

# **ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA**

## **2009**

**BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT**

## **CONTROL ARQUEOLÓGICO DE MOVIMIENTOS DE TIERRA AUTOVÍA A-316, TRAMO CONEXIÓN CON CN-322 ENLACE DESDE BAEZA (CTRA).**

**ROSA FERNÁNDEZ CASADO**

**Resumen:** El trazado proyectado para el tramo objeto del presente proyecto se define como una actuación lineal. El tramo de estudio se localiza casi en su totalidad en el Término Municipal de Baeza, ocupando una parte mínima del TM de Úbeda. La longitud total del tramo es de 8.100 metros. El origen del trazado comienza en las inmediaciones del enlace con la carretera N-322, situado en el Punto Kilométrico (en adelante PK) 142+600 de la misma. El final se realiza tras la conexión oeste de Baeza en el PK 8+120.

Este tramo de autovía no ha localizado ningún tipo de indicadores arqueológicos por lo que el impacto de la actuación desarrollada no ha supuesto el deterioro o la destrucción de ningún tipo de elemento patrimonial.

**Summary:** The path projected for the section object of this project is defined as a linear performance. The stretch of study is located mostly in the town of Baeza, occupying a minimum part of the TM of Úbeda. The total length of the section is 8,100 meters. The origin of the path begins in the vicinity of the link with the N-322 road, located at kilometre (in later PK) 142+ 600 of the same. The end is done after connecting West of Baeza in the PK 8+ 120.

This stretch of motorway has not located archaeological indicators of any kind so the impact of the developed performance has not meant the deterioration or destruction of any kind of asset.



*Figura 1. Ortofotografía del área de estudio. Fuente I.C.A. Elaboración propia.*

Todo el itinerario por el que transcurre el trazado de la variante se encuentra ubicado en la ladera de la loma de Baeza, discurriendo gran parte del trazado a media ladera, encuadrándose ya dentro de la depresión del río Guadalquivir. Desde el punto de vista topográfico, la traza de proyecto tendrá su punto alto en el origen del proyecto (Conexión con la CN-322), para conectar a media ladera en el enlace Este de Baeza. A partir del P.K. 2+700 aproximadamente la traza se eleva (1 % aproximadamente) hasta el P.K. 5+050 donde vuela a descender hasta el final del tramo de Estudio, donde se adentra en un importante desmonte.

El tramo correspondiente a este proyecto se encuentra encuadrado dentro del eje que atraviesa de NE-SO la zona central de la provincia de Jaén. El tramo origen objeto del presente proyecto se unirá a la N-322 para dar continuidad hacia Linares y N-IV por un lado y hacia Albacete por el otro, conectando allí con la autovía A-31, Madrid – Alicante y toda la red de carreteras de la España Oriental.

## **MEDIO FÍSICO.**

Todo el itinerario por el que transcurre el trazado se encuentra ubicado en la ladera de la loma de Baeza, discurriendo gran parte del trazado a media ladera. El trazado se asienta geológicamente sobre materiales de la Depresión del Guadalquivir, siendo fundamentalmente una formación detrítica y carbonatada de edad terciaria, conocida como Unidad de Porcuna, compuesta por una alternancia de arcillas margosas y areniscas y/o calcarenitas. La formación más antigua es la compuesta por arcillas margosas del Mioceno Superior (Tortonense), mientras que en los pisos superiores va aumentando el tamaño de grano y predominando los niveles de areniscas, perteneciendo al Andaluciense.

Las formaciones terciarias localizadas son autóctonas de la cuenca de Guadalquivir, cuya disposición es básicamente horizontal, consecuencia de la falta de afección de la zona por una tectónica relevante lo cual se corrobora con la ausencia generalizada de fallas, aunque ésta también puede deberse a la litología eminentemente margosa de los materiales de la zona que enmascara este tipo de accidentes. Sobre estos materiales se han acumulando durante el cuaternario suelos coluviales y eluviales de carácter eminentemente arcilloso.

La presencia de los materiales predominantes de la zona objeto de estudio, fundamentalmente arcillo margosas, condiciona la morfología de la zona por la que discurre el trazado, que mayoritariamente es suavemente alomada con formas redondeadas.

De vez en cuando estos suaves relieves se ven interrumpidos por escarpes o relieves positivos que destacan sobre el resto, correspondiendo a los niveles de arenisca intercalados. Su resistencia a la erosión es mayor y se encuentran menos remodelados por los agentes atmosféricos. En las zonas donde estos niveles presentan mayor espesor, al quedar descubiertas por la erosión, forman superficies estructurales sobre una de las cuales se ubica la población de Baeza.

## **METODOLOGÍA Y JUSTIFICACIÓN DEL PLANTEAMIENTO.**

La metodología de trabajo a desarrollar en esta actividad ha consistido en la vigilancia de todas aquellas actuaciones mecánicas que implican una afección al subsuelo, con el objetivo principal de detectar la presencia de posibles yacimientos arqueológicos, para una vez detectados, adecuar el ritmo de los trabajos, tal y como recoge el RAA, que establece para el Control \_ Arqueológico (art 3c, Título I del R.A.A vigente) "El ritmo y los medios utilizados en los movimientos de tierra deberán permitir la correcta documentación de las estructuras inmuebles o unidades de estratificación, así como la recuperación de cuantos elementos muebles se consideren de interés. Ocasionalmente se podrán paralizar de forma puntual los movimientos de tierra durante el periodo de tiempo imprescindible para su registro adecuado. Se procederá a usar medios mecánicos especiales, como es el caso de limpieza, incluso paralizando los mismos, para desarrollar Sondeos Arqueológicos, art 3b, Título I del R.A.A. vigente), "... remoción de tierra en la que predomina la profundidad de la superficie a excavar sobre la extensión, con la finalidad de documentar la secuencia estratigráfica completa del yacimiento...", para poder caracterizar y evaluar el grado de impacto.

Previo al inicio de los trabajos de desmonte, se planteó a la dirección de obra que se pusiera en conocimiento del equipo de arqueólogos el plan de trabajo para adecuar las visitas a los desmontes que arqueológicamente pudieran entrañar algún riesgo, ya que la totalidad de los desmontes llegan a una cota de estratos estériles arqueológicamente.

Para conocer la posición exacta en la que se han desarrollado estos trabajos, hemos utilizado la fotografía aérea de la zona, a escala 1:500 m, junto con los planos del trazado y de replanteo que nos proporcionó la empresa constructora. En estos planos el trazado aparece dividido a su vez en trece tramos a una escala 12.000, en el que aparecen reflejados el antiguo y el nuevo trazado, las bases de replanteo, los puntos kilométricos del nuevo trazado, así como elementos geográficos y antrópicos que nos facilitaron la ubicación en el terreno. Sobre el mismo, la zona de actuación aparece delimitada por bases de replanteo (con coordenadas precisas en UTM, junto con la altitud del punto), junto con estacas colocadas por los topógrafos, indicando los puntos kilométricos, con una separación de 20 metros.





Lám. 1.- Fotografía aérea de los desmontes en la traza

En el Control Arqueológico de los Movimientos de Tierra que se ha desarrollado desde el mes de Abril hasta el mes de Octubre de 2009, la actuación de vigilancia consistió en seguimientos semanales, desde un mínimo de dos días (jornadas laborales) por semana hasta un control todos los días de la semana, dependiendo de los distintos ritmos de trabajo que ha tenido la realización de los trabajos de desmonte y remociones de tierra. Tenemos que destacar que estos trabajos no han seguido un orden lineal en el trazado de la carretera, comenzando a realizarse desmontes en puntos distantes unos de otros.

Los movimientos de tierra efectuados en la construcción de la Variante de Baeza, apenas han supuesto riesgo para el patrimonio arqueológico ya que la zona fue altamente alterada en la construcción de la antigua carretera, con cuyo trazado la presente obra coincide desde principio a fin.

Los principales movimientos de tierra han consistido en la ampliación de los taludes existentes para la duplicación de la calzada, con una potencia media de cubierta vegetal de 30 centímetros, ya que es una zona en ladera, que sufre grandes movimientos de tierra erosivos provocados por las arroyadas que caen desde la loma de Baeza, en la que las margas suelen aflorar excepto en las cuencas colmatadas de antiguas arroyadas.

#### **VALORACIÓN FINAL.**

Los trabajos de Control Arqueológico de los Movimientos de Tierra a lo largo del tramo de Autovía A 316 (tramo conexión con CN 322 - enlace Oeste de Baeza), no han localizado ningún tipo de indicadores arqueológicos en los distintos movimientos de tierra realizados en toda la traza de la obra. No se han localizado ningún tipo de evidencias, de restos materiales, ni depósitos arqueológicos. De igual modo no ha sido detectado ningún tipo de estructura o resto de ella, por lo que podemos concluir que el impacto de la actuación desarrollada no ha supuesto el deterioro o la destrucción de ningún tipo de elemento patrimonial.