



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 DEL ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-387 Y A-6108, TRAMOS ALHAURÍN EL GRANDE – PUERTO DE LOS PESCADORES – ENTRERR OS

Datos básicos de la actividad arqueológica

Director/a

ANA M.  ESPINAR CAPP A

Provincia

Málaga

Ubicación

Carretera A-387 y A-6108

Autoría

ANA M.  ESPINAR CAPP A
MIGUEL J. CRESPO SANTIAGO
ÁLVARO AGUIRRE COBOS
JOSÉ MAYORGA MAYORGA
M.  DEL MAR ESCALANTE AGUILAR
M.  ISABEL CISNEROS GARCÍA
SANDRA ALARCÓN MONTOYA
M.  ISABEL RODRÍGUEZ ROLDÁN
OLGA LORA HERNÁNDEZ
CRISTINA CHAC N MOHEDANO

Resumen

En este texto se resume la prospección arqueológica realizada con motivo de la remodelación de la actual carretera en los tramos Alhaurín el Grande-Puerto de los Pescadores -Entrerrios.

Abstract

This text summarizes the archaeological exploration conducted during the remodeling of the existing road stretch in Alhaurín el Grande-Puerto de los Pescadores-Entrerrios.

1. Introducción

La presente actividad arqueológica viene motivada por el programa de acondicionamiento de la Carretera A-387 y A-6108 (antigua MA-426) que la Consejería de Obras Públicas y Transporte ha puesto en marcha. En los informes ambientales de la obra pública se recoge la necesidad de realizar una prospección arqueológica con antelación al inicio, para minorizar el impacto de la misma sobre el patrimonio arqueológico, debido a la escasa información que se tiene del entorno de la actual carretera. Ante dicho propósito, la presente prospección se centra en los Subtramos II y III del Tramo: Alhaurín el Grande-Cala de Mijas.

El proyecto del Subtramo II discurre desde el Puerto de los Pescadores (en la intersección de glorieta con las carreteras MA-3303 y A-387) hasta el p.k. 8+818,631, en la zona denominada Entreríos. Se proyecta un acondicionamiento y aumento de la plataforma existente, debido a radios reducidos en la carretera actual, discurriendo sobre la actual carretera A-7053. Las variaciones en este subtramo son mínimas, centrándose en la eliminación de algunas curvas.

El proyecto del Subtramo III discurre desde el p.k. 2 de la A-387 de Alhaurín el Grande (frente a la ermita La Agonía) al Puerto de los Pescadores (en la intersección de glorieta con las carreteras MA-3303 y A-387). La obra proyectada para este subtramo, de dos kilómetros, consiste en un acondicionamiento y aumento de la plataforma existente, para lo cual se prevé la ejecución de un desmonte a lo largo de todo el trazado del subtramo en el margen oriental del mismo, con la finalidad de eliminar también curvas de la actual carretera. El trazado del subtramo discurre por una superficie más o menos llana siguiendo el actual trazado.

2. Objetivos y Metodología

En el ámbito del marco que supone esta actividad arqueológica, el objetivo fundamental era la reducción del impacto que la obra pudiera ejercer sobre cualquier yacimiento arqueológico, catalogado o no catalogado, o sobre bienes de valor etnológico, mediante un programa de Prospección Arqueológica de carácter superficial e intensivo, diseñado para minimizar los efectos de la futura obra en el apartado de patrimonio histórico.

En líneas generales, el acondicionamiento de la carretera entre Alhaurín el Grande y Mijas, Subtramos II y III, presenta una problemática específica que no debe equipararse a la ejecución de una obra pública de gran porte, ya que el impacto sobre el medio ambiente y el patrimonio será muy inferior tanto cualitativa como cuantitativamente. Nuestro trabajo, por lo tanto, se ha adaptado, en la medida de lo posible, al proyecto de obra.

En una fase previa a los trabajos de campo se sistematizó toda la información útil acerca del ámbito de afección y su entorno. Por ello, el punto de partida consistió en la realización de un extenso

acopio de material bibliográfico y documental, así como la recopilación de toda aquella información arqueogr fica sobre restos arqueológicos registrados en la actualidad.

En cuanto a la estrategia seguida, esta se plante  en torno a dos principios básicos:

1) El reconocimiento de toda la superficie afectada por el proyecto o prospección arqueológica superficial como trabajo de campo que nos permitiese ubicar y definir correctamente cada unidad, siempre que trascendiese y completase en concepto de yacimiento.

2) La fase de gabinete, entendida como la organización de la información obtenida.

La metodología utilizada en la fase de campo ha contado con el siguiente protocolo de actuación:

- Prospección lineal de las zonas de construcción del proyecto de remodelación con una separación entre prospectores de 2 m.
- Separación de la actual carretera un mínimo de 1 m por motivos de seguridad.
- Reportaje fotográfico de todo el trabajo con cámara de fotos digital.
- En el caso de localización de yacimiento se tenía previsto proceder a su delimitación y posterior ubicación poligonal mediante GPS en coordenadas proyectadas UTM en datum europeo huso 30 N.
- No se ha recogido cultura material en superficie.

Teniendo en cuenta el carácter lineal de la obra y sus características, el área de referencia a prospectar estaba definida por la propuesta de trazado. En un primer momento la prospección se iba a organizar a partir de un transecto de prospección lineal con una intensidad de 10 metros, incluyendo así tanto la zona de trazado propuesta como zonas de cautela a ambos lados del mismo, abarcando la línea de expropiación. Durante el trabajo de campo se pudo observar que gran parte del trazado de la carretera, y por ende la obra de remodelación, discurren pegados a las lindes o vallado de las propiedades privadas colindantes a la vía, con lo cual la prospección, en el mejor de los casos se ha reducido a las cabezas de los desmontes y pies de talud de los terraplenes.

3. Resultados

Subtramo II: Puerto de los Pescadores-Entreríos (p.k. 8+818,631)

Dada la orografía de este subtramo destacamos dos unidades diferenciadas geográficamente, la primera parte desde el inicio del subtramo en la glorieta del Puerto de los Pescadores hasta el p.k. 2+860 y la segunda desde dicho punto kilométrico hasta el



p.k. 8+818,631, zona denominada Entrerr os, donde finaliza el subtramo.

P.k. 0+000 a 3+000:

Esta primera zona se inicia en la glorieta del Puerto de los Pescadores que une los ramales de Mijas, Cala de Mijas, Co n y Alhaurín el Grande y hasta el p.k. 3+000 y presenta unas características geográficas diferenciadas de la segunda zona del subtramo.

Durante estos tres primeros kilómetros, la carretera discurre por la ladera sur de sierra de Mijas donde las características orográficas del terreno presentan una serie de barrancos y laderas con pronunciadas pendientes. La geología del espacio está compuesta por materiales b ticos en su casi totalidad, un macizo ultrab sico, algunos depósitos terciarios autóctonos y coberteras cuaternarias correspondientes a depósitos aluviales y piedemonte. Las afloraciones de materiales calizos, dolomíticos y mármoles se observa en gran parte de la superficie de afección de la renovación de la carretera. En muchos de los perfiles actuales se aprecian zonas donde los depósitos cuaternarios presentan escasa potencia y en la mayoría de los casos se trata de conos aluviales.

El desarrollo de la vegetación en esta zona corresponde a especies t picas de media montaña, caracterizada por la presencia de árboles y arbustos que permiten la observación directa del suelo, circunstancia que favoreció el desarrollo de la prospección en esta zona.

El trazado original de la carretera se presenta muy sinuoso. El proyecto de la presente obra tiene como objetivo minimizar las curvas más peligrosas de dicho trazado quebrado en los pp.kk. 0+500, 1+100, 1+600, 2+350, 2+450 y 2+950. Se observa que gran parte del trazado de la carretera por esta zona, entre los pp.kk. 0+000 a 1+500, discurre por zonas con un elevado desarrollo de urbanizaciones y construcciones muy próximas a la mediana de la red viaria, circunstancia a tener en cuenta por su afección en el terreno.

La prospección superficial del terreno no ha aportado resultados positivos desde el punto de vista arqueológico. La presencia de materiales geológicos en gran parte de la superficie y otras afecciones del terreno no muestran evidencias en superficie de la presencia de los grupos humanos en esta zona.

P.k. 3+000 a 8+818,631:

A partir del p.k. 3+000 el trazado discurre por la divisoria de las cuencas del arroyo de las Posadas y el arroyo Seco. Este territorio, de baja montaña, se presenta muy ondulado, con baja pendiente y presencia de diversos materiales geológicos del complejo Maláguide y del Plioceno tales como esquistos con vetas de cuarzo, areniscas amarillentas y grauwackas y unidades de filitas. A partir del p.k. 6+800 y hasta el final del trazado, la carretera atraviesa materiales de arenisca con *Callicotome villosa* de la serie termomediterr nea gaditano-onubo-algarviense.

La vegetación de la zona se caracteriza por un desarrollo muy elevado del matorral mediterráneo que cubre, de forma muy tapizada, todas las áreas de la divisoria de las cuencas del arroyo de las Posadas y el arroyo Seco. Este alto desarrollo de la vegetación ha sido un hándicap muy importante durante el desarrollo de la prospección, lo que impidió en muchos tramos una correcta visualización del terreno.

Cabe resaltar que el trazado en esta zona no discurre por un área excesivamente poblada, la afección de las construcciones se centran principalmente en algunas casas de campo dispersas y caminos de accesos.

El trazado de la carretera en esta zona es menos sinuoso que en la anterior, aunque a pesar de ello el proyecto de remodelación de la red viaria tiene proyectado la eliminación de las curvas de los pp.kk. 3+050, 3+450, 4+700, 4+800, 4+900, 5+050, 5+400, 6+400, 6+600, 7+500 y 7+600.

Los trabajos de prospección arqueológica han sido negativos en cuanto a la detección de hallazgos, si bien la visibilidad del terreno es bastante deficiente por la vegetación, los resultados de esta actuación arqueológica est n en consonancia por otras prospecciones desarrolladas sobre el mismo terreno en años anteriores.

Subtramo III: de Alhaurín el Grande (p.k. 2 de la A-387 frente a la ermita la Agonía) al Puerto de los Pescadores

El Subtramo III discurre por una zona bastante llana y con un alto desarrollo urbanístico entre el que destaca la urbanización de La Mata. La carretera atraviesa entre los pp.kk. 0+000 a 0+357, de 0+600 a 0+850 y de 1+100 a 1+300 zonas urbanizadas donde las parcelas llegan hasta la mediana de la carretera. En algunos puntos el proyecto de remodelación de la carretera contempla la expropiación de parte de algunas fincas colindantes con el vial.

La remodelación de la red viaria discurre en gran parte sobre rellenos antrópicos que se asientan sobre los mármoles y dolomías de la sierra de Mijas y travertinos y tobas cuaternarias. En los puntos kilométricos donde no se ha desarrollado el proceso urbanístico se observa el afloramiento de depósitos de vaguadas compuestos por sedimentos arcillo-limosos con poca presencia de esquistos. En esta última zona el desarrollo de una vegetación herbácea de escaso desarrollo genera un manto muy tapizado sobre el terreno.

El proyecto de obra de este subtramo presenta menor afección sobre el territorio que el anterior subtramo. Siendo el objetivo de la obra una ampliación de los carriles con poco impacto en los desmontes.

La prospección superficial del terreno no ha aportado resultados positivos desde el punto de vista arqueológico. Destacando que en ciertas zonas, mencionadas anteriormente, se encuentran afectadas por construcciones recientes.



Préstamos, canteras y vertederos

El proyecto de obra presenta tres zonas de préstamos para los áridos de las capas de zahorras artificiales y firmes y para la fabricación de hormigones. Las tres zonas contempladas en el proyecto están destinadas a la obtención de conglomerados, terraza aluvial y grauwackas y conglomerados respectivamente. Estas zonas, de unos 100.000 m³, están centradas junto al actual trazado de la carretera cercano al arroyo de las Posadas. En la prospección de estas zonas no se observa la presencia de restos arqueológicos en superficie.

Las canteras contempladas en el proyecto de obra no presentan ninguna afección arqueológica ya que se usarán canteras existentes en sierra de Mijas y sierra Blanca.

En relación a los vertederos, solo uno de ellos es objeto de análisis en el proyecto de los Subtramos II y III. El denominado vertedero B está destinado a albergar los materiales procedentes de saneos y el superávit de tierras. Este vertedero está ubicado en el progresiva 5+400 de la carretera A-7053 y cubre una superficie de 13.000 m².

Ambas zonas prospectadas, de préstamos y vertederos, están situadas en diversos materiales geológicos del complejo Maláguide y del Plioceno tales como esquistos con vetas de cuarzo, areniscas amarillentas y grauwackas y unidades de filitas. El matorral mediterráneo en esta zona es muy desarrollado y permite una visualización muy baja.

Por consiguiente, los trabajos de prospección arqueológica han sido negativos en cuanto a la detección de hallazgos.

4. Conclusiones

Tal y como se ha comentado previamente, esta obra de adecuación de la carretera se basa fundamentalmente en la eliminación de puntos de riesgo del trazado de tal modo que apenas genera movimientos de tierra en zonas no ocupadas por la red viaria actual salvo las zonas mencionadas anteriormente.

La prospección arqueológica superficial siempre ha estado mediatizada por las características físicas del terreno. A pesar de las dificultades, se ha podido realizar el trabajo de reconocimiento en nuevo trazado en superficie, donde no se aprecian evidencias de elementos contractivos y objetos muebles de carácter arqueológico en el trazado del proyecto de obra.

Por otro lado, al deber respetar los límites de seguridad de la carretera, que se cifran en torno a un metro por cada lado, junto a la proximidad de viviendas cercadas inmediatas a la red viaria, motivaron que en algunos tramos no se hayan podido prospectar la banda de incidencia referida en proyecto.

Por otra parte, a largo de todo el actual trazado se observa la presencia de una banda, en algunos puntos considerable, de

depósitos antrópicos de obra relacionados con la construcción de la misma. Por este motivo, las zonas de remodelación sobre el actual trazado tienen una afección muy baja en relación al territorio. Las zonas donde se proyecta la eliminación de curvas está programada la ejecución de un terraplén para ubicar la plataforma de la carretera.

5. Bibliografía

- BURGOS MADROÑEROS, M. (1981): *Alhaurín el Grande. I. Su historia más antigua. Jábega* n.º 33.
- CABRILLANA CIÉZAR, N. (1993): *El problema de la tierra en Málaga: Pueblos despoblados*. Obra Social Cultural de Unicaja, Málaga.
- CASTILLO BENÍTEZ, J. (1996): *Historia de la Villa de Alhaurín el Grande (Málaga)*. Servicio de Publicaciones, CEDMA, Málaga.
- CRESPO, M.J.; BAÑARES, M.M.: "Paisajes Pre-históricos en Rincón de la Victoria". Ed. Excmo. Ayto. de Rincón de la Victoria. (En prensa).
- PULGAR, H. DEL: *Crónica de los Reyes Católicos*. <http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/02585063290270695209079/index.htm>. Libro III, Capítulo XLII, Págs. 244-245.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, S. (1989): "Restauración de la Torre de Urique (Alhaurín el Grande)". En *Mainake*, n.º XI-XII.
- FERNÁNDEZ, J. (2003): "La Prehistoria en el Bajo Valle del Guadalhorce". En HEVILLA ORDOÑEZ, A.; MANCERAS PORTALES D.J. (Coords.): *La Prehistoria en el Valle del Guadalhorce*. Edt. G.D.R.V.G., Málaga.
- FERNÁNDEZ, J. y MÁRQUEZ, J.E. (2001): *Megalitismo en la cuenca media del Río Grande (Málaga)*. Edt. UMA. Málaga.
- FERNÁNDEZ, J. y MÁRQUEZ, J.E. (2003): "El tránsito del cal. IV al III milenio a.C. en la Cuenca media de Río Grande (Málaga)". *Pliocénica*, n.º 3:144-151.
- GARCÍA ALFONSO, E. (2007): *En la orilla de Tartessos. Indígenas y Fenicios en las tierras malagueñas. Siglos XI-VI a. C.* Fundación Málaga.
- GARCÍA DE LA LEÑA, C. (1981): *Conversaciones Históricas Malagueñas*. Caja de Ahorros Provincial de Málaga, Obra Cultural. Ed. Facsímil.
- GONZALBES CRAVIOTO, C.: (1986) "Las vías romanas de Málaga". Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. *Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería*, n.º 25. Madrid.
- LÓPEZ GUZMÁN, R. (Coord.): *Arquitectura de Al-Andalus. (Almería, Granada, Jaén, Málaga)*. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Granada, 2002, págs. 767-768.
- MADOZ, P. (1986): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones en ultramar (1845-1850)*. Madrid. Ed. Facsímil, Valladolid.
- MORILLO DEL CASTILLO, M.^a C. *et alli* (2005): "Aproximación histórica a la Edad Moderna en Alhaurín el Grande". En *Guadhócete, del Medioevo a la Modernidad*, Ed. Redagua S.L., Málaga, págs. 185-210.
- RECIO RUIZ, A. (1992): "Prospecciones Arqueológicas en

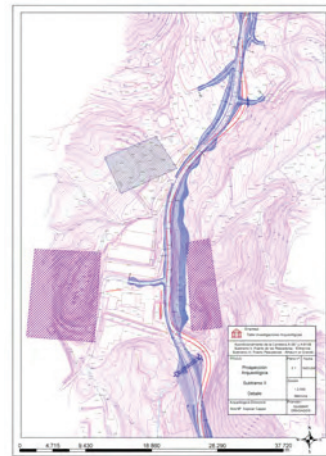
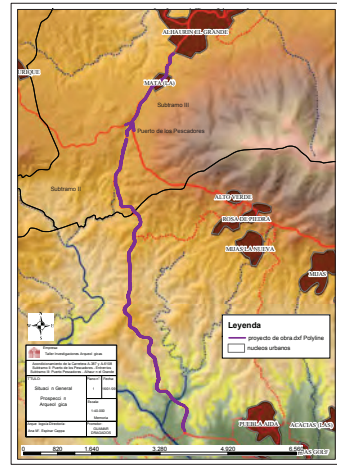


Alhaurín el Grande (Málaga)”. *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 1992. Tomo III, Actividades de Urgencia., P ags. 504-507.

SANCHIDRIAN, J.L.; *et al.* (1996): “El Paleolítico en Andalucía. La dinámica de los grupos predadores en la Prehistoria andaluza. Ensayo de síntesis. Repertorio bibliográfico de 225 años de investigación (1770-1995)”. CÓRDOBA
SERRANO, L. y GUERRA, A. (2005): *Geología de la provincia de Málaga*. CEDMA. Málaga.

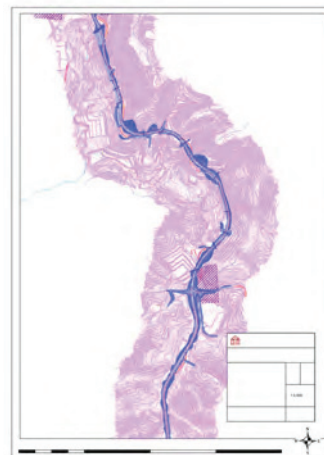
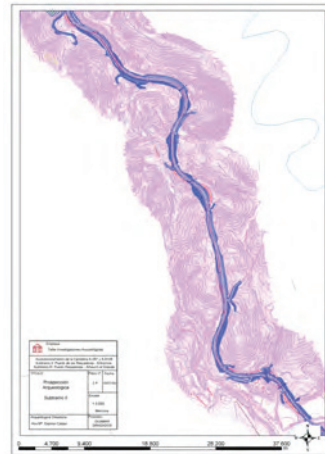
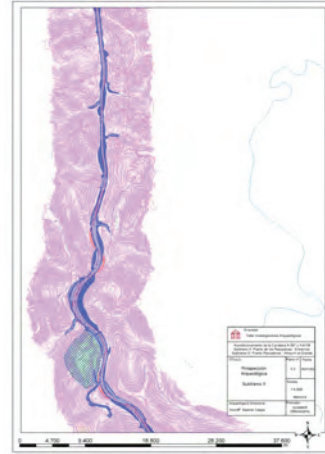


Índice de imágenes





Índice de imágenes





Índice de imágenes

