserto entre trincheras o con el cauce del río Guadiaro a los pies del terraplén, lo que ha impedido la realización de esta prospección.

Por otro lado contamos con la obligación de respetar los límites de seguridad que se cifran en torno a tres metros por cada lado de la vía. Esta causa se sumaba a la cercanía de viviendas cercadas inmediatas a la vía hace que en algunos tramos no se haya podido prospectar la banda de incidencia referida en proyecto, de ahí que nos hayamos tenido que apoyar en los catálogos de yacimientos existentes.

Bibliografía

- CASTAÑO AGUILAR, J.M. y AGUAYO DE HOYOS, P., *et alli.*: *Ronda: La ciudad, Carta Arqueológica Municipal*. Dirección General de Bienes Culturales, Servicio de Investigación y Difusión del Patrimonio Histórico. Sevilla, 2005
- CASTILLO RODRÍGUEZ, J.A.: *El valle del Genal: paisajes, usos y formas de vida campesina*. Centro de Ediciones de la Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 2002.
- MUÑOZ C. y ORDÓÑEZ VERGARA, P.: *Benadalid: aproximación a la historia y al patrimonio etnográfico del Valle del Genal*. Centro de Ediciones de la Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1997.
- MUÑOZ C.: *Benadalid en tiempos de Felipe II*. Universidad de Málaga, Málaga, 1999.
- VEGA MARTÍN, M.: “Los ingresos del cura de Benadalid y Benalauría a mediados del siglo XVII”, *Jábega* n.º 87. Pp. 96–106, Málaga, 2001.
- VALSERA MAYORAL, E.: *Investigaciones espeleológicas en Montejaque y Benaolán (Málaga)*, Ayuntamiento de Montejaque, Málaga, 2004.
- BECERRA PARRA.; M. MOLINA MUÑOZ J.A.; RECIO RUIZ, A. y CANTALEJO DUARTE, P.: “Avance a las prospecciones arqueológicas en Benaolán: arte esquemático en Cueva Bermeja”. *Mainake* 23. Pp. 185–196, Málaga, 2001.
- PÉREZ BOYERO, E.: *Las ordenanzas de Montejaque y Benaolán, un señorío de la Serranía de Ronda. Historia, instituciones, documentos*. 1995.
- De MORA FIGUEROA, L. y WILLIAMS, D.: “El yacimiento prehistórico de la Cueva de Hundidero–Gato, Benaolán, (Málaga): I Campaña” *Noticiero arqueológico hispánico*, n.º 5, pp. 97–106, Málaga, 1976.

Índice de imágenes

Figura 1.



Figura 2.



Lámina 1.



Índice de imágenes

Lámina 2.



Lámina 3.



Lámina 4.



 ndice de imágenes

Lámina 5.



Lámina 6.



Fragmento de *Opus signinum* localizado en el talud de la Via Pecuaría.



Restos constructivos romanos en las inmediaciones del trazado de la Vía.



 rea de dispersión de restos constructivos romanos en las propiedades colindantes.