



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 MEDIANTE CONTROL ARQUEOLÓGICO DE MOVIMIENTOS DE TIERRAS DE LAS OBRAS DE LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE BOBADILLA Y GRANADA. TRAMO: ARROYO DE LA VIÑUELA-QUEJIGARES. PLATAFORMA

Datos básicos de la actividad arqueológica

Director/a

FRANCISCO JAVIER MORCILLO MATILLAS

Provincia

Granada

Municipio

Loja

Ubicación

Línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada

Autoría

FRANCISCO JAVIER MORCILLO MATILLAS
JULIA RODRÍGUEZ AGUILERA
JOSÉ MARÍA GARCÍA-CONSUEGRA FLORES

Resumen

La Actividad Arqueológica de Control Arqueológico de Movimiento de Tierras vinculadas a las obras de línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada en el tramo desarrollado entre el arroyo de la Viñuela y Quejigares se ha desarrollado sin la aparición de elementos históricos ni arqueológicos durante el trazado y por tanto no se ha producido ningún tipo de incidencia sobre el patrimonio.

Abstract

Control archaeological activity Earthworks Archaeological works associated with high-speed line between Bobadilla and Granada in the stretch developed between the arroyo de la Viñuela and Quejigares was conducted without the appearance of historical or archaeological during drawing and therefore there has been any impact on the heritage.

1. Preliminares y antecedentes

La Actividad Arqueológica Preventiva mediante control arqueológico de movimiento de tierras de las obras de la línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada, tramo: arroyo de la Viñuela-Quejigares (Granada) ha sido llevada a cabo por la U.T.E. QUEJIGARES, formada por DRAGADOS S.A. y TECSA, quienes contrataron los servicios de la sociedad GESPAD AL-ANDALUS S.L., representada en este caso por el arqueólogo director D. Francisco Javier Morcillo Matillas y el apoyo científico-técnico de dicha sociedad formado por los arqueólogos D.  ngel Rodríguez Aguilera, D. José M.  García-Consuegra Flores y D a. Julia Rodríguez Aguilera.

2. Contexto histórico y arqueológico de la zona

El término municipal de Loja por el que discurre el tramo que nos ocupa del la línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada se encuentra situado en el extremo occidental de la provincia de Granada, en el llamado surco intrab tico. Se trata de un rosario de depresiones situadas entre las montañas del sistema Penibético al S y las del Subbético al N. En realidad el espacio loje o participa de dos unidades, la Subbética y la de la depresión de Granada. Por del municipio por el que discurren los ríos Genil, Manzanil y Riofrío.

Su término municipal conserva abundantes vestigios arqueológicos de la Edad del Bronce y de época musulmana, entre los que figuran los restos de su alcazaba medieval y el recinto fortificado que envolvía su antigua medina arábigo-andaluza.

Un historiador de aquel tiempo describía así Loja: *«Es agreste y pintoresca, hallándose construida en la falda de una árida montaña. Las ruinas de un alcázar moro coronan un rocoso montículo que se yergue en el centro de la ciudad. El río Genil ba a su pie...»*.

El origen del más primitivo núcleo de población de Loja debe situarse hacia el siglo XI antes de nuestra era, en el momento terminal de las culturas prehistóricas de la Edad del Bronce del sudeste andaluz, condicionado por su importante riqueza minera en el entorno y su enorme valor estratégico, como demuestran los numerosos vestigios arqueológicos hallados en los entornos de Fuente Camacho, Las Chozas o la Covacha de la Presa. Incluso los últimos datos arqueológicos de las actuales excavaciones que se est n realizando dentro del trazado urbano est n sacando a la luz restos de la Edad del Bronce en el barrio Alto del propio casco urbano de Loja.

Se localizó también la existencia de unas pinturas en la sierra de Loja que podrían haber sido realizadas por el poblamiento neolítico que habit  la zona en el tercer y cuarto milenio antes de Cristo. Se trata de un conjunto rupestre esquemático.

Otros yacimientos prehistóricos encontrados en el término de Loja son Las Terrazas del Genil del periodo achelense.

Según el mito, Loja habría sido fundada por el nieto de No , T bal, con el nombre de *Alfeia*. Lo cierto es que los fenicios, que la llamaron *Tricolia*, le dieron auge comercial hacia el siglo VIII a.C. Los romanos de Cneo Escipión cambiaron su nombre de *Tricolia* por el de *Lascivis* (lugar de muchas aguas y delicias).

A pesar de los hallazgos de la Edad del Bronce y del entorno cultural fenicio,  bero y romano, la ciudad solo alcanzó su verdadera dimensión urbana tras la llegada del islam.

Bajo la denominación de *Madina Lawsa*, aparece como un enclave de marcado valor estratégico, en medio de una tierra poblada por clanes  rabes venidos en las primeras décadas de la conquista musulmana.

Fundamental resultaría su apoyo en la proclamación del omeya Abd al-Rahman I, creador del emirato independiente de *al-Andalus*. En el siglo IX, *Lawsa* sirve de reducto militar del poder cordobés frente al rebelde Ibn Hafsun. Más tarde, durante el gobierno almohade, es citada con motivo de su toma y destrucción en 1225 por Fernando III con el auxilio del gobernador musulmán de Jaén, al-Bayasi.

El cenit de la urbe andalusí llegaría en los años siguientes al instaurarse el Reino nazarí y convertirse en antesala de Granada y en baluarte defensivo de la Vega.

Se rehicieron su fortaleza y sus murallas, mientras se multiplicó su población. El polígrafo Ibn al-Jatib aporta una viva descripción de su ciudad natal en este período: *«tiene rostro risueño, un aspecto fascinador, un río de copiosa corriente y muchos arroyuelos, frondosas arboledas... jardines y verdaderas delicias. All  se encontraba cuanto podía apetecer de molinos de rueda y de mujeres hermosas, que curaban los males del corazón. Tenía calles angostas y pendientes y, para transitarlas, había que pasar por gargantas estrechas...»*.

La ca da de Antequera, Archidona y otras plazas fronterizas aumentó su importancia estratégica en el siglo XV. Finalmente, en 1482 y 1485, fue atacada en vano, por Fernando el Católico, que hubo de retirarse con cuantiosas pérdidas. En mayo de 1486, tras un penoso asedio y duros asaltos que quedaron entre las gestas bélicas más notables de la guerra, acabó por capitular. La entregó el mismísimo Boabdil, mientras sus cinco mil almas, al decir de los cronistas, marchaban camino de Granada.

Siguió la repoblación y la renovación de sus edificios por sus nuevos señores cristianos, prolongando hasta el presente su papel como encrucijada de caminos, lugar de mercado y comercio y capital de una rica comarca.

3. Desarrollo de los trabajos

Con motivo de las obras de la línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada. Tramo: Arroyo de la Viñuela – Quejigares. Plataforma, se ha realizado desde el pasado mes de julio un control arqueológico de movimiento de tierras para determinar posibles incidencias sobre el patrimonio arqueológico.

En el proyecto de obra se diferenciaban cuatro zonas de actuación:

- Desmante inicial: del p.k. 500+000 hasta el p.k. 500+631.500
- Viaducto sobre el arroyo de la Viñuela: del p.k. 500+631.500 hasta el p.k. 501+110.500
- Túnel de Quejigares: del p.k. 501+215 hasta el p.k. 504+540.234
- Desmante final: del p.k. 504+540,234 hasta el p.k. 504+910.737

Los trabajos mecánicos no dieron comienzo hasta el mes de septiembre realizándose labores de desbroce superficial y los primeros desmontes desde el p.k. 500+000 prolongándose hasta el inicio del viaducto en el p.k. 500+631.500.

En el seguimiento de los trabajos de desmante se pudo registrar una secuencia estratigráfica formada por dos únicos estratos:

- U.E.101: estrato de tierra color marrón oscuro. Este nivel queda asociado al uso agrícola del entorno.
- U.E.102: estrato de tierra vegetal color marrón claro. Nivel geológico natural.

Durante los meses de octubre y noviembre se realizaron los trabajos de excavación por medios mecánicos en la zona de ubicación de la plataforma en la que únicamente se documentaron estratos vinculados a la formación geológica del entorno bajo la capa de tierra asociada al uso agrícola.

En el mes de diciembre los trabajos en la plataforma prosiguieron si bien ya incidiendo en el nivel geológico natural, representado por margas y arcillas de tonalidades rojizas y amarillentas. Igualmente se realizaron desmontes en la zona del emboquille durante los meses de diciembre y enero, afectando de igual modo sobre el nivel geológico natural que aflora bajo el estrato de tierra vegetal asociado al uso agrícola.

4. Conclusiones

Durante el control arqueológico de movimiento de tierras realizado en las obras de la línea de alta velocidad que nos ocupa no se han documentado ningún tipo de elemento estratigráfico ni estructural de entidad arqueológica, viéndose afectado única y exclusivamente el nivel de uso agrícola en cultivo en la actualidad y el horizonte estéril que representa el nivel geológico natural de la zona, constituido, como se dijo anteriormente, por margas y arcillas rojizas y amarillentas.

Y con ello, pues, concluimos que el desarrollo normal de las obras no supone ya afección alguna sobre el patrimonio histórico, habiéndose alcanzado ya el horizonte estéril.