

# **ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA**

## **2011**

**BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT**

# **ESTUDIO TRAS TRABAJOS DE REFORMA Y ACONDICIONAMIENTO EN LA CARRETERA 89-GPP/08 C.P. DE ALFACAR A VÍZNAR (PK 0 +000 A 0 + 356) (GRANADA)**

Eva Alarcón García\*

Luís Arboledas Martínez

## **Resumen**

En este trabajo se presentan los resultados de estudio y análisis realizado tras los trabajos de acondicionamiento y mejora llevados a cabo en la carretera provincial 89-GPP/08 C.P. Alfacar-Viznar (Granada).

## **Abstract**

This paper presents the results of the study and analysis after the rehabilitation and improvement Works carried out in the provincial road 89-GPP/08 CP Alfacar-Viznar (Granada)

## **JUSTIFICACION DE LOS TRABAJOS DE ESTUDIO**

En este trabajo se recogen los resultados de estudio y análisis obtenidos tras los trabajos de mejora y ensanche de la carretera provincial de Alfacar-Víznar (PK 0+000 A PK 0+356) en el término municipal de Víznar en la provincia de Granada. Este análisis es realizado por expreso requerimiento del Inspector-Técnico de la Delegación

---

• Departamento de Prehistoria y Arqueología. Universidad de Granada. [eva@ugr.es](mailto:eva@ugr.es)

Provincial de Cultura de Granada, D. Pablo Casado Millán como consecuencia de que los trabajos de control de movimiento de tierras en dicha obra no han sido realizados por causas completamente ajenas a la dirección técnica arqueológica de este proyecto.

Con fecha del 18 de febrero del 2011 se presenta en la Delegación de Cultura de Granada el proyecto de actuación arqueológica mediante control de movimiento de tierras con motivo de la construcción y funcionamiento de la carretera provincial de Alfacar-Víznar (PK 0+000 A PK 0+356) en el término municipal de Víznar en la provincia de Granada. Éste era consecuencia de la resolución inicial de dicha delegación el 3 de noviembre de 2009 (nº de expediente (Exp. BC.03.91/D9)), donde especificaba que tras identificar restos de construcciones e hidráulicos asociados con el sistema de regadío y abastecimiento de agua que han pervivido en esta zona norte de Granada desde época medieval eran necesarios llevar a cabo una 2ª fase del proyecto consistente en un control de movimiento de tierras en paralelo al desarrollo de los trabajos de acondicionamiento y mejora de la traza.

Sin embargo, la dirección técnica arqueológica de este proyecto no ha podido llevar a cabo su trabajo ya que el promotor de la obra el Área de Obras, Servicios y Desarrollo. Diputación de Granada no comunicó a dicha dirección el inicio de estos trabajos produciéndose así una situación completamente anómala.

## **DESCRIPCIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO**

Este proyecto de obra se localiza al Suroeste de Alfacar dentro del trazado de la vía que une la población de Alfacar con la Urbanización de las Encinas (Víznar, Granada). La traza discurre por una zona alomada de pendientes medias y paralelo a la autovía A-92 a unos 580 m. de distancia al Norte de la misma en un paraje de cultivos

del olivar y adscrita geográficamente al municipio de Víznar, en la provincia de Granada. Este municipio granadino se sitúa a 1084 m. de altitud y a 7 Km. de la capital (Granada) dentro de la Comarca del Arco Noreste de la Vega de Granada (fig. 1). Su extensión superficial es de 13 km<sup>2</sup> y sus coordenadas geográficas son 37° 07'N, 03° 35'O.

El municipio de Víznar queda definido por tres unidades topográficas que demarcan la caracterización de su relieve. Las formas kársticas definidas por lapiazes, dolinas, simas y cuevas las encargadas de configurar las Sierras del Noreste del municipio originando unos parajes donde predomina la vegetación espesa de pinar y matorral, entre los que podemos encontrar, espliego, aulaga, tomillo, romero, mejorana, salvia, etc. En segundo lugar encontramos el afloramiento de manantiales a cotas variables. Éstos se deben a las filtraciones acuíferas en los niveles más permeables que a su vez coinciden con las fallas que delimitan los karstes. Ejemplo de ello es el manantial primario que encontramos en la Fuente Grande y el secundario que se localiza en las Fuente Chica y Morquíl. En tercer y último lugar, se localizan lomas abruptas seccionadas por barrancos, este es el caso del Darro, Beiro, Juan Torres, etc., donde se localizan pinares de repoblación. Por su parte, las pendientes del Suroeste son las más suaves, donde se concentran las terrazas de cultivo y áreas residuales de encinar.

La relación de todos estos elementos genera espacios de un enorme valor ambiental y masas arbóreas, que sin lugar a dudas quedan expuestos a agresiones ambientales debido al desarrollo urbanístico de este municipio.

La geología del entorno queda definida por su localización en la estribación Suroeste de la Sierra de Huétos (Cordilleras Béticas), flanqueado por las Sierras de la

Yedra, Alfacar y Víznar, interrumpidas al Oeste por un desnivel de 400 m., la Depresión de Granada. Dichas sierras están formadas por los materiales duros y antiguos como son las calizas, dolomías y mármoles (C. Alpujárride) y materiales más blandos y recientes encontramos, margas, areniscas, arenas, arcillas y yesos (Neógenos) localizados en las vaguadas, los barrancos y en la depresión. Las Sierras de Alfacar y Víznar fueron incorporadas en 1989 al Parque Natural de la Sierras de Huétor<sup>1</sup> y en la actualidad están recogidos como Espacios Naturales Protegidos: Complejo Serrano de Interés Ambiental (CS9).

El desnivel de este territorio está provocado por una secuencia de fallas naturales que desde Cogollos a Alfacar cortan las rocas carbonatadas permitiendo que los acuíferos alcancen en la superficie.

Estas características topográficas hacen que nos encontremos ante un territorio que disfruta de un clima mediterráneo continental con las características propias de un pueblo de montaña del interior. Así pues, se caracteriza por tener unos inviernos fríos y prolongados, con frecuentes heladas mientras que los veranos suelen ser calurosos y largos.

En cuanto al régimen pluviométrico presenta grandes fluctuaciones con una media de 700 l/m<sup>2</sup>, caracterizadas por lluvias en los meses de octubre y abril mientras que en verano suelen ser bastante escasas. Abundan los cauces temporales, arroyos y barrancos que drenan al Sur-Oeste.

El tramo concreto afectado por los trabajos de acondicionamiento y ensanche, corresponde a la vía de conexión existente entre la población de Alfacar y la recién

---

<sup>1</sup> Pertenece a la RED NATURA 2000, por el interés de sus hábitats, bajo la catalogación de Zona de Especial Conservación –ZEC- y Zona de Especial Protección de las Aves –ZEPA-

creada Urbanización de las Encinas (Víznar) (fig. 2). Este tramo originalmente se trata de un camino rural, rodeado de pequeñas huertas que presentaban un asfalto deficiente y varias curvas y rectas de escasa seguridad vial que no cumplían con la normativa actual de carreteras (la geometría tanto de la planta como del alzado). Por otra parte, la anchura de ésta era mínima, llegando en determinadas partes de su trazado a no alcanzar ni los 4 m., además de no estar provista en gran parte de su recorrido de arcenes ni bermas en los bordes.

## CONTEXTO HISTÓRICO Y ARQUEOLÓGICO

El origen de Víznar es árabe y está íntimamente unido a la conducción de acequias que permitían abastecer de agua la Vega de Granada. Concretamente, nos referimos a las aguas de la *Fuente de Aynadamar* que llegaban hasta el actual Albaicín Granadino. Para ello tenemos que remontarnos a la Dinastía Zirí (1013-1090). Momento en que la ciudad de Granada aumenta considerable y con ella el abastecimiento del agua se hace insuficiente por lo que en el siglo XI se recurre a encauzar y canalizar el agua de la *Fuente de Aynadamar* hasta el Albaicín (fig. 3). Así, Víznar en época musulmana era una pequeña alquería que, abastecía a la capital con productos básicos cultivados en un sistema de paratas que aún pervive.

Víznar fue capitulada en 1491, de esta manera se convertía en una de las últimas villas en pasar a manos de los Reyes Católicos. Durante la rebelión de los moriscos este territorio sufrió gravemente hasta tal punto que tras la expulsión de éstos en el siglo XVI tuvo que ser repoblada.

Como decimos es el agua y su conducción hasta la ciudad de Granada lo que convierte a este territorio en un especial rincón en la historia de nuestra tierra. Entre

estos elementos destaca sobremanera la *Acequia de Aynadamar* (fig. 3). Ésta atravesaba éste municipio hasta alcanzar El Fargue. En su trazado se localizaban dos desviaderos del caudal. El primero, antes de llegar al pueblo, identificado como el escotillón “por donde pasa toda el agua de la Fuente de Alfacar antes que Víznar tome el cuarto que le toca, entre mediodía y la puesta de sol de abril a octubre”; el segundo, junto al núcleo poblacional en dirección Suroeste.

Alfacar se proveía de agua desde la Fuente y la Acequia del Morquil. Ésta última recibía los aportes de caudal de los desviaderos de Víznar que, salvando el barranco de Juan Torres o del Río Atrás, regaban el Pago de Chemiz y un molino, ubicados en Víznar. Llegado a éste punto, se desdobra en diferentes ramales, La Loma de Jun y La Casilla (Pago de Almachaquivir); llegando hasta Jun, Pulianas y Pulianillas.

La *Acequia de Aynadamar* es hoy visible en un tramo, entre Alfacar y Víznar, en el margen derecho de la Carretera GR-NE-54, restaurado en 1994. En Víznar discurre protegida, concluyendo en el municipio de El Fargue.

A pesar de su parcial destrucción se conservan el sistema de riego en los tramos abiertos y la denominación de los pagos.

Municipio eminentemente agrícola, su desarrollo urbano no se vio afectado ni por la explotación de nuevas tierras, aprovechando los pastos de la sierra; ni por el establecimiento temporal de la residencia del Arzobispo de Granada.

Sin lugar a dudas, el pueblo de Víznar en 1936 quedó marcado por ser el lugar donde el poeta y dramaturgo Federico García Lorca pasó sus últimas horas y donde murió fusilado en algún lugar del barranco de Víznar y Alfacar. Precisamente este episodio y la recuperación de los cuerpos (tanto de Federico García Lorca como de los

fusilados junto a él) dieron como consecuencia la excavación arqueológica del Parque que lleva el nombre de este poeta. Dichas excavaciones promovidas por la Consejería de Justicia y Administración Pública de Granada se iniciaron el 29 de octubre de 2009 y finalizaron el 21 de diciembre de ese mismo año sin obtener ningún tipo de resultado.

## **OBJETIVOS Y METODOLOGIA PREVISTA PARA DICHA LA ACTUACIÓN**

Como ya explicábamos en apartados anteriores, este proyecto constaba de dos fases de trabajo consecutivas y complementarias: la primera, consistió en la realización de una prospección superficial de la zona afectada y la segunda, objeto de esta publicación consistía en la realización del control de los movimientos de tierras, tanto de relleno como de excavación. Si bien, ambas fases de actuación tenían un mismo objetivo, “evaluar el patrimonio histórico y cultural del ámbito afectado, identificar los bienes existentes y establecer tanto la viabilidad del proyecto evaluado como, en su caso, las determinaciones pertinentes para la protección de de los valores patrimoniales...”.

Así pues, en una primera fase, los trabajos de prospección arqueológica preventiva llegados a cabo meses atrás a cargo de la arqueóloga Dña. María José Alcalá Galiano permitieron identificar restos de construcciones y antiguos sistemas hidráulicos asociados con el sistema de regadío y abastecimiento de agua que han pervivido en esta zona Norte de Granada desde época medieval. Entre ellos destaca:

1. Una pieza trapezoidal tallada en piedra toba que se encontraba en el Polígono 4, Parcelas 154-153. Ésta pieza, en su momento de uso, formaba parte del trazado de una acequia, hoy en desuso.



2. Sillares del muro de cierre localizados en el Polígono 4. Parcela 89. Éstos presentaban características a los documentados en construcciones próximas como son el Molino Guillén y la propia Iglesia de Alfacar.
3. La Acequia del Morquíl. Esta estructura hidráulica era la encargada de suministrar el agua al Molino Guillén para su funcionamiento hasta su cierre. Ésta, corría por la actual calle Castaño en la Urbanización de Las Encinas, siendo recanalizada años atrás.

La localización estos elementos obligaban a establecer una serie de medidas cautelares tanto preventivas como correctoras por lo que desde la Delegación Provincial de Cultura de la Provincia de Granada se instaba la realización de una 2ª fase de actuación de intervención arqueológica consistente en el seguimiento y control de las remociones de terreno efectuado de forma mecánica en el trazado de esta carretera. Estos trabajos debían ser llevados a cabo de forma paralela a las diferentes actuaciones que conllevaba el acondicionamiento, mejora y ensanche de dicha carretera, sin embargo, por la falta de rigor por parte del promotor de dicha obra esto no ha sido posible. El objetivo de esta 2ª fase de actuación no sólo consistía en evaluar la afección a los restos conocidos sino también evaluar y valorar todos aquellos elementos de interés etnológico, histórico y arqueológico que estuvieran en las zonas afectadas por dichos trabajos. En base a ello, dichos trabajos debían de haberse realizado a pie de obra mediante el control visual mediante el cual hubiera sido posible identificar (en el caso de su existencia) más restos arqueológicos y permitir así, su documentación y recogida. Sin embargo, como decimos esto no ha sido posible dado que el promotor de dicha obra el Área de Obras, Servicios y Desarrollo de la Diputación de Granada no comunicó el inicio de dicha intervención a la dirección técnica de este proyecto arqueológico por lo que en este caso sólo podemos presentar los resultados del estudio realizado a

posteriori de los movimientos de tierra y estudio de los perfiles estratigráficos consecuencia de los trabajos de obra.

## **ANÁLISIS DE LOS TRABAJOS EN LA TRAZA Y LAS CONSECUENCIAS PARA EL PATRIMONIO**

La dirección técnica de este proyecto de intervención arqueológica preventiva tuvo conocimiento del comienzo de los trabajos en dicha carretera de forma anómala y prácticamente un mes más tarde de su inicio. A pesar de ello y por requerimiento expreso del técnico-inspector de la Delegación de Cultura de Granada, D. Pablo Casado Millán, realizamos un estudio detallado de la afección sufrida en esta zona tras los trabajos de acondicionamiento en la C.P. de Alfacar a Víznar PK 0 +000 a 0 +356 (nº Exp. B.C.03.091/09).

El día 7 de octubre de 2011, tanto la directora de la intervención como los técnicos arqueólogos se enteran de forma anecdótica que la intervención de acondicionamiento en dicha carretera provincial se había iniciado hacía casi un mes. Ante este hecho, inmediatamente notificamos esta situación completamente anómala al mencionado técnico-inspector de la Delegación de Cultura, el cual nos marcó las pautas a seguir. Estas indicaciones consistían en personarse en la obra y verificar su estado así como también determinar en una primera instancia la afección que dichos trabajos hubieran ocasionado en los restos materiales antiguos identificados durante la prospección arqueológica previa. Tras la primera visita que realizamos el mismo día 7 de octubre de 2011, comprobamos en primer lugar que los trabajos de dicha obra estaban muy avanzados, tanto así que el control de movimientos de tierras se podría dar por finalizado en estos momentos ya que se encontraban colocando los bordillos a falta únicamente de echar el asfalto y poner las pertinentes señalizaciones. En segundo lugar,

observamos que los posibles restos culturales existentes en dicha traza ya no eran ni podrían ser identificados en el futuro puesto que o bien habrían desaparecido o bien se encontrarían bajo el relleno vertido en la margen izquierda de dicha calzada (fig. 4).

Como se puede apreciar en la imagen de la figura 2 inicialmente esta carretera comarcal se encontraba circundada por una densa vegetación, entre la que destacamos tanto olivos (en la margen izquierda y derecha) como encinas. Por su parte la figura 4 nos muestra el estado en el que el día 7 de Octubre del 2011 se encontraba dicha traza de Alfacar a Víznar PK 0 +000 a 0 +356. Como se puede comprobar tanto en esta imagen (fig. 4) como en las figuras 7, 8, 9 y 10 los trabajos de ensanche de dicha plataforma estaban finalizados habiéndose realizado el aumento de dicha calzada a 20 m. de ancho, los cuales iban a ser distribuidos de la siguiente manera: dos paseos laterales de 5 m. cada uno y una calzada de 10 m. repartidos a su vez en dos carriles de 3,5 m. y dos arcenes de 1,5 m. En dicha plataforma ya se había extendido la zahorra de 10 cm. MBC proyectada y se encontraba completamente preparada para proyectarle el consiguiente asfalto.

La obra proyectada consistiría en el reemplazado de la calzada actual y en el ensanche de la misma. Precisamente, es en este último punto donde mayor importancia recababa nuestro proyecto arqueológico ya que con el aumento de dicha plataforma se podrían ver afectadas zonas o restos con potencial arqueológico e histórico. Para realizar dicho aumento de la calzada se ha desmontado parte de la margen izquierda del trazado creando unos perfiles que llegan a alcanzar los 4 m. de altura (fig. 4)

En el perfil estratigráfico podemos observar como a los potentes niveles geológicos de más de 1 de metro de espesor se superpone un nivel de acción antrópica producto de los trabajos agrícolas prolongados en el tiempo y a la utilización de este

terreno como zona de olivar. Nos situamos enfrente de la antigua parcela 87-89. En este podemos apreciar fehacientemente los diferentes niveles sedimentarios superpuestos.

El primer nivel (UEN 01), el superficial, está prácticamente mimetizado con el segundo nivel sedimentario (depósito sedimentario de carácter agrícola) (UEN 02) cuyo carácter es una bolsada de grandes dimensiones. Presenta una matriz de color marrón de tonalidad media y con inclusiones vegetales y piedras de mediano y pequeño tamaño. Su matriz sedimentaria se caracteriza por un grano medio de estructura ligeramente suelta. Esta bolsa rompe el nivel geológico (UEN 03) al que se superpone. Dicho nivel sedimentario (UEN 03) se caracteriza por una matriz arenosa de textura compacta que presenta inclusiones de pequeñas piedras. Durante la inspección realizada no se observaron restos materiales de interés salvo algunos fragmentos de cerámica moderna, restos tejas y material de construcción. Éste (UEN 03) tiene un espesor de aproximadamente unos 2 m. de altura y extensión irregular. Debemos tener en cuenta que en este punto la plataforma ha aumentado en unos 3 m. su anchura original lo que ha originado este gran perfil estratigráfico. Por su parte, en el lateral opuesto los trabajos han consistido en el arranque de los olivos de las diferentes parcelas y en el relleno de dichas terrazas de cultivo hasta conseguir la misma cota, obteniendo así una plataforma de 10 m. de ancho.

Las terrazas de cultivo, aunque irregulares en sus alturas, presentaba en partes de su trazado hasta 2 m. de altura. Este desnivel respecto a la plataforma antigua se ha salvado mediante su relleno con parte del sedimento extraído del desmonte de la margen izquierda y con sedimento que la empresa encargada de las obras GLESA transportó

desde una cantera. Así pues el aspecto que presentaba dicha margen a día de 7 de octubre era la que se puede apreciar en la figura 6.

En esta obra se han alternado dos tipos constructivos para la realización de dichos terraplenes. Por un lado en la zona referente a la PK 0+ 250 dirección Urbanización las Encinas se componen por grandes bloques de piedras calizas trabadas por hormigón y tierra (fig. 6). Sin embargo, en el inicio (PK 0+ 000 a PK 0+ 250) de este tramo dichos terraplenes se componen básicamente de sedimento, es decir, se conforman por el relleno intencional de tierra. En éste último caso y tras la revisión del terreno pudimos identificar restos constructivos modernos como tejas, azulejos y al menos un fragmento cerámico posiblemente de época medieval.

Asimismo, quedaban proyectados dentro de esta obra de acondicionamiento la construcción de dos obras de fábrica o drenajes. Uno longitudinal que discurría en paralelo a la plataforma sobre la margen izquierda de ésta. Ésta consistiría en una cuneta revestida de hormigón, aproximadamente de unos 50 cm. por 50 cm.

Como podemos comprobar en el perfil estratigráfico (fig. 7), la estratigrafía de la traza vuelve a repetirse. En primer lugar, identificamos el nivel sedimentario referente a la cubierta vegetal bajo el cual volvemos a encontrar un potente nivel sedimentario producto de labores agrícolas. Este presenta características similares a las descritas en el perfil de la figura 5 salvo que en este caso detectamos mayores inclusiones de piedras de mediano y pequeño tamaño y restos vegetales.

Además, tal y como estaba proyectado en el proyecto inicial también se había realizado la construcción de un drenaje transversal de aproximadamente unos 10 m. por 0`50 cm. de diámetro (fig. 8). Este se ha construido a mitad de la traza de la obra.

Si tuviésemos que señalar una zona donde la afección por las obras de acondicionamiento ha sido mayor, ésta sería sin lugar a dudas la parcela 87-89 (Polígono 4). Ésta se localiza en la margen derecha de la traza en dirección a la Urbanización de las Encinas, concretamente en la PK 0+ 150 (lám. I). Lo primero que llama la atención en esta imagen (lám. I: a) es una gran encina centenaria que según uno de los vecinos a esta obra y el encargado de obra de la empresa GLESA, la encargada de realizar los trabajos de acondicionamiento, fue arrancada durante el mes de Julio del 2011. Con ella también desapareció una parata o muro de al menos tres hiladas de altura, construida con sillares rectangulares de 42 x 30 cm. de piedra toba y trabada con cemento (lám. I: d y e), encargada de acotar dicha encina tal y como se puede apreciar en la imagen (lám. I: b). Como se puede suponer, si el control de movimiento de tierras en la traza no ha sido llevado a cabo nos es imposible determinar el carácter de estos elementos constructivos como tampoco estamos en disposición de decir qué y dónde están dichos restos, su conservación o particularidades. Asimismo, no podremos saber si entre o acompañando dichos restos constructivos se encontraba algún tipo de elemento cultural. En la Lámina I: b y c se puede apreciar que dichos restos fueron retirados sin ningún tipo de control arqueológico.

En esta misma parcela durante los trabajos de prospección se identificó un tramo de acequia perpendicular al tramo de obra. Esta discurre descubierta y es soterrada bajo la calzada/pavimento antiguo (Coord.: 994 m-0450264-4121026). Se trata de una construcción moderna sin embargo, en la construcción del registro de agua asociada a ella se pudieron identificar diferentes sillares de similares características a los

identificados en la parata de la entrada a esta finca particular (fig. 9). Todos los sillares identificados fueron reconocidos como similares a los documentados en construcciones próximas como el Molino Guillén y la Iglesia de Alfacar. Si bien, como ocurre con el resto de elementos identificados no ha sido posible su documentación antes de su destrucción.

Por su parte, en el polígono 4, en la parcela 154-153 (PK 0+ 200) se conserva aún el fragmento de acequia identificada tras los trabajos de prospección superficial realizados por la arqueóloga María José Alcalá Galiano. Se trata de una pieza trapezoidal, tallada en piedra de toba. Su cara superior presenta una sección en U de aproximadamente unos 25 cm. de ancho mientras que sus caras laterales e inferiores presentan una sección plana de unos 17 y 23 cm. de ancho respectivamente (lám. II). Esta pieza queda apoyada sobre una parata de pequeñas piedras muy homogéneas en cuanto a su tamaño, morfología y geología (lám. II). En el momento del reconocimiento del terreno esta pieza se encontraba prácticamente enterrada por la construcción del terraplén.

A pesar de que durante los trabajos de prospección sólo se identificó un sólo fragmento (lám. II), durante nuestro reconocimiento de los trabajos realizados el encargado de dicha obra D. Alberto, nos comentó que en el transcurso de los trabajos de destierro y de rebaje de la plataforma vieron “otra piedra” igual que el fragmento de acequia en piedra de toba a escasamente unos 50 m. al Este, paralela a la anterior y en dirección a la Urbanización de Las Encinas. Tras preguntar las características de dicha “piedra” y ver que coincidían con las de la acequia nos interesamos por saber el paradero de dicha pieza. El encargado de obra nos confirmó que ésta ya no estaba en el lugar y que lo más probable es que se hubiese desechado con el resto de escombros.

Otro de los elementos que se vieron afectados por las obras de acondicionamiento fue un elemento constructivo relacionado con el aprovisionamiento de agua. Se trata de una alberca completamente sellada de forma rectangular y compuesta por bloques de piedra entre los cuales pudimos identificar diferentes sillares similares a los identificados en la parata de la parcela 87-89.

Por último lugar, no queremos terminar este trabajo sin señalar la existencia al inicio del tramo de la obra de una superposición de piedras de mediano tamaño (fig. 10). Estas parecen que podrían estar trabadas sin embargo, su conservación es escasa dado que los trabajos de canalización y acerado están muy próximos y han dañado visiblemente su estabilidad. Si bien, pudimos apreciar que se encontraba superpuesta al segundo nivel sedimentario referente muy posiblemente a la acción antrópica agrícola por lo que pensamos podría tratarse de los restos de una parata similar a las identificadas en el resto del tramo de esta carretera provincial.

## **CONCLUSIÓN**

A modo de conclusión podríamos decir que la traza de esta obra era sensible de presentar de forma esporádica restos de interés cultural de diversa índole pero que muy posiblemente en ningún momento hubiesen puesto en riesgo la realización de dichos trabajos de acondicionamiento. Sin embargo, volvemos a recalcar que, en este caso particular nuestro trabajo está realizado en base a la inspección del terreno y de los perfiles cuando la obra ya estaba prácticamente finalizada por lo que no podemos ni debemos emitir ningún tipo de conclusión dejando su valoración en manos de los inspectores técnicos de la Delegación Provincial de Cultura de la Provincia de Granada.

## **BIBLIOGRAFÍA**



VV. AA. (2003): *Taller de Cultura Andaluza 1. Cultura Andaluza*. Consejería de Educación y Ciencia. Junta de Andalucía. Sevilla

VV. AA. (2006): *Guía de la provincia de Granada*. Patronato Provincial de Turismo de Granada. Diputación de Granada. Egondi Artes Gráficas

VV. AA. (2006): *Agua, Paisaje y Territorio. Una aproximación al patrimonio rural*. Diputación de Granada. Diputación de Sevilla. CERC. Granada

VV. AA. (2006): *Guía de manantiales de la provincia de Granada*. Ed. IGME, Diputación de Granada. Granada

VV. AA. (2008): *Guía Geológica. Granada*. Guías de la Naturaleza. Los Libros de la Estrella 32. Ciencia y medio ambiente. Diputación de Granada. Granada

VV. AA. (2008): *El agua subterránea en el Parque natural de la Sierra de Huétor (Granada)*. Colección: Hidrogeología y Espacios Naturales nº 3. IGME. Madrid

VV. AA. (2009): *Atlas de la Historia del Territorio de Andalucía*. Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. ICA. IPAH. Junta de Andalucía. Sevilla

BAENA HUERTAS, F. (2007): *Molinos harineros de energía hidráulica de Alfacar*. Granada. DL GR-2372-07

HENRÍQUEZ DE JORQUERA, F. (1934): *Anales de Granada: descripción del Reino y ciudad de Granada. Crónica de la reconquista (1482-1492). Sucesos de los años 1588 a 1646*, Granada.

LÓPEZ, T. (1990): *Diccionario Geográfico de Andalucía: Granada*. Granada. Ed. Don Quijote

MADOZ, P. (1987): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. 1845-1850*, Ámbito Ediciones, S.A. Granada

PGOU (2004): *Plan General de Ordenación Urbanística de Víznar*. BOP N° 144, Granada, 28 de julio, pp. 3-70.

Mapa Hidrológico de Granada. 2009

#### **Recursos Web**

[www.ayuntamientodeviznar.com](http://www.ayuntamientodeviznar.com)

[www.ayuntamientodealfacar.com](http://www.ayuntamientodealfacar.com)

[www.balcondegranada.com](http://www.balcondegranada.com)

## **LISTADO DE FIGURAS**

FIGURA 1: Panorámica desde la traza de la Depresión de Granada y Sierra Elvira

Figura 2. Estado inicial de la traza de la carretera de Alfacar a Víznar PK 0 +000 a 0 +356.

Figura 3. Acequia de *Aynadama*

Figura 4. Estado en el que encontramos la traza el día 7 de Octubre 2011

Figura 5. Perfil de la margen izquierda de la traza dirección Alfacar-Víznar. Parcela

Figura 6. Panorámica del estado de la construcción de terraplenes en la margen derecha de la obra proyectada.

Figura 7. Perfil estratigráfico ocasionado por la construcción del drenaje longitudinal

Figura 8. Drenaje transversal construido a mitad del trazado de la obra (PK 0+ 170)

Figura 9. Vista de los restos soterrados de la alberca identificada

Figura 10. Superposición de piedras de mediano tamaño al inicio del tramo.

## LAMINAS:

Lámina I: Parcela 87-89. Encina centenaria y parata de sujeción construida a base de sillares.

Lámina II: Polígono 4. Parcela 154-153. Fragmento de acequia construida en piedra toba



Borrador / Preprint



Born







Preprint



a



b



d

Detalle



Lámina 1

Lámina 1. Parcela 87-89. Encina centenaria y parata construida a base de sillares.

BOI





Lámina 2. Polígono 4: Parcela 154-153. Fragmento de acequia construida en piedra toba

Borrador /