

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2009

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

**ARTÍCULO ANUARIO DE LA INTERVENCIÓN
ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA SITUADA EN AVDA.
DE SAN AMADOR 128 Y AVENIDA DE LA VÍA VERDE
DEL ACEITE, MARTOS (JAÉN)**

Directora: Mari Carmen Cortés López

Resumen: Nuestro centro de estudio se localiza en el área denominada del Ferrocarril, concretamente en un solar cercano a la antigua estación, separado únicamente de ésta por otro parcelario. Al Noroeste de nuestro solar, discurre el conocido camino de cicloturismo y senderismo de la Vía Verde, lugar por el cual transcurría desde 1893 a 1985, el trazado de las vías férreas. En este lugar se ha llevado a cabo una intervención arqueológica preventiva, durante los meses de Octubre y Noviembre, de 2009. Los resultados obtenidos, si bien, no muestran existencia alguna de vestigios arqueológicos de época antigua, sí que son interesantes desde el punto de vista de la arqueología industrial, y de la historia reciente de Martos con la llegada del ferrocarril a finales del siglo XIX.

Summary: Our study center is located in an area called the railroad, particularly on a site near the old station, separated from it by only one plot. Northwest of our site, runs the popular biking and hiking path to the “Via Verde”, the place through which passed from 1893 to 1985, the route of the railway. This place has conducted archaeological preventive intervention during the months of October and November, 2009. The results, though, do not show any existence of archaeological remains of ancient times, they are interesting from the standpoint of industrial archeology, and recent history Martos with the arrival of the railroad in the late nineteenth century.

1. INTRODUCCIÓN

El solar objeto de nuestra intervención se localiza entre la Avenida de la Vía Verde del Aceite y Avenida de San Amador a la altura del número 128. El solar se encuentra en un enclave único desde el punto arqueológico por ubicarse en la zona protegida conocida como “Zona Arqueológica del Polideportivo de Martos” y más concretamente dentro del “Área del Ferrocarril o de la Vega”, al oeste de la ciudad, en una zona de nueva edificación.

La información arqueológica obtenida en el área arqueológica del Polideportivo de Martos, fruto de las intervenciones llevadas a cabo en esta zona desde 1991, pusieron de manifiesto la existencia de importantes vestigios históricos que abarcan desde el periodo Neolítico, pasando por la ocupación romana hasta llegar a la dominación musulmana. El importante potencial arqueológico de esta zona, hizo necesaria su declaración y delimitación con la categoría arqueológica.

2. LOCALIZACIÓN DEL SOLAR

El solar cuenta con una superficie total de 537 m², posee planta rectangular con frente de fachada a Avenida de la Vía Verde del Aceite y Avenida de San Amador. Al Noroeste de nuestro solar, discurre el conocido camino de cicloturismo y senderismo de la Vía Verde, lugar por el cual transcurría desde 1893 y 1985, el trazado de las vías de trenes cisternas destinados al transporte del aceite de las campiñas, vino, carbón y plomo de las minas de Jaén, uniendo en un trazado de casi 115 Km Jaén y Campo Real. Al Sureste encontramos la Avenida de San Amador, antiguo Paseo de la Estación. Los lados Noreste y Suroeste del solar, lindan con dos parcelarios aún sin edificar.

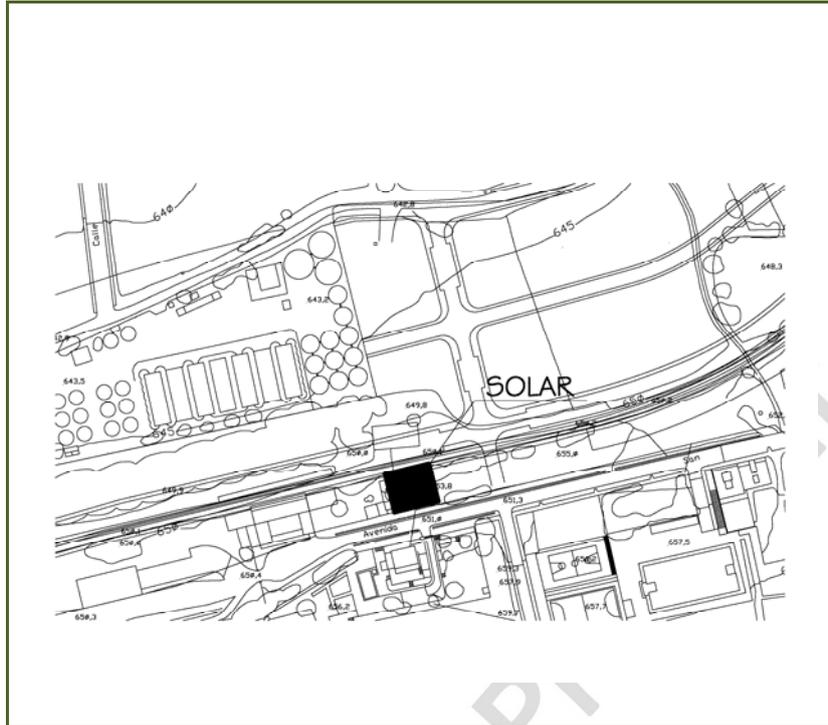


Figura 1: Plano de situación del parcelario

3. DESARROLLO DE LA INTERVENCIÓN

El desarrollo de la intervención se ha ajustado, a las propuestas recogidas por la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de la Junta de Andalucía, en materia de intervenciones arqueológicas.

El primer paso ha consistido en documentar fotográficamente el estado en que se encontraba el solar antes de comenzar la intervención. Seguidamente se ha documentando, de manera gradual, el avance de las tareas, desde su inicio, con las labores de limpieza, seguido por el planteamiento de sondeos. Para controlar de manera más efectiva de las labores, hemos dividido el solar, en tres sectores:

- **SECTOR A:** Corresponde a la zona NW del solar que, comunica con la Avenida de la Vía Verde del aceite. En él se localizan los sondeos 1, 2, y 3, todos ellos de 4x4 m.

- **SECTOR B:** Localizado entre el sector A y C, se trata de la zona intermedia del solar en el que se localizan los sondeos 3, 4 y 5, todos ellos de 4x4 m.
- **SECTOR C:** Localizado en la zona SE del solar. Comunica con Avenida de San Amador. En él se localizan los sondeos 6 y 7, de 2x3 m.

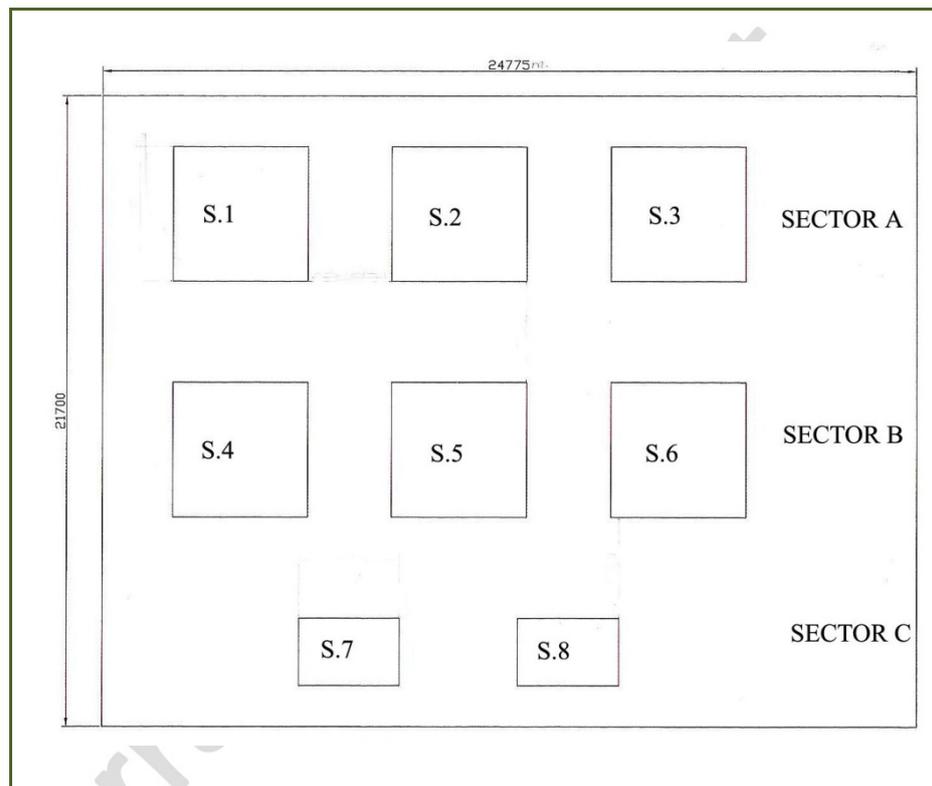


Figura: 2: Planteamiento de Sondeos

El desarrollo de la intervención ha sido realizado en dos fases:

FASE I:

Esta fase corresponde a un primer rebaje, consistente en la retirada manual del estrato más superficial, compuesto por sedimento limoso en el cual ha sido localizados materiales de desecho de época coetánea.

Tras la retirada de este estrato, y a pocos centímetros del rasante comenzaron a vislumbrarse las primeras estructuras a documentar, restos murarios y fragmentos de pavimentos asociados a estas estructuras (Sector A).

FASE II

Dada la escasa entidad de los pavimentos, elaborados con mortero de cal sobre capa de gravilla y ceniza, cuya datación corresponde a una fase coetánea, hemos procedido a su desmonte.

A pocos centímetros del rasante y bajo un fino estrato de relleno, se ha localizado el sustrato geológico, en el cual han sido halladas restos de zanjas de cultivo, localizadas en su mayor parte en el sondeo 5 (Sector B).

4. SECUENCIA CRONOLÓGICA

Después de un estudio pormenorizado de las estructuras muebles (fábrica, cotas, dimensiones, ubicación, etc.), se plantea la secuencia cronológica que mostramos a continuación:

PERIODO CONTEMPORÁNEO

Las diferentes fases de construcción y ocupación que se han podido articular, han sido establecidas en base al estudio de las unidades estratigráficas y los complejos estructurales documentados, atendiendo siempre a su localización en el espacio, sus cotas de nivel, el estudio del material mueble localizado en los distintos depósitos sedimentarios y a la labor de documentación realizada, a través de la cual hemos podido interpretar con mayor rigurosidad la mayoría de estructuras edilicias halladas en nuestro solar.

No existe una secuencia estratigráfica demasiado compleja, dado que el sustrato geológico a penas se encuentra en la mayoría de los sondeos a escasos centímetros del rasante. Las unidades estratigráficas sedimentarias, pertenecen mayoritariamente a procesos deposicionales de época contemporánea. Del mismo modo, las estructuras inmuebles localizadas, pertenecen exclusivamente a esta época, que nosotros hemos dividido en tres fases:

FASE I (Finales del siglo IX)

Pertenecientes a esta fase, ha sido hallada una zanja de 12 x 0,5 m (UC 7), que atraviesa el sector A (sondeos 1,2 y 3), corriendo paralela a la Vía Verde con una orientación NE-SW, dirección estación de ferrocarril. En esta zanja se ha documentado una tubería de hierro de 12 cm de diámetro (UC 37). La orientación, dirección, nivelación y buzamiento nos hacen pensar que comunicaría con la antigua estación del ferrocarril, funcionando como medio de desagüe de aguas de ésta en un momento en el cual aún no existían estructuras edilicias en nuestro solar.



Lámina 1: Zanja, y tubería localizada en el sondeo 1

FASE II

Pertenecientes al tercer tercio del siglo XIX, han sido localizados los restos de una cimentación que también corre paralela a la Avenida de la Vía Verde, situada en el mismo eje de fachada de la antigua estación del ferrocarril, situada a escasos metros de nuestro solar. Esta estructura posee fábrica de mampostería, con piedras de mediano tamaño trabadas con argamasa de arena y cal. Esta estructura, se apoya en la zanja de la tubería anteriormente comentada y en su colmatación, lo que nos indica que pertenece a un momento posterior. Al parecer, y después de consultar antiguos planos del lugar, se trata de los restos murarios de un edificio relacionado con la vida del ferrocarril,

destinado a albergar en su interior, un sistema de abastecimiento de agua de las antiguas locomotoras a vapor.

Relacionada con esta fase, ha sido localizada en el sondeo 4, una estructura circular (U.C 23), que posee la misma fábrica que la anteriormente comentada, piedras de diverso tamaño trabadas con argamasa de arena y cal. A pesar de su escasa potencia y de que solo ha sido excavada según proyecto una pequeña porción de la estructura, no cabe duda por su localización, morfología y fábrica, de que se trata del sistema de anclaje de uno de los dos depósitos para el abastecimiento de agua del ferrocarril.

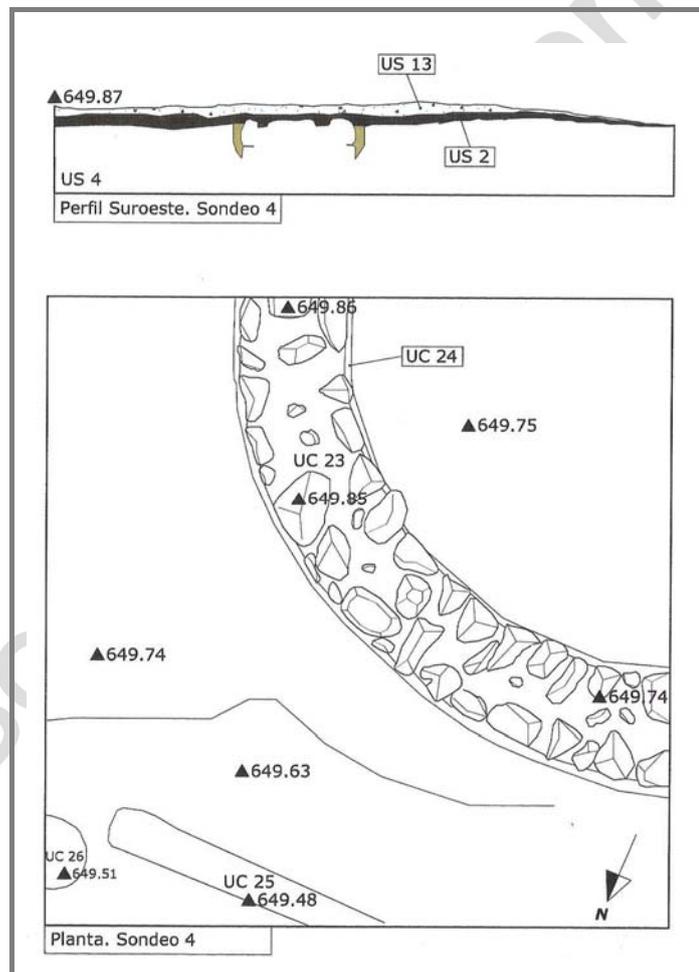


Figura 3: Planta y perfil Suroeste del sondeo n° 4. Localización de U.C 23 (sistema de anclaje de los depósitos de agua)

Es necesario detenernos en esta estructura dada su importancia para la arqueología industrial de Martos. Una vez construida la estación de ferrocarril a finales del siglo XX, se edificarán en un momento inmediatamente posterior, una serie de

edificios anexos: casas de los guardas del ferrocarril, muelle cubierto para mercancías y un edificio descubierto, encargado de surtir de agua la antigua maquinaria ferroviaria. Nuestro solar se ubica concretamente en el lugar que antes ocupaba este último edificio como así lo demuestran los restos que hemos podido documentar.

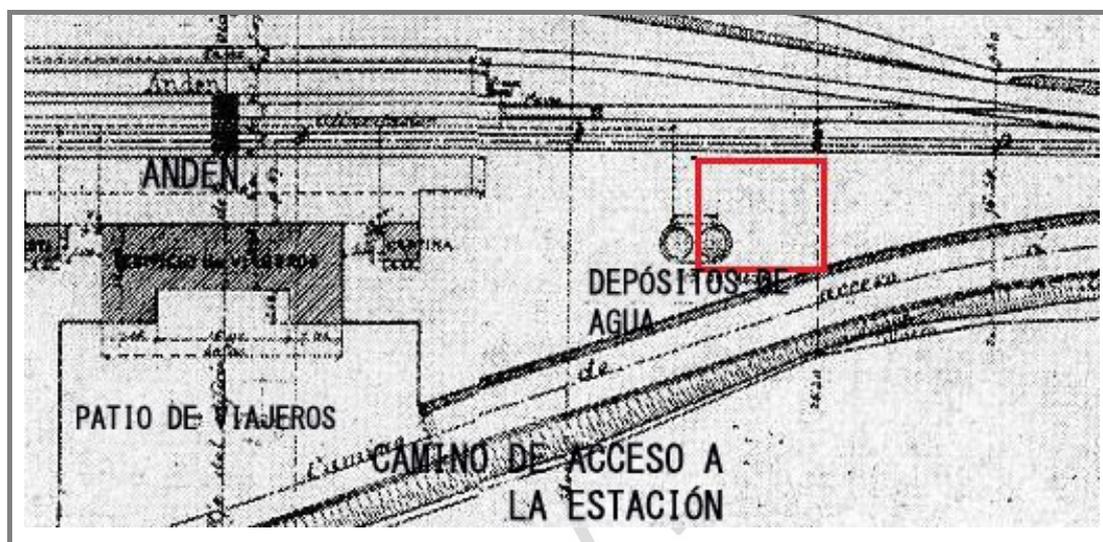


Figura 4: Detalle con la localización de nuestro solar en planta, donde vemos el lugar que ocuparían los depósitos de agua. (Planimetría del lugar a principios del siglo XX. Lámina cedida por el Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los ferrocarriles Españoles)

FASE IV. (Tercer tercio del siglo XX)

A esta fase pertenecen los restos de una cimentación perteneciente al verjado del lado Sureste de nuestro solar (U.C 3). La estructura presenta una fábrica de mampuesto con piedras de pequeño tamaño trabadas con arena y una pequeña porción de cemento.

Su zanja de cimentación (U.C 5) aparece cortando el sustrato geológico (U.S 4). En su sección más septentrional, esta zanja también corta a la U.C 3 (cimentación muraria perteneciente a la fase anterior). Con estos datos queda demostrada que la estructura U.C 3 pertenece a un momento posterior a UC 2, además su fábrica con materiales de fabricación posterior (cemento), corroboran nuestra teoría. La interpretación de que esta estructura corresponda a un sistema de verjado queda demostrada con las fotos que un particular ha cedido para ayudar a documentar de nuestro informe.



Lámina 2: Vista cenital del sondeo3. Localización de estructuras

FASE V. (Finales del siglo XX, principios siglo XXI)

Pertenecientes a una época casi coetánea, pertenece un sistema de desagües a través de tuberías de hormigón de 50 cm de diámetro (UC 12 y UC 35). Este sistema, ya en desuso atraviesa nuestro solar, recorriendo los sondeos 1 y 7, comunicando la Avenida de San Amador lugar donde se situaría el sumidero con la Avenida de la Vía Verde donde al parecer desagüaba esta red de alcantarillado.

4. ESTUDIO DEL MATERIAL MUEBLE

Durante el transcurso de nuestra intervención, sólo ha sido localizado material cerámico. Este material pertenece a diversos periodos y culturas pero forma parte de rellenos contemporáneos. Los sondeos 1, 2 y 3 son los que más fragmentos cerámicos han ofrecido dada la mayor potencia de colmatación aquí localizada. La mayor parte de los fragmentos son de pequeño tamaño y amorfos, con predominio de pastas rojizas de

cocción oxidante. Los desgrasante son finos lo que otorgan a la cerámica menor grosor en las paredes.



Lámina 3: Fragmentos cerámicos, US 6. Sondeo 3

Las Unidades sedimentarias 3 y 6, poseen mayor densidad de fragmentos cerámicos. La mayoría de estos fragmentos pertenecen al periodo contemporáneo, concretamente a los siglos XIX y XX.

Las zanjas de cultivo halladas en el sondeo 5, no ofrecen ningún material asociado que nos pueda ayudar a datarlas. Los sondeos 6, 7 y 8, apenas ofrecen muestra de material dada la cercanía del sustrato geológico al nivel del rasante.

BIBLIOGRAFÍA

- BARBA COLMENERO, Vicente: *La Zona Arqueológica del polideportivo de Martos*. Primeras propuestas. ALDABA, nº 14. Agosto, 2003.
- BURGOS NÚÑEZ, Antonio: *Así se construyó la Estación de Ferrocarril de Martos. Proyecto inicial y primeras modificaciones*. ALDABA, nº9. Diciembre, 2000.
- BURGOS NÚÑEZ, Antonio: *El ferrocarril en Martos*. ALDABA, nº 4. Agosto 1998.
- CABELLO CANTAR, Ana: *Un paseo por la arquitectura historicista marteña*. Excmo. Ayuntamiento de Martos. Consejería de Cultura. 1998.
- HERVAS MALO DE MOLINA, M^a Carmen: *Las obras en el Martos del Archivo Histórico*. ALDABA, nº 8. 2000.
- NIETO ALBERT, Luis: *La geología del término municipal de Martos*. ALDABA, nº8. Agosto, 2000.
- LIZCANO PRESTEL: *El Polideportivo de Martos (Jaén). Un yacimiento Neolítico del IV milenio a.C.* Publicaciones Obra Social y Cultural Caja Sur. 1999.
- OCHANDO ORTÍZ, Manuel: *Así era Martos. Sus gentes, urbanismo e idiosincrasia*. Centro de Estudios Históricos de Andalucía. 2001.
- *Plano general estación del ferrocarril en Martos*. Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los ferrocarriles Españoles. Ref: A_0146_001_001-