

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2011

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

CONTROL ARQUEOLÓGICO DE MOVIMIENTO DE TIERRAS EN LA OBRA DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA PROVINCIAL GR-9105 DE CASTRIL A BENAMAUREL (BENAMAUREL, GRANADA)

Esther Moragas Moure

Resumen:

No se detectan restos artefactuales ni estructurales durante el seguimiento de las obras de acondicionamiento de la carretera, excepto en el último tramo, donde se documenta la presencia de grandes lascas pétreas de formas más o menos regulares pero dispuestas diseminadamente, sin una ordenación intencionada.

Abstract:

Artifactual and structural remains are not detected during the archeological control of the refurbishment works of the road, except in the last section, in which we have documented the presence of big stones with a regular form but without deliberate planning.

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de actuación arqueológica mediante control de movimiento de tierras se debe a las obras de acondicionamiento de la carretera provincial de Castril-Benamaurel (GR-9105) en la provincia de Granada.

Con anterioridad a la intervención que presentamos se habían llevado a cabo los trabajos preventivos mediante prospección arqueológica. Concretamente, entre los días 29 de septiembre y 9 de octubre del 2009 la arqueóloga y directora de la intervención Dña. Diana Díaz del Pozo llevó a cabo los trabajos de prospección arqueológica en dicha localización, no documentando restos arqueológicos en superficie. Si bien, el 9 de diciembre de éste mismo año la delegación de cultura de la provincia de Granada resuelve con respecto al expediente (Exp. BC.03.145/09) que teniendo en cuenta el entorno arqueológico del área, así como a la naturaleza de determinados yacimientos que por procesos postdeposicionales no dejan evidencias superficiales, es necesario realizar un control arqueológico de movimientos de tierra cuyo objetivo es velar por la integridad del patrimonio arqueológico de esta localidad.

DESARROLLO Y RESULTADOS DE LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA

La obra para la remodelación de la carretera GR-9105 se inicia con el desbroce de los laterales de la plataforma, rebajándose entre 30cm y 40cm de tierra de cultivo y materia vegetal. No se observa, como resultado de esta actividad, ningún resto de material arqueológico en los cordones de tierra extraída depositados en los laterales de la carretera.

Tras la primera fase de desbroce, se inician las excavaciones y trabajos para la instalación de 21 obras de fábrica cuya funcionalidad es el drenaje hidráulico bajo la plataforma de la carretera. En primer lugar, se llevan a cabo zanjas transversales al recorrido de la carretera, de 2'50 m de ancho, unos 7 m de largo –el ancho proyectado para la nueva plataforma-, y entre 1'50 m y 3 m de profundidad, según la zona afectada, debido a las variaciones en las cotas de la carretera como consecuencia de las obras de mejora.

Durante la excavación de dichas zanjas se distinguen distintos estratos de tierras. Bajo el asfalto y dos capas de zahorra artificial, podemos diferenciar dos UENs: una tierra limosa de color marrón (UEN 01) y una tierra limosa de color ocre (UEN 02). Sin embargo, su disposición estratigráfica se invierte de una zanja a otra, como se aprecia en las imágenes. Estas dos tierras, junto con otras tierras limosas, las encontramos también durante la excavación de los taludes de desmonte.

Posteriormente a la excavación de las zanjas, se colocan los tubos para las obras de fábrica, de aproximadamente 2'15 m de diámetro externo, añadiéndoles embocaduras en forma de ala para facilitar la expulsión del agua y una fina capa de cemento en el suelo de dicha embocadura.

Una vez finalizadas las obras de fábrica se procede a la excavación de los desmontes necesarios para ampliar la plataforma de la carretera. Todos los taludes de desmontes excavados se sitúan al oeste de la actual carretera. Las excavaciones de los desmontes se inician en el P.K. 0. Se excavan también dos taludes, esta vez situados en la margen este de la carretera, con la función de extraer tierra para aportar a la plataforma y completar su nivelación.

Durante la excavación de los distintos desmontes se aprecia una estratigrafía basada en limos de distintas tonalidades, desde el ocre claro hasta el gris y marrón oscuro, incluidas algunas capas rojizas. En dicha estratigrafía se identifican las UEN 01 y UEN 02 descritas en la estratigrafía de las obras de fábrica entre las capas de limos. Todas las capas de limos presentan un gran nivel de compactación.

La estratigrafía observada presenta una deposición muy horizontal, observándose escasas anomalías. En algunos desmontes se aprecian bolsadas, en algunos casos de gran tamaño, que no presentan restos artefactuales ni tampoco ecofactos. En otros, se distinguen finas capas de limos arcillosos de coloración anaranjada.

En todos los desmontes se observan abundantes formaciones de yeso, tanto en roca como cristalizado, siendo este segundo muy abundante en esta comarca, donde recibe el nombre popular de *espejuelo* debido a sus abundantes reflejos. Los fragmentos de yeso cristalizado se pueden observar en gran número en los perfiles de los taludes, así como se han apreciado formaciones, a menudo de mediano y gran tamaño, durante la excavación de los mismos.

En ninguno de los taludes se observan restos artefactuales, ya sean restos cerámicos, líticos, metálicos u óseos que hagan pensar en la presencia de posibles asentamientos humanos. Se detectaron solamente dos fragmentos de cerámica moderna, muy deteriorada, en los alrededores de uno de los taludes de desmonte.

Posteriormente a la excavación de los desmontes para ampliar la plataforma de la carretera, dichos taludes se perfilan para que se adecuen a las medidas establecidas en el proyecto de obra para su estabilidad (1H/4V).

Paralelamente al desarrollo de las excavaciones de los desmontes, se han modificado las cotas de la plataforma. En algunos puntos ha sido necesaria la excavación mecánica para llegar a los niveles diseñados en el actual proyecto, mientras que en otros se ha aportado la tierra resultante de los desmontes para subir la cota existente. Tras conseguir los niveles deseados, se ha apisonado toda la plataforma con una pala mecánica y una niveladora para dejarla preparada para el aporte de la capa de zahorra. Durante las excavaciones en la plataforma, que en algunas zonas afecta a 0'30 m y en otros llega hasta los 3'50 m, no se aprecian restos arqueológicos de ningún tipo, ni estructurales ni artefactuales. La estratigrafía observada es parecida a la de las obras de

fábrica. En muchos casos no se llega a afectar capas de tierra no depositadas de forma artificial, puesto que la cota requerida no afecta por debajo de la zahorra añadida para la carretera antigua.

La última excavación se lleva a cabo en la margen este de la carretera, aproximadamente entre el P.K. 5+800 y el P.K. 6, con el objeto de extraer tierra para aportar en las zonas de menor cota de la carretera, debido a que no alcanza con la tierra extraída de los desmontes realizados para la ampliación de la plataforma. Dicho talud presenta una tierra de coloración marrón claro muy poco compacta, que parece haber sido extraída y depositada artificialmente. Durante su excavación se aprecian abundantes piedras de gran tamaño, muchas de ellas con formas regulares aunque no se ha observado ninguna marca evidente. Estas grandes lascas pétreas no presentan ninguna disposición concreta entre sí, apareciendo diseminadas entre la tierra extraída. Dichas piedras podrían haber formado parte de un dolmen ya destruido, siendo esta zona abundante en este tipo de construcciones.

Tras el hallazgo de piedras de gran tamaño en el último desmonte de la margen este de la carretera, se inicia la búsqueda de otros vestigios que puedan indicar la presencia de antiguos dólmenes ya destruidos. Durante la prospección del entorno inmediato de la zona donde se acumulan las grandes piedras descolocadas, a unos 200 m más al este, se distingue una gran brecha en el terreno que supone la existencia de abundantes salientes de tierra y barrancos. En ese lugar se detectan también algunas piedras de gran tamaño depositadas sin orden. No se halla en sus alrededores ningún tipo de artefacto, cerámico, lítico o metálico. Así pues, no hemos podido confirmar la existencia de dólmenes en la zona prospectada ni vincularlos con las grandes lascas halladas en el último desmonte de la carretera GR-9105.

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS:

Fotografía nº01: Excavación de los taludes de desmonte para la ampliación de la plataforma de la carretera

Fotografía nº02: Perfil de uno de los taludes de desmonte

Fotografía nº03: Grandes lascas pétreas aparecidas en el último talud excavado

Fotografía nº04: Piedras de gran tamaño halladas en los alrededores de la carretera



Borrac



