

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2011

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

**A.A.P. TIPO CONTROL DE MOVIMIENTO DE TIERRAS EN EL AMBITO DE LAS
OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-421 DE
VILLAFRANCA DE CÓRDOBA A VILLANUEVA DE CÓRDOBA. TRAMO P.K. 39 +
000 AL 51 + 300.**

José Valderrama Jiménez
Arqueólogo.

RESUMEN

En estas páginas exponemos los resultados obtenidos durante la intervención arqueológica tipo Control de Movimiento de Tierras en el ámbito de las obras de acondicionamiento de la carretera A.421 de Villafranca de Córdoba a Villanueva de Córdoba. Tramo P.K 39 + 000 al 51 + 300.

ABSTRACT

In these pages we present the results obtained during the control intervention type archaeological excavation in the scope of the refurbishment of the A421 road to Villafranca de Villanueva of Córdoba Córdoba. Tranche P.K. 39 +000 to 51 +300

RÉSUMÉ

Dans ces pages, nous présentons les résultats obtenus lors de l'excavation type de commande intervention archéologique dans le cadre de la rénovation de la route A421 à Villafranca de Villanueva de Córdoba Córdoba. Tranche P.K. 39 000 à 51 300

1.-INTRODUCCIÓN.

El objeto perseguido consistió en estudiar el entorno del trazado de la carretera A-421 entre Villafranca de Córdoba y Villanueva de Córdoba, lo que conllevó lógicamente a la elaboración del estudio pertinente que detalle el diseño de la misma, contemplando la totalidad de las indicaciones que se desprenden de la lectura del escrito emitido al respecto desde organismo competente.

La redacción del Proyecto de acondicionamiento de la carretera A-421 de Villafranca de Córdoba a Villanueva de Córdoba. Tramo P.K. 39+000 al 51+300, ha sido encargado por BRUESA CONSTRUCCION. El estudio actual en desarrollo corresponde a la CLAVE: 2-CO-1482-0.0-0.0-PC y EXPEDIENTE: C-CO1020/PPR0.

2.- DATOS TÉCNICOS DE LA INTERVENCIÓN Y DESARROLLO DE LOS TRABAJOS.

En este apartado describimos la actuación a lo largo de todo el proceso del Control arqueológico de Movimiento de Tierras. Como ya se ha mencionado, el objeto perseguido fue estudiar el entorno del trazado de la carretera A-421 entre Villafranca de Córdoba y Villanueva de Córdoba, y poniendo especial énfasis en la posible aparición de yacimientos megalíticos, muy habituales en esta zona, además de preservar los existentes como el yacimiento de las Almagreras o el de las Navas muy próximos al nuevo trazado de la carretera.

Según lo establecido por la resolución del 18 de junio de la Delegación Provincial de Cultura, se instaba a la empresa promotora de dicha obra a desarrollar una Actividad Arqueológica Preventiva, del tipo Control Arqueológico de Movimientos de Tierras, con objeto de establecer las cautelas de protección que fueran necesarias, y en el caso de producirse un hallazgo de interés, se actuaría según lo establecido por el Artículo 50 de la Ley 1/91 de 3 de julio, del Patrimonio Histórico de Andalucía, comunicándolo a la Consejería Provincial de Cultura de forma inmediata.

Por lo que respecta al PLANTEAMIENTO ARQUEOLÓGICO, se siguió el expuesto en el proyecto-solicitud, teniendo en cuenta los objetivos propuestos en el proyecto de actuación, la normativa vigente, así como las particularidades específicas de la carretera de Villanueva de Córdoba (A-421), planteábamos **dos fases de trabajo** que consistían en:

- Una **primera fase** en la que los trabajos se centraron en la limpieza y adecuación de la totalidad del área a intervenir donde se llevó a cabo un primer rebaje de la capa vegetal, con una potencia media de 30 cm.
- Una **segunda fase** en la se efectuó un segundo rebaje por capas hasta alcanzar la cota del cajeadado a pavimentar y que fue diferente en cada sector y subsector debido al desnivel que presentaba el terreno.

Con cada una de las mencionadas fases de trabajo, se pretendió documentar cotas de arranque, así como intentar localizar restos que pudieran ser afectados por las obras de acondicionamiento de la carretera.

A continuación se desarrolla un resumen del trabajo realizado en el ámbito de las obras de acondicionamiento de la carretera A-421 de Villafranca de Córdoba a Villanueva de Córdoba, tramo P.K 39 + 000 al 51 + 300. . La intervención arqueológica tipo Control de Movimientos de Tierras es una parte esencial en el

proyecto de conservación de los numerosos yacimientos que en la zona de Villanueva existen.

La intervención comenzó con un planteamiento inicial de sectorizar todo el trazado de la nueva A-421 debido a su extensa longitud (11,2 Km.). Así pues, se determinaron cinco sectores, atendiendo a la topografía del terreno. Para intentar hacer más comprensible la evolución de los trabajos realizados, desglosaremos las actuaciones llevadas a cabo en cada uno de los sectores:

Sector 1: P.K 39 + 000 al 41 + 700. Plano 3.

El sector-1 presenta una topografía con un desnivel poco acusado del 3 % y con una vegetación típica de la penillanura de los pedroches consistente en pastizales, dehesas y rematales. La suave morfología que tiene este sector hace que no sean demasiado frecuentes los afloramientos típicos de granito y sólo lo podemos observar en las trincheras de la carretera o rebajando los sustratos superficiales (Véase Lámina 4) Por esta razón, en este sector no hizo falta realizar ningún tipo de voladura.

Una vez retirada la cubierta vegetal se procedió al ensanche y rebaje para el cajeadado de la nueva carretera sin que se hayan podido documentar ningún tipo de estructura, alcanzándose una cota media de 2 m sobre el nivel del terreno anterior. La estratigrafía observada evidencia, al igual que en los demás sectores, dos periodos; el contemporáneo y el geológico. Al periodo contemporáneo pertenecen las unidades estratigráficas 1, 2, y 4 y hacen referencia a un grupo de estratos niveladores para el asentamiento de la antigua carretera o U.e 3. (Véanse Láminas 1, 2 y 3.). El periodo geológico viene definido por rocas tardihercínicas o U.e 5.

Los trabajos del control de movimientos de tierras comenzaron en el P.K. 39 + 000 con un rebaje medio de unos 30 cm a ambos lados de la carretera hasta el P.K 39 + 100, (U.e 2). A partir de este punto y hasta el P.K. 39 + 180 se procedió a un rebaje de entre 0 y 2,50 metros debido a una pendiente del terreno. Seguidamente,

en la margen izquierda de la carretera, en dirección a Villanueva, se procedió a realizar un relleno aproximado de unos 2,10 metros con el objetivo de nivelar la nueva calzada (P.K. 39 + 180 al P.K 39 + 280). Nuevamente y debido a la pendiente del terreno, el punto kilométrico que va desde el 39 + 280 al 40 + 400 fue rebajado entre 0 y 2,50 metros. (Véase Lámina 8).

A partir de aquí y hasta el P.K. 40 + 700 el nuevo trazado de la carretera se desvía hacia la derecha. Para ello, en el margen derecho de la antigua calzada, se lleva a cabo un rebaje de entre 0 y 1,5 metros con el fin de reducir el número de curvas. En el tramo comprendido entre el P.K 40 + 700 hasta el P.K. 40 + 900 existe un desnivel bastante acusado por lo que se procedió a un relleno con una potencia media de 2 metros.

Para el drenaje de los diferentes arroyos y pasos de agua existentes a lo largo de todo el trayecto de la carretera, se colocaron estructuras de hormigón prefabricado. Así pues, en el P.K 40 + 180 se instaló una estructura cuadrada de hormigón de de 2x 1, 5 m. Igualmente, en los P.K. 40 + 840, 41 + 020, 41 + 380 y 41 + 463, se colocaron idénticas estructuras lo que supuso una afección al subsuelo en cada una de ellas de 2,50 x 2 m, sin que se pudieran observar ningún vestigio arqueológico. (Véase Lámina 5 y 6).

El nuevo trazado de la carretera en el P.K 40 + 900 hasta el P.K 41 + 700 suponía la eliminación de dos curvas a izquierdas bastante acusadas. Para conseguir este fin se tuvo que rebajar el margen izquierdo 4 metros mientras que en lado derecho se tuvo que rellenar progresivamente con zahorra y grandes piedras de granito, alcanzándose una potencia que en algunas zonas superó los 4,10 metros. (Véanse Láminas 10 y 11).

Sector 2: P.K 41 + 700 al 43 + 200. Plano 4.

Este sector a diferencia del sector-1 la cota media de afección al subsuelo fue de 3,10 m. En cuanto a la estratigrafía en este tramo es idéntica a la del sector 1 aunque con varianzas en las potencias de los estratos. Por lo dicho, una vez se retiró la cubierta vegetal nos encontramos con las capas o paquetes

contemporáneos para el asentamiento y nivelación de la antigua carretera, (U.U.E.E 6, 7 y 9). Igualmente, a lo largo de este sector se han llevado a cabo varios ensanches con el objetivo de eliminar curvas (Véase Lámina 7). Durante todo el rebaje no se han podido documentar estructuras arqueológicas.

Debido a un paso de agua que cruza la carretera en el P.K. 41 + 780 se colocó una estructura de hormigón prefabricado de 2 x 1,5 m. Para la colocación de dicha estructura se acometió una zanja de 2,50 x 2m.

A partir del P.K. 41 + 700 hasta 41 + 850 el desnivel del terreno hace que se acometa un relleno de entre 0 y 1 metro de potencia con tierra procedente de los rebajes anteriores. (Véase Lámina 12). Dicho relleno fue paso previo para el rebaje de entre 0 y 1 metro que se acometió en el P.K 41 + 850 hasta el P.K 42 + 000 para poder nivelar la calzada. (Véase Lámina 13).

A lo largo de casi todo el P.K. 42 se colocaron estructuras de hormigón prefabricado de 2 x 1,5 m con el objetivo de salvar pasos y escorrentías de aguas. Así pues, en los puntos kilométricos 42 + 240, 42 + 590 y 42 + 845 se instalaron estas estructuras que ocasionaron una afección al subsuelo de 2,50 x 1.50 m necesaria para su colocación.

En el P.K 42 + 000 hasta el 42 + 400, la antigua carretera se elimina con el objetivo de anular una curva peligrosa a izquierda. La eliminación de dicha curva supuso un enorme relleno (margen derecho) y rebaje (margen izquierdo, Véase lámina 14) que alcanzó los 4, 50 metros de potencia y profundidad respectivamente. La potencia que alcanzó el relleno en el P.K 42 + 400 hasta el P.K 42 + 950 osciló entre los 2 y 5 metros, utilizándose además grandes piedras de gratio y zahorra para compactar el terreno por el que discurría la antigua calzada.

El gran desnivel existente unido a la modificación del trazado de la nueva carretera hacia la derecha, hizo que en el P.K 42 + 950 al P.K 43 + 200 se rebajara en lado izquierdo una cota media de 4.50 metros (Véase Lámina 16), mientras que en el derecho se llevara una a cabo el mayor relleno de todo el control de movimientos de tierras alcanzándose una potencia de 6,90 metros con respecto a la

anterior calzada. En el P.K 43 + 080, se colocó una estructura de hormigón prefabricado de 2 x 1,5 m para canalizar un paso de agua por lo que se tuvo que realizar un agujero de 2.50 x 1.50 m para su ubicación.

Sector 3: P.K 43 + 200 al 46 + 000. Plano 5.

El sector 3 es junto con el sector 5 el que tiene una topografía menos abrupta, donde la carretera discurre en línea más o menos recta y con unas leves subidas y bajadas a lo largo de sus 2800 metros longitudinales, (véase Lámina 17). La cota media de afección en este sector apenas roza el 1.50 m con respecto a la antigua calzada. Los trabajos fueron encaminados con el objetivo de ensanchar y nivelar la nueva carretera. Para ello se procedió a la retirada de la cubierta vegetal (Véase Lámina 18), así como los paquetes niveladores contemporáneos (U.U.E.E 12, y 14). De igual manera, las encinas que se encontraban en el nuevo trazado, fueron trasladadas para su posterior reubicación, (Véase Lamina 19). En cuanto al nivel geológico en este sector (U.e 15), fue detectado cuando se acometieron los trabajos de encauzamiento del arroyo de las Navas que cruza transversalmente la calzada. (Véase Lámina 20). A lo largo de todo este sector no se han podido documentar ningún tipo de estructuras arqueológicas.

A partir del P.K 43 + 200 al P.K 44 + 800 el trazado de la nueva carretera discurre prácticamente por el mismo lugar que la anterior en una línea casi recta. Tras la retirada del alquitrán, se procedió a un rebaje de unos 0.50 metros en ambas cunetas para el posterior relleno de piedra y zahorra compactada que soportará la nueva pavimentación. Un poco antes, en el P.K 43 + 420, se colocaron dos estructuras de hormigón prefabricado de 2 x 1.5 m para encauzar un paso de agua. Para su colocación se procedió a un rebaje de 2.50 x 2 m en cada una de ellas sin que se pudieran detectar estructuras arqueológicas. Igualmente en el P.K 43 + 925 se colocó otra estructura de hormigón prefabricado aunque de mayor dimensión (3x1.5 m) por lo que la afección al subsuelo fue de 3.50 x 2 m.

En el P.K 44 + 560 el arroyo Navalconejo cruza transversalmente la carretera y para su encausamiento, se procedió a la colocación de otra estructura de

hormigón de 5 x 3 m lo que supuso una afección al subsuelo algo mayor, 5.50 x 3.50 m. (Véase Lámina 21).

Durante el P.K 44 + 800 al P.K 45 + 500, el nuevo trazado de la carretera deja a la izquierda la antigua calzada con el fin de eliminar dos curvas estrechas e intentar hacer el trazado más recto. Para ello se rebajó en la cuneta izquierda una cota media de 2 metros mientras que en la derecha se procedió a un relleno medio de 0,70 metros. También dentro de este tramo, se encauzó el arroyo de las Navas mediante una estructura de hormigón de 4,50 x 2,50. Igualmente, en el P.K comprendido entre el 45 + 500 y el P.K 45 + 600, se eliminó una curva a derecha mediante un rebaje comprendido entre 1 y 2 metros en el margen derecho, mientras que en el izquierdo, el rebaje fue de entre 0 y 4 metros debido al desnivel existente. Nuevamente en el P.K 45 + 680 se instaló otra estructura de hormigón prefabricado de 2 x 1,5 m con el fin de salvar un importante paso de agua que atraviesa la carretera.

Con el objetivo de nivelar todo lo posible, el tramo que discurre entre el P.K 45 + 600 y el P.K 46 + 000, se llevó a cabo un relleno progresivo de entre 0 y 3 metros. (Véase Lámina 22).

Sector 4: P.K 46 + 000 al 48 + 900. Plano 6.

En los sectores 4 y 5 es donde más cautela se ha tenido por la presencia de yacimientos adyacentes como son los yacimientos de Los Frailes-Serrezuela I (a 1 Km al Este del trazado), II (a 600 m al Este del trazado) y III (a 500 m al Este del trazado) o el yacimiento del Quintillo a escasos 3 Km al Oeste del trazado. En cuanto a topografía el sector 4 no difiere mucho del sector 3 siendo una prolongación más de éste aunque el terreno se va elevando paulatinamente. De la misma manera, la estratigrafía tampoco difiere. Una vez retirada la capa vegetal (U.e 16) y todos paquetes niveladores así como la carretera antigua (U.e 18) encontramos el nivel geológico o U.e 20. Es en este sector donde se procedió a la voladura del granito o U.e 20, al Este de la antigua carretera, entre el P.K 47 + 600 y el P.K 49 + 650 con el objetivo de eliminar una serie de curvas y hacer coincidir

el trazado recto de la calzada en el sector 3 (Véanse Lámina 23 y 25). La cota media de afección en la zona de voladura fue de 3,70 m.

El nuevo trazado comprendido entre el P.K 46 + 000 y el P.K 46 + 300 suponía la eliminación de parte de la antigua carretera por lo que realizó el desmonte de ésta y un rebaje de entre 0 y 1,50 metros en la parte izquierda de la calzada.(Véase Lámina 24). Por el contra, en la parte derecha, se acometió un relleno de 4 metros que nivelara la nueva pavimentación. Del P.K 46 + 300 al P.K 46 + 550 se tuvo que realizar un nuevo relleno de 2 metros de potencia para salvar un pequeño desnivel. Nuevamente, el nuevo trazado de la carretera hizo que entre el P.K 46 + 550 y P.K 46 + 950, se llevara a cabo un rebaje de 2 metros con el fin de suavizar una pequeña pendiente existente. (Véase Lamina 26). A partir de este punto kilométrico, el terreno empieza a elevarse por lo que nuevamente se tuvo que llevar a cabo un nuevo rebaje medio de 5 metros hasta el P.K 47 + 600, (Véase Lámina 27). Para compactar la zona rebajada se utilizaron grandes bloques de granito así como diferentes tipos de zahorra como relleno. En los puntos kilométricos 46+ 090, 46+ 310, 46+ 492, 46+ 750 y 46+ 890 se instalaron estructuras de hormigón prefabricado de 2 x 1.5 m con el fin de salvar y encauzar pasos de agua que atraviesan la carretera. Así pues se tuvieron que realizar zanjas de 2.50 x 2 m para su colocación.

El entramado de curvas mas acusado de todo el trazado se sitúa entre el P.K 47+ 600 y el P.K 48 + 650. Para su eliminación se llevaron a cabo una serie de voladuras en el granito en el margen izquierdo de la antigua calzada. La cota media de rebaje de la zona de voladura osciló entre 4 y 5 metros. Para nivelar el terreno con respecto al tramo anterior se rellenó el margen derecho con grandes piedras y zahorra (3 m.). Una vez realizadas estas voladuras sólo se tuvo que realizar un rebaje de unos 0, 50 metros hasta el P.K 48 + 900, (Véase Lámina 28). Sin embargo en los puntos kilométricos 47 + 560, 47 + 770, 47 + 887, 48 + 900, 48 + 050, 48 + 220, 48 + 440, 48 + 690, 48 + 800 y 48 + 965, la afección al subsuelo fue algo mayor (2.50 x 2 m.) debido a la instalación de estructuras de hormigón

prefabricados para el encauzamiento de numerosos pasos de agua y escorrentías que atraviesan la carretera.

Sector 5: P.K 48 + 900 al 51 + 300. Plano 7.

A partir del P.K 49 + 100 hasta el P.K 49 + 400 existen en la antigua carretera una serie de curvas que se han eliminado con el objetivo de realizar un trazado más recto que coincida con el último tramo de la A-421 a su entrada a Villanueva de Córdoba. Al igual que en el sector-4 para efectuar este objetivo se tuvieron que realizar una serie de voladuras al Este de la carretera (P.K 49 + 250 y el P.K 49 +400) para poder romper el consistente granito o U.e 25, (Véase Lámina 29). Así pues, la cota media de afección en esta zona de voladura fue de 3, 70 m. Referente a estratigrafía, este sector no difiere en nada con respecto a los demás sectores mencionados, encontrándonos por tanto una cubierta vegetal (U.e 20) y una serie de paquetes de nivelación contemporáneos así como la pavimentación de alquitrán de la antigua carretera (U.U.E.E. 22, 23 y 24). Tanto la cubierta vegetal como los paquetes de nivelación fueron retirados sin que se pudieran documentar estructuras arqueológicas.

En este sector y aparte de las voladuras mencionadas sólo se tuvo que acometer un rebaje de unos 0,50 m (margen izquierda) y un rebaje de entre 1 y 1,5 m (margen derecha) hasta el P.K 51 + 200, donde finaliza el Control de Movimientos de Tierras.

En cuanto a el encauzamiento de aguas, en este sector se instalaron cuatro estructuras de hormigón prefabricado de 2 x 1.50 m y una de 3 x 2m (para salvar el arroyo Almadillas), que supusieron una afección al subsuelo de 2.50 x 2 m cada una y otra de 3.50 x 2.50 m, sin que se hayan podido detectar ningún vestigio arqueológico. Los puntos kilométricos donde se ubican dichas estructuras son; 49 + 100, 49 + 300, 48 + 680, 50 + 435 (arroyo Almadillas) y 51+ 100.

3.- OBJETIVOS Y ADECUACIÓN METODOLÓGICA.

Tras analizar la forma de acometer los trabajos en el acondicionamiento de la carretera A-421, nuestro planteamiento técnico, se encaminó a sectorizar las distintas superficies de trabajo, concentrándonos especialmente en el ensanche que se realizará de la nueva carretera y en la superficie anexa al exterior a ella, diferenciando por tanto cinco sectores de actuación, ya mencionados en el anterior capítulo. El proyecto a evaluar, en relación a las potenciales afecciones de impacto arqueológico por obras, consiste en el ensanchamiento de traza de la actual carretera A-421 y en la eliminación de curvas mediante nuevo trazado, sobre todo en el tercio final del trazado en dirección Villanueva de Córdoba, debido a que la calzada actual tiene un ancho de apenas 5 m y se encuentra deteriorada superficialmente, presentando baches y descarnamientos. Igualmente, el cruce de los arroyos Navalconejo y arroyo de las Navas, cuyos cauces se unen y discurren en paralelo al trazado proyectado, serán drenados con unas dimensiones mayores. Además de estos arroyos, a la derecha del trazado, paralelo a éste desde el Pk 46+600 hasta el 49+400 aproximadamente, discurre el arroyo de las Almagreras.

El nuevo trazado que se plantea se ha intentado adaptar en todo momento a la carretera existente estando condicionado principalmente por las propias condiciones geométricas del trazado actual, por el drenaje y por el apartado medioambiental.

La zona se localiza íntegramente en el municipio de Villanueva de Córdoba, en su zona sur-centro-sureste. Es un municipio del valle de los Pedroches, consistente en una penillanura de meseta con inserciones lineales de dirección W-E a base de restos del macizo hespérico que conforman pequeñas serratas alomadas y poco abruptas que se elevan escasamente sobre los fondos de valle muy suaves que se presentan intersticialmente.

Todo el trayecto de acondicionamiento afectado por la nueva carretera presentaba la particularidad de estar emplazada en suelo virgen, a excepción de las afecciones realizadas en su día para la construcción de la antigua carretera. Esta ausencia de pavimento, fue la generadora de la cautela de control arqueológico, al

tenerse que rebajar la totalidad de la superficie hasta alcanzar la profundidad necesaria para la fijación de la nueva pavimentación asfáltica. Igualmente se controló de las remociones de tierras producidas tras la apertura de zanjas destinadas a la readecuación y mejora del sistema de drenaje.

La altimetría tomó como referencia según fue oportuno, las bases designadas como B-1, B-2, B-3, B-4 y B-5 que corresponden a cada uno de los sectores y que han sido facilitadas por D. Antonio José Mantas García.

- B-1, tomada en el P.K 39 + 000
 - $X = 362083$
 - $Y = 4231545$
 - $Z = 719$
- B-2, tomada en el P.K 41 + 900
 - $X = 360903$
 - $Y = 4234006$
 - $Z = 707$
- B-3, tomada en el P.K 44 + 300
 - $X = 360362$
 - $Y = 4236242618$
 - $Z = 618$
- B-4, tomada en el P.K 46 + 000
 - $X = 359925$
 - $Y = 4237869$
 - $Z = 625$

- B-5, tomada en el P.K 51 + 200
 - X = 358035
 - Y = 4242252
 - Z = 702

En cuanto a la profundidad alcanzada, se estimó oportuno que fuera la de afección, adecuándose a la topografía del terreno.

Previamente a la ejecución del vaciado de tierras, se procedió como ya hemos mencionado anteriormente, a limpiar y desbrozar exhaustivamente la superficie afectada por las obras, así como a retirar las encinas situadas en el nuevo trazado de la carretera para su posterior reubicación.

La TÉCNICA DE EXCAVACIÓN empleada, a pesar de obtenerse resultados negativos, se basó en los principios científicos tipificados por E.C. Harris por lo que se atendió de forma muy especial al estudio del proceso de estratificación, siendo considerado como un conjunto de modelos naturales de erosión y depósito entrelazados con alteraciones del paisaje originadas por el factor antrópico. Por tanto, se individualizó cada sedimento, con un número de referencia describiéndose mediante la distinción de criterios directos (color, textura, consistencia, composición, dureza...) e indirectos.

Durante todo el proceso de control arqueológico se han ido documentando los diferentes niveles, siendo los resultados obtenidos en la totalidad de la superficie excavada negativos. COMO PRIMERA CONCLUSIÓN A LOS DATOS OFRECIDOS POR ÉSTA, HAY QUE INDICAR QUE LA ZONA DE AFECCION DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-421 (Tramo P.K 39 + 000 al 51 + 300.), HA QUEDADO SUFICIENTEMENTE DOCUMENTADO.

En cuanto a la recogida de restos muebles de cultura material no hemos podido efectuarla por su total ausencia, a excepción de materiales de construcción contemporáneos y de una granada de mano procedente de un arsenal armamentístico de la época de la guerra civil muy próximo al trazado de la nueva A-421. El hallazgo de dicho artefacto, fue notificado a la guardia civil, quién se encargó de su posterior retirada.

4.- CONTEXTO HISTÓRICO ARQUEOLÓGICO.

La villa de Villanueva de Córdoba se halla enclavada en un territorio que ha sido utilizado por numerosas culturas a lo largo del tiempo, desde la Prehistoria, de la que se han encontrado numerosos indicios, entre los que destacan los abundantes sepulcros, como el dolmen de las Aguilillas, correspondiente al período calcolítico, que presenta una cámara poligonal irregular y un corto corredor de acceso. El ajuar funerario del dolmen consistía en abundantes platos de borde engrosado, hojas de sílex, cuentas de collar, hachas y algunas vasijas de cerámica no decoradas.

El historiador de las Casas-Deza sitúa el enclave de la actual población de Villanueva de Córdoba muy próximo al que en época romana ocupara el municipio de Solia. Hoy en día, la mayoría de los historiadores conviene en afirmar que en realidad Solia corresponde al actual yacimiento de Majadaiglesia, cercano a la Ermita de las Cruces, a 5 kilómetros de el Guijo. También contribuyó durante años a que se identificara erróneamente Solia con Villanueva de Córdoba el hecho de que

apareciera en el casco urbano de la localidad un ara votiva dedicada al dios romano Júpiter. En época romana, por este municipio pasaba la calzada romana que unía *Illiturgis* (Andújar), con la meseta. En época romana abundaron por estos parajes las explotaciones mineras de plomo y cobre, como lo han confirmado la multitud de pozos llenos de escoria procedente de las minas. De los yacimientos mineros de cobre podemos destacar el de "la Atalayuela", el del "Barranco de Góngora", el de "las Almagreras" y el de "la dehesa de la Concordia". En cuanto a los yacimientos de plomo, son de notar el de "el Torrejón", el de "la Garranchosa" y el de "las Tres Cruces"

Del período visigodo se encontró una lápida que hacía referencia a alguien llamado "Ilpericus", que data del año 665 después de Cristo. Más tarde, ya en la época de la Córdoba califal, pasaba por aquí uno de los ramales del camino que unía Córdoba con Toledo, llamado "Camino del Armillat". Dicho camino pasaba también por Adamuz. En 1155 toda la zona que forma el valle de los Pedroches fue reconquistada por los cristianos, reinando Alfonso VII. En cualquier caso, el predominio cristiano por estos contornos no se afirmó rotundamente hasta la decisiva victoria cristiana en la batalla de las Navas de Tolosa, en 1212, reinando en Castilla Alfonso VIII.

Afirma la tradición que, al igual que otras localidades de la comarca de los Pedroches, Villanueva de Córdoba fue fundada en el siglo XIV por vecinos de Pedroche que se asentaron aquí, huyendo de los efectos de la peste que en aquel momento assolaba toda la zona. El emplazamiento coincide con uno de los ramales del antiguo camino de Córdoba a Toledo. Sin embargo, el núcleo de población actual no nace hasta principios del siglo XV con el nombre de "Encinaenana", con vecinos del municipio de Pedroche. Su nombre actual data de 1499, aunque en algunos momentos llegó a denominarse también Villanueva de la Jara. El topónimo alude, según diversos autores, a la reafirmación de su independencia, tras intentar ser sometida por el Señorío de Santa Eufemia. Se pasó a llamar Villanueva de Córdoba o de la Jara en 1553. El 10 de abril de 1553, Carlos I le otorgó el título de Villa, siendo expedido el título de misma por su hijo Felipe II. Por este documento se sabe que contaba en dicho con 280 vecinos, y pagó por aquella distinción setecientos mil maravedíes, independizándose así de la villa de Pedroche. Dicho documento se

encabeza con el escudo imperial de Carlos I y los vecinos interpretaron que ése era el escudo de armas que se les asignaba. Villanueva de Córdoba lo viene usando desde entonces, muy orgullosa con ello, pues no existe blasón heráldico más glorioso en todo el mundo que el que conforma el escudo de Villanueva de Córdoba. En 1724, esta villa participará en el deslinde y señalización de términos llevado a cabo en las Siete Villas de los Pedroches y, finalmente, en 1747 es suprimido el régimen de señorío de los marqueses del Carpio sobre esta población y sobre las siete villas de los Pedroches, y que habían ostentado desde 1660, que desde entonces vuelven a depender directamente de la Corona. En los años de 1785, 1786 y 1787, reinando Carlos III, una terrible epidemia unida a pésimas cosechas, provocó decenas de muertos.

En 1921, Fidel Fita descubre y publica un raro trifinio romano en el entorno de la localidad sin más precisiones.

Desde 1923 existen referencias a yacimientos arqueológicos de la Edad de Cobre, en concreto registros funerarios de tipo megalítico. En efecto Riesgo y Aulló realizan excavaciones arqueológicas poco precisas y confusas metodológicamente sobre 5 megalitos del municipio: Peñón de las Aguilillas, Las Almagreras, La Atalayuela, El Atalayón y Navalhacienda, además de reconocer otros 9 sin precisar localización según Carbonell, 1927.

Los sepulcros tipo crómlech con cámara y corredor a base de ortostatos de granitos locales contienen ajuares frecuentes en la cultura megalítica occidental: puntas de flecha abundantes en sílex, vasijas tipo cuencos, platos o vasos, piedra pulida y hojas laminares de sílex y escasos restos humanos. Parte de estos se encontraban expoliados previamente.

Además Agulló referencia campos de cistas tardoantiguas (295 unidades dispersas en numerosos grupos de municipios), una villa romana en Cerro Campiñuela y hallazgos epigráficos de gran interés.

Estos yacimientos y otros 38 son topónimamente relacionados por Carbonell, 1928, sin más precisiones cronológicas, locacionales y funcionales. En una confusa relación de yacimientos por verificar o adscribir cabe concluir tales informaciones.

Riesgo publica *a posteriori* ciertos detalles de las excavaciones practicadas junto a Agulló décadas antes, sin aportar referencias significativas a las ya conocidas.

La conclusión locacional y toponímica se prolonga con Leisner 1947 y Ocaña 1967, quienes utilizan diferentes topónimos para parte de los megalitos reconocidos por Aulló, además de incorporar nuevos megalitos de tipo tumular y parcialmente excavados por él mismo.

En total Ocaña aporta y describe 32 referencias de megalitos (algunos de ellos con propias dudas del autor) y localizables en el municipio, incluyendo los identificados por Agulló y que aparecen agrupados en determinadas áreas nucleares en todo el municipio y posicionados jalonando las vías que atraviesan el mismo en sentido W-E y N-S.

Además referencia la detección de un tesorillo romano inédito. Igualmente no se aportan coordenadas geográficas de los yacimientos si bien al menos se reflejan las localizaciones en un croquis-mapa del municipio a escala muy reducida.

Esta última vía pecuaria corresponde con el trazado de la carretera A-421, objeto de este proyecto; vía conocida como vía de la plata de tipo cañada real para la trashumancia desde Castilla central y que se dirigía hacia Cádiz (inf. Oral de campo).

Tras esta fase de investigación erudita obsesionada por los hallazgos de materiales espectaculares y con una baja metodología científica, no es hasta 1986 cuando se inician dos campañas de prospección selectiva en el municipio.

Estas prospecciones, centradas en el III milenio *ane*, son reflejadas en la Memoria de Licenciatura del autor de las mismas (J.F. Murillo), si bien no se publican los resultados en las series oficiales de publicación como es preceptivo.

Solamente dicho autor realiza una síntesis genérica del poblamiento calcolítico *a posteriori* de los trabajos (1986) referenciando dos poblados conectados con esta dispersión megalítica, uno de ellos de bastante entidad (Fuente de los Tinajeros) y se estudia en otra publicación los ídolos falange aparecidos en varios megalitos del municipio.

Paralelamente Márquez (1987, 1992) dentro de un trabajo genérico de registros funerarios tardoantiguos en Los Pedroches, referencia 11 sepulturas antropomorfas excavadas en roca y localizables en Villanueva, dos de ellas muy próximas al casco urbano de Villanueva. Además referencia un poblado tardoantiguo y supuestamente prehistórico en Dehesa de las Minas.

Marfil (1997) estudia en varios trabajos desde perspectivas de clasificación tipológica, los materiales cerámicos tardoantiguos de las necrópolis de cistas excavadas por Riesgo-Agulló en 1923.

Nuevamente, en 1999 se realizan trabajos de campo oficiales tendentes al inventario de yacimientos arqueológicos del municipio, documento no publicado e inédito.

Por último Del Pino y Carpio (1998) publican la existencia de 6 nuevos yacimientos del tipo poblados tardoantiguos en el municipio.

S. Gutiérrez (2007) realiza una revisión historiográfica de la arqueología municipal aportando un nuevo megalito inédito, Minguillo bajo, y localizando referencias antiguas de megalitos como Navalmaestre IV y Rongil V.

- El Camino Real de Villanueva

Entre Villanueva de Córdoba y Montoro existe un viejo camino de piedra dura, que mantiene el sabor de las rutas antiguas. Este camino es también vía pecuaria y se conoce como Camino Real de Villanueva, o si nos atenemos a su uso ganadero, como Cordel Real de Villanueva. Esta ruta hubo de tener mucha importancia en el pasado, como lo atestigua el apelativo de “Real” con el que se conoce y, sobre todo, la esmerada construcción, con pavimento de piedra bien engastada y contrafuertes para mantener el terreno, que aún hoy, al paso de los siglos, se sigue conservando en el tramo cercano a Montoro. En la parte que surca el término de Villanueva de Córdoba, por el contrario, el sustrato de roca granítica hace innecesario el empedrado del suelo del camino. En cambio, aparece un elemento nuevo, los muros de piedra que marcan el límite del mismo, y lo separan de las dehesas de particulares.

A propósito de la antigüedad de la ruta que nos ocupa bueno será señalar que a un lado y otro, a corta distancia de su trazado actual, se han registrado varios túmulos dolménicos o construcciones funerarias megalíticas, que abarcan una dilatada existencia en la Historia y que se fechan desde el período Calcolítico (3.000 – 1.800 a.C.), hasta plena Edad del Hierro. Destacan los dólmenes de Almagreras, Las Aguilillas, Navalmilano, corredor de la Alcarria, Navalmaestre o Las Navas, este

último destruido en 1999, tal como denunció en Diario Córdoba el *Grupo de Arqueología e Historia de Los Pedroches Astarté*. Cerca del itinerario, al norte de la fuente de Los Tinajeros, se localiza un asentamiento calcolítico, donde también se han hallado una serie de materiales encuadrables en el bronce Final y el tránsito al Orientalizante. La estratégica ubicación de este pequeño poblado, junto a esta antigua vía de comunicación entre Los Pedroches y el valle del Guadalquivir, permite ponerlo en relación con otros asentamientos del mismo tipo encargados del control de las rutas de salida del mineral de plata, estaño y cobre desde los depósitos mineros hacia los centros metalúrgicos tartésicos.

El cordel de Villanueva llega al mencionado pueblo desde el norte, procedente de los confines del territorio cordobés, y tras pasar cerca de cerro de Mogábar. El recorrido que proponemos discurre más al sur, desde el pueblo de Villanueva hasta el límite meridional del término municipal.

Al principio la ruta coincide con la carretera A-421 (de Villanueva de Córdoba a Adamuz). Tenemos que coger el primer camino que surge a la derecha, que vuelve a cruzar la carretera un kilómetro más adelante. Antes se separa a la derecha otra vía pecuaria, el cordel de Adamuz, que se unirá de nuevo a la mencionada carretera, entre los kilómetros 6 y 7. Pasado el cortijo de la Piedra de Los Frailes, se desvía a la izquierda el camino de la Serrezuela, que en dos kilómetros nos conducirá hasta un observatorio de fauna construido por la asociación "Dejando Fuéllega". De regreso al cordel de Villanueva, comprobaremos que de nuevo la vía pecuaria se acerca a la carretera, justo cuando coincide con el cauce del arroyo de Moraleja. Posteriormente vuelve a alejarse del asfalto hasta que se ve interrumpida por la línea del AVE, obligándonos continuar un corto trayecto por un camino paralelo a la misma hasta desembocar en la carretera CO-5.100, que conduce a la estación de Mantenimiento del AVE en Villanueva de Córdoba.

Si seguimos por esta carretera hacia la derecha –dirección oeste- saldríamos a la carretera de Villanueva de Córdoba a Adamuz (A-421), a unos 8 kilómetros del primer pueblo. El regreso a Villanueva podemos hacerlo por el cordel de Villanueva a Adamuz que discurre un buen tramo en paralelo a la carretera A-421.

Si continuamos por la carretera CO-5100 hacia la izquierda, en dirección este, llegaremos al vértice geodésico Venta del Puerto, donde finaliza. Entre la venta de Los Locos y la venta del Puerto, el camino Real de Villanueva –que está asfaltado– coincide aproximadamente con la conocida como Ruta de Las Ventas, de La Plata o de Madrid, que se incorpora a nuestra ruta desde el noreste, procedente de la venta de Velasco.

El municipio de Villanueva de Córdoba contiene una elevada cantidad y densidad de yacimientos arqueológicos, aproximadamente unos 60, debido a una posición intermodal en las comunicaciones transregionales. Tales yacimientos poseen una información locacional imprecisa debido a la no publicación de coordenadas o delimitaciones poligonales precisas. El auxiliar de montes Riesgo Ordóñez entre los años 1921 y 1933 encontró veintinueve dólmenes y doscientas noventa y tres tumbas de época Tardorromana, Visigoda y Medieval; las unas excavadas en la tierras y conformadas por lajas hincadas en la tierra y las últimas talladas en afloramientos rocosos o exentas (tipo sarcófago), que aparecen dispersas y repartidas por toda la geografía pedrochena, que posteriormente recopilará y publicará Márquez Triguero.

A partir del primer cuarto del siglo XX, don Antonio Carbonel Trillo-Figueroa, ingeniero de minas, publica diversos hallazgos de épocas pasadas, entre ellos algunos referentes a megalitos, basándose en la información que trasmite el también ingeniero Aulló.

El primer estudio riguroso sobre el megalitismo en el NE cordobés se debe al matrimonio alemán formado por Georg y Vera Leisner, recogiendo en su obra tanto las estructuras megalíticas como los ajuares funerarios a los que pudieron tener acceso. Algunos de los dólmenes citados por el matrimonio alemán coinciden con los citados por Riesgo, pero otros no figuran entre los hallados por el auxiliar de montes; éste descubre sólo dos dólmenes Minguillo Alto y Minguillo Bajo. “El Minguillo Uno” fue descubierto en Enero de 1931 y esta ubicado en Minguillo Alto, “El Minguillo Dos y Tres” también se ubican en Minguillo Alto. Este conocimiento a

sido posible gracias a la labor de investigación llevada a cabo por un grupo de alumnos del área de Prehistoria de la Universidad de Córdoba.

En la zona oriental de Los Pedroches, Rosario Cabrero (CABRERO, 1985) clasificó y catalogó en su trabajo los megalitos que previamente habían sido estudiados y descritos por el matrimonio Leisner, añadiendo varios inéditos, de los que había informado Juan Bernier.

Hasta aquí todos los trabajos que se había llevado a cabo en Los Pedroches por unos y otros investigadores se habían basado en los contenedores funerarios y en los ajuares recuperados en el interior de los mismos, ignorando los lugares de hábitat, tema que tomará J. F. Murillo (MURILLO, 1986a, 1986b), dando a conocer diversos lugares de poblamiento y materiales recogidos en superficie de algunos de ellos, que son, entre otros, La Longuera (El Viso), S. Gregorio (Conquista), Torrubia (Cardeña), Fuente de los Tinajeros (Villanueva de Córdoba) o El Ermitaño (Adamuz).

También publicará L. A. López Palomo (LÓPEZ, 1993, 2000) manifestando el estado ruinoso en que aparecen estos megalitos y el olvido y abandono a que están sometidos por parte de los arqueólogos y administración este riquísimo patrimonio monumental megalítico, eligiendo para ello un muestreo de varios de los dólmenes publicados por Riesgo, al mismo tiempo que hace una breve síntesis historiográfica. A términos del s. XX, C. Marfil Lopera (MARFIL, 1997a, 1997b, 1997c) abordará el trabajo de clasificación de los ajuares que se conservan depositados en el Museo Arqueológico Provincial de Córdoba de la colección Riesgo, materiales que fueron adquiridos tras la compra que se hizo a su hija Concepción Riesgo, y los depositados en el Museo Arqueológico Nacional, de la colección Aulló, ambos procedentes de la comarca de Los Pedroches, además de realizar una puesta al día de la bibliografía existente al efecto de la zona pedrocheña. Por último, la comunicación publicada en las Actas del III Congreso de Historia de Andalucía (MARTÍN et alii, 2001), en apartado II (FERNÁNDEZ; IBARRA; GUTIÉRREZ; PALOMO, 2001), ofrece una visión historiográfica de lo acontecido con el megalitismo en la zona de Los Pedroches. En sus conclusiones se manifiesta que no

ha existido una metodología precisa, debido a que todos estos conocimientos aportados por los “pioneros” deben ser puestos en cuarentena, ya que tanto los métodos que usaron para excavar como las publicaciones no tenían rigor científico, lo que ha dado lugar a crear confusión, denunciando al mismo tiempo la falta de intervenciones de prospección y excavación sistemáticas, así como trabajos de conservación, restauración y puesta en valor de los monumentos megalíticos, en inquietante peligro de desaparición definitiva, trabajos que deben acometerse lo más pronto posible, afianzando lo conocido hasta ahora y ampliando estos conocimientos con los megalitos que aún permanecen ocultos en esta zona de la serranía cordobesa, que son muchos, como ahora veremos. Se distribuyen éstos túmulos megalíticos por la zona oriental de Los Pedroches, teniendo especial incidencia en el término de Villanueva de Córdoba, con 57 unidades; Pozoblanco, 29; Alcaraceños, 1; Pedroche, 3; Conquista, 12, con una agrupación única en la comarca de una necrópolis que consta de 8 unidades, por desgracia expoliada en gran parte y en completo desorden; Cardeña, 13; Montoro, 1; y Adamuz, 1, que hacen un total de 117 unidades. La mayoría de estos monumentos aparecen expoliados de antiguo, otros desmantelados para la construcción de obras en las fincas donde están ubicados, sirviendo de cantera para ejecución de las mismas, y otros son erosionados por los agentes atmosféricos; otros, por fortuna, permanecen intactos.

La existencia de yacimientos arqueológicos inéditos es altamente probable debido a la ausencia de un programa regional de cobertura prospectiva con carácter sistemático; las investigaciones han sido muy selectivas y puntuales, sin criterios holísticos a nivel de estudio diacrónico del poblamiento.

La Normativa de planeamiento (NNSS. 1996) no recoge un anexo de yacimientos arqueológicos protegidos. La única fuente locacional de información es el documento interno de la Delegación Provincial de Cultura de Córdoba sobre inventario de Yacimientos (1999) en el municipio, documento no publicado por lo que su acceso es limitado por el momento.

El poblamiento conocido se circunscribe únicamente a yacimientos de la Edad del Cobre, época romana y tardoantigua, lo que confirma la parcialidad actual de la muestra regional.

El poblamiento calcolítico y romano se localiza a modo de jalonamiento de las vías de comunicación y vías pecuarias del municipio, proceso lógico, ya que en nuestro caso, la única salida-entrada del valle hacia la Campiña del Guadalquivir es la actual carretera A-421, que en su momento funcionó como vía pecuaria.

El Riesgo Arqueológico del Proyecto de Obras procede de varios factores geoarqueológicos y locacionales del mismo que se concentran en:

- El proyecto se superpone o se adjunta en su trazado a la vía pecuaria Villanueva-Adamuz, ruta de gran capacidad de accesibilidad y movilidad para las comunicaciones interregionales, en especial durante la Edad del Cobre y época clásica.
- El trazado de la carretera y su entorno de obras no ha sido prospectado sistemática e intensivamente mediante un transect que englobe el trazado además del entorno de obras con garantías de inexistencia del impacto arqueológico de obras.
- El trazado de la carretera se inserta sobre tres unidades geoarqueológicas del tipo peñón-colina sobre penillanura de gran capacidad y potencialidad arqueológica teórica por factores de alta visibilidad, situación intermodal, acceso a recursos naturales y proximidad de necrópolis megalíticas o tardoantiguas.
- Según el estudio toponímico la información oral y algún mapa de muy gran escala que está publicado (Ocaña, 1967), en el entorno próximo geográficamente del Proyecto se localizan varios yacimientos de gran interés científico.
- Los yacimiento próximos al trazado de la nueva A-421 son varios:
 - Las Almagreras (Aulló, 1923; Ocaña, 1967), con dos megalitos reconocidos: uno situado a 100 m de la carretera actual y otro

inmediatamente contiguo al arcén izquierdo de la carretera actual dirección Villanueva.

- La Posadilla I/II (Ocaña, 1967), yacimiento igualmente megalítico situado al Este del Proyecto, a la altura de su tercio central.
- Las Navas (Ocaña, 1967), yacimiento megalítico al Este de la carretera actual, en su tercio central.
- Cercón del Niño Herruzo (Márquez, 1989), sepultura antropomorfa de época tardoantigua próxima a la carretera actual en la entrada del casco urbano. Hábitat romano que se encuentra en el alto que hay cercano al Este de la Carretera, donde aparecen numerosos restos romanos. La sepultura por su tipología puede ser de diferentes épocas pero el material que aparece disperso es en su mayoría romano. Esta construcción funeraria se encuentra a 300 metros al Este del trazado cuyas coordenadas son: X_utm 358510, Y_utm 4241910.
- La Alameda: el yacimiento corresponde a la tipología de asentamiento del periodo histórico Bajo Imperio Romano. Dicho yacimiento esta muy cerca de una vía de comunicación natural entre la meseta y la Bética, cercana a la fuente de los Tinarejos, hallándose restos de hábitat a ambos lados de la carretera. Su ubicación se encuentra a un kilómetro del trazado de la A-421, cuyas coordenadas corresponden a, X_utm 361686, Y_utm 4234883.
- Cerro Castillejo: el yacimiento corresponde a la tipología de asentamiento del periodo histórico Bajo Imperio Romano. Próximo al yacimiento de la Alameda y junto al actual trazado ferroviario del AVE, se encuentra un otero que parece haber estado amurallado con restos de hábitat romano. Sus coordenadas son: X_utm 322951, Y_utm 4234742. A dos kilómetros de la A-421.
- Callejón de la Báscula: este yacimiento se encuentra al norte del trazado de la carretera y dentro del pueblo de Villanueva de Córdoba, consistente en una sepultura antropomorfa de época romana.
- Quintillo: numerosos restos de hábitat, fragmentos cerámicos y de construcción, tejas, ladrillos, pertenecientes al periodo romano.

- Los Frailes-Serrezuela II: sepulcro ortostático de granito de la edad del cobre, muy posiblemente de galería, compuesto a partir de una gran losa de cabecera, en cuyo tercio superior se aprecia una pequeña cazoleta. La estructura tumular mide 12,70 metros en sentido Norte-Sur, con una altura sobre el terreno de 1,80 metros. Consta de una coraza externa a base de pequeños bloques y su perímetro está delimitado por un anillo peristáltico realizado con grandes bloques bien perceptible por los cuadrantes occidental y oriental. Se encuentra a 600 metros al Este del nuevo trazado de carretera A-421.

Los frailes – la Serrezuela III: sepulcro de galería erigido en su mayor parte mediante grandes bloques ortostáticos de granito, perteneciente a la edad del cobre. Se encuentra a 500 metros al Este del nuevo trazado de la carretera A-421.

5.- FASES HISTÓRICAS DOCUMENTADAS.

En cuanto a la secuencia estratigráfica documentada, se optó por el sistema de UNIDADES ESTRATIGRÁFICAS, asignando un número para cada unidad o estrato. Distinguimos dos grandes períodos o momentos en nuestra zona de actuación que se repiten constantemente en cada uno de los sectores mencionados.

Desde el punto de vista arqueológico, los resultados que la Actividad Arqueológica Preventiva nos ha deparado han sido realmente escasos o nulos, por cuanto únicamente hemos podido documentar parte de las estructuras de cimentación y desagüe de la anterior carretera y, sin solución de continuidad, como ya hemos referido, los aportes sedimentarios de los numerosos arroyos que por esta zona transcurren.

Así pues, la evaluación a la que esta dirección llega, una vez examinados los resultados y la secuencia estratigráfica, es que solamente se ha producido sobre el trazado de la nueva A-421 una ocupación de época Subactual-Contemporánea, con

el establecimiento de la carretera y a excepción de los ya documentados yacimientos próximos a la carretera.

Como conclusión, podemos afirmar que se ha cumplido con los objetivos marcados en el Proyecto de Intervención Arqueológica, como era conocer la secuencia estratigráfica del yacimiento (que hemos podido constatar en su totalidad hasta alcanzar el sustrato geológico), así como documentar aquellas estructuras emergentes (tan sólo las pertenecientes al acondicionamiento de la carretera).

Finalmente, con la elaboración de este Informe, una vez recopilada toda la información durante el proceso de excavación, se intenta elaborar una primera interpretación histórico-arqueológica de la zona intervenida, así como su inserción en una contextualización histórica de la zona.

■ **PERÍODO CONTEMPORÁNEO: S. XX**

- Ue. 1 a Ue. 4; Ue. 6 a Ue. 9; Ue. 11 a Ue. 14; Ue. 16 a Ue. 19; Ue. 21 a Ue. 24.

Viene definido en primer lugar, por paquetes de potencia variable de limas de tonalidad blanca y amarillenta y elementos contemporáneos (plásticos, rasillas, telas, etc.), que cubre todos los rellenos antrópicos y que actúan en algunos casos de niveladores y en otros, como colmatación de las canalizaciones contemporáneas documentadas además de la antigua carretera de alquitrán.

■ **PERÍODO GEOLÓGICO.**

- Ue.5, Ue.10, Ue.15, Ue.20 y Ue.25.

Se trata de un estrato geológico compuesto por betas de plutón granítico, Granitos-Granodioritas y Jabre. El Batolito de Los Pedroches es una alineación magmática tardihercínica de dirección NO-SE situada en la parte meridional de la

Zona Centro Ibérica (Julivert et al., 1972), en las provincias de Badajoz, Córdoba y Jaén. Tiene aproximadamente unos 250 km de longitud y una anchura variable entre 8 y 30 km, ocupando un área aproximada de 3.500 km². Constituye uno de los elementos geológicos más característicos de la arquitectura del Macizo Ibérico. El Batolito de los Pedroches contiene esencialmente dos unidades plutónicas y un importante complejo filoniano, a las que hay que sumar la unidad de suelos eluviales y los depósitos coluvio-aluviales del Cuaternario reciente.

Durante el desarrollo de la Actividad Arqueológica Preventiva tipo Control de movimientos de tierras, en el ámbito de las obras de acondicionamiento de la carretera A.421 de Villafranca de Córdoba a Villanueva de Córdoba. Tramo P.K 39 + 000 al 51 + 300, se estableció una única fase de ocupación contemporánea y un estrato natural geológico.

8.- CONCLUSIONES.

Durante toda la actividad arqueológica desarrollada en la superficie afectada por el acondicionamiento de la carretera A-421 de Villafranca de Córdoba a Villanueva de Córdoba, (tramo P.K 39 + 000 al 51 + 300), se documentó completamente el registro estratigráfico, estableciéndose como primera conclusión a los datos ofrecidos por éste, que el tramo afectado por la nueva carretera ha quedado suficientemente documentado. La reducida secuencia estratigráfica evidenciada pone al descubierto dos fases o momentos históricos relacionados con el período contemporáneo y el período geológico, siendo los resultados obtenidos negativos en toda la superficie intervenida. Consideradas la documentación exhaustiva realizada y la ausencia de elementos de interés histórico-arqueológico, la dirección facultativa da por concluida la actuación arqueológica, solicitando el levantamiento de cautela sobre la superficie afectada del tramo mencionado de la

carretera A-421. La breve secuencia estratigráfica documentada ofrece, por tanto, una cronología perteneciente al período contemporáneo, sin que se detectaran huellas o signos de ocupación entre el momento contemporáneo, y el período geológico definido por el plutón granítico, Granitos-Granodioritas, y Jabre,

Por último mencionar que los yacimientos más cercanos al nuevo trazado (Las Almagreras, la Alameda, Los Frailes-Serrezuela I, II y III Posadilla, las Navas y El Cercón del Niño Herruzo) no han sido afectados de las por las obras, gracias a la similitud del nuevo trazado de la carretera con respecto al anterior.

Córdoba, 27 de septiembre de 2012

Fdo. José Valderrama Jiménez.
Arqueólogo Director.

9.- BIBLIOGRAFÍA

1. Bibliografía y fuentes para el estudio geográfico de la provincia de Córdoba. 1989. Varios autores. Axerquía. Servicio de publicaciones de la Diputación provincial de Córdoba. I.S.S.N. 0211-1500

2. Historiografía para el conocimiento del Patrimonio Arqueológico megalítico de la zona oriental de la Penillanura de Los Pedroches. Silverio Gutiérrez Escobar et alii.
3. Cañadas Reales de España. 1954. Anónimo. Ediciones del Sindicato Nacional de Ganadería.
4. Catalogo de Mapas, Planos y Dibujos. 1991. (Archivo Histórico Provincial de Córdoba). E. Cruces Blanco y E. Miranda Crespo. Junta de Andalucía. Consejería de Cultura y Medio Ambiente.
5. Descripción de las Cañadas Reales.1984. Editor Juan Barceló. Ediciones El Museo Universal.
6. El Legado Andalusí. 1995. (52 semanas y media). Empresa Pública de Turismo de Andalucía.
7. Itinerarios Geológicos en la Provincia de Córdoba.1986. Varios autores. Imprenta San Pablo. Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba.
8. Mapa Topográfico de Andalucía. Provincia de Córdoba.
9. Vías Romanas de la Provincia de Córdoba.1995. Enrique Melchor Gil. Publicaciones Obra Social y Cultural Cajasur.
10. Merchán Rodríguez, Bartolomé. Cosas y Costumbres de mi pueblo. Publicaciones del Ilustrísimo Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba. 1980.
11. Ocaña Prados, Juan. Historia de la Villa de Villanueva de Córdoba. Publicaciones del Ilustrísimo Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba. 2ª edición. 1982.
12. Ocaña Torrejón, Juan. Villanueva de Córdoba, Apuntes históricos. Publicación del Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba con la colaboración de la Excma. Diputación Provincial de Córdoba. 1981.
13. Ocaña Torrejón, Juan. Callejero de Villanueva de Córdoba (colección de datos históricos). Pozoblanco. Imprenta Pedro López. 1972.