

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2011

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

**INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA MEDIANTE CONTROL
ARQUEOLÓGICO DE MOVIMIENTO DE TIERRAS EN LA C.P. GR-3210,**

T. M. VILLAMENA (GRANADA)

Amparo Sánchez Moreno

Resumen

En este artículo se exponen los resultados de la actuación arqueológica mediante control arqueológico de movimiento de tierras con motivo del acondicionamiento y mejora de la C.P. GR-3210, en el tramo comprendido entre la intersección con la carretera GR-3208 y la entrada a la localidad de Cónchar, en el Término Municipal de Villamena (Granada). Tras realizarse el control de los movimientos de tierras en la zona afectada por dicho proyecto, se pudo comprobar la ausencia de restos arqueológicos que pudiesen ser afectados por el mismo.

Abstract

In this article the results expose of the archaeological action by means of archaeological control of movement of lands on the occasion of the conditioning and improvement of the C.P. GR-3210, in the section between the intersection with GR-3208 road and the entrance to the town of Cónchar, in Villamena's Municipal area (Granada). After there realize the control of the movements of lands in the zone affected by the above mentioned project, it was possible to verify the absence of archaeological remains that could be affected by the same one.

INTRODUCCIÓN

La actividad arqueológica surge, porque ante el “Proyecto de Acondicionamiento C.P. de la A-3208 a Cónchar (GR-3210): mejora y ensanche”, la Delegación de Cultura de Granada ve necesaria la realización de una actividad arqueológica preventiva mediante control de movimientos de tierras. Por tanto la actividad que nos ocupa a efectos de la autorización, se integra dentro del Reglamento de Actividades Arqueológicas en vigor (BOJA. 134, Sevilla 15 de Julio de 2003, Decreto 168/2003 de 17 de Junio) como actividad arqueológica preventiva (Art. 5). Se trata de aquellas que debe realizarse en cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 48 del Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico, aprobado por el Decreto 19/1995, de 7 de Febrero. Dicha Actividad Arqueológica fue realizada entre el 21 de diciembre de 2011 y el 14 de marzo de 2012.

La obra de acondicionamiento y mejora de la C.P. GR-3210 pertenece al Plan de Proyecto integrado de desarrollo sostenible de los territorios de montaña en la provincia de Granada (TEMA), cuya financiación es del 70% con fondos FEDER y el 30 % con fondos de la Diputación Provincial de Granada.

PROYECTO DE OBRA Y LOCALIZACIÓN DEL ÁREA

El área objeto de estudio se sitúa en la carretera GR-3210, en el tramo comprendido entre la intersección con la carretera GR-3208 y la entrada a la localidad de Cónchar, en el Término Municipal de Villamena (Granada). El proyecto consiste en el ensanche y la mejora del trazado de la carretera GR-3210, en una longitud aproximada de actuación de 2.664 metros.

La carretera GR-3210 presenta una sección insuficiente para el tráfico que soporta, ya que no supera los 5,5 metros. A ello se unen problemas como el estado de deterioro que presenta el firme en algunos tramos, así como la existencia de curvas de radio muy

reducido, que suponen un peligro para la seguridad vial. Ante tales deficiencias, surge la necesidad de realizar una actuación de mejora y acondicionamiento en ella.

El área en el que se inserta el trazado se localiza en las Zonas Internas de las Cordilleras Béticas, alternando los materiales sedimentarios y metamórficos de los mantos alpujárrides del neógeno y cuaternario, configurando un paisaje, de formas suaves y alomadas.

BREVE RESEÑA HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICA

La comarca del Valle del Lecrín presenta un carácter propio, definido por su localización geográfica, los contrastes orográficos y edafológicos y por la explotación de sus recursos paisajísticos y naturales. Situada en la Vega de Granada y la costa, se extiende desde la vertiente suroeste de Sierra Nevada hasta la Meseta de Albuñuelas y las Sierras de los Guájares y Almijara (SO), y desde el Suspiro del Moro (NE) hasta la confluencia de los ríos Ízbor y Guadalfeo. El centro del valle estaba ocupado por una laguna, desecada en el siglo XVIII para aumentar las tierras de cultivo, tratándose del único humedal de la provincia de Granada.

La situación geográfica que ocupa esta zona ha sido propicia para el establecimiento de antiguos pobladores desde la **Prehistoria**:

- **Paleolítico**: En el Cortijo del Aguadero en el Padul, fueron localizados en 1982 restos dos mamuts, así como útiles líticos (una raedera y una punta levallois), que señalan la presencia de campamentos Neandertales al lado de la laguna, y por lo tanto, la existencia de poblamiento en el Valle de Lecrín durante el Paleolítico Medio.

- Neolítico: Los restos humanos más antiguos documentados en el Valle de Lecrín corresponden al Neolítico (alrededor de 12.000 años a.C.), destacando la gruta de Cozvíjar, donde se encuentran la Cueva de los Ojos y la Cueva de las Cabezuelas, que está localizada en Cozvíjar cerca del arroyo de La Laguna, en la que se hallaron junto a restos humanos, diversas muestras de industria lítica. También fueron habitadas en el Neolítico las Cuevas del Río Santo de Albuñuelas. Destacan también los restos de varios fragmentos de una olla globular con gollete sin decoración y un fragmento de brazalete de caliza, encontrados en la Rambla de Santa Elena. Todo ello demuestra la presencia de grupos de pastores neolíticos que habitaban la zona con sus ganados, efectuando posibles rutas entre el Valle de Lecrín y Sierra Nevada.
- Prehistoria Reciente. Cobre y Bronce: En el yacimiento arqueológico de los Molinos, situado en la falda meridional del cerro del mismo nombre, se ha encontrado un grupo de materiales líticos entre los que destacan varias hojitas y cuchillos de dorsos rebajados, pertenecientes por su tipología a la Edad del Cobre. En ese mismo yacimiento han aparecido restos que corresponderían a las culturas del Bronce Final, Protoibérico, una fase Ibérica Antigua y un momento Ibérico Pleno.

De época **protohistórica** destaca el anteriormente citado Camino de los Molinos. Este pequeño *oppidum* debió cumplir un importante papel económico, al dominar una rica zona de cultivos aledaños a la Laguna, además de una importante función estratégica como control de las rutas de la Costa. Podría pertenecer a un período entre los siglos VII-VI a.C., momento en el que se están operando una serie de transformaciones importantes, tanto a nivel económico como ideológico, como consecuencia de la influencia que se recibe de las

factorías fenicias de la costa, como la cerámica de Sexi. También son de señalar las marcas de rodadas en el actual Camino de los Molinos, en el borde entre la laguna y el cerro, que posiblemente pertenezcan a esta época.

El poblamiento **romano** tiene su origen en la estructuración del poblamiento ibérico precedente, y sufrió importantes modificaciones durante la crisis urbana del Bajo Imperio: ruralización, repartición y articulación del territorio, generalizándose el establecimiento de *villae* o grandes centros de explotación agropecuaria, en torno a las vías de comunicación. Los romanos aprovecharon los cursos fluviales para poner en práctica una ingeniería hidráulica consistente en la conducción del agua a través de canales que sorteaban obstáculos y grandes distancias, y así llevar a cabo la explotación de los recursos del territorio. Entre los yacimientos destacamos:

- Termas romanas de Talará en Mondújar, del siglo I d.C. Integradas en una villa particular, se conservan los baños calientes, de vapor y la piscina casi semicircular.
- Villa romana de los Lavaderos en Dúrcal, en el Pago de Las Fuentes, en una posición estratégica respecto a los recursos agrícolas.
- Venta Hundida, situado en el Cortijo Hundido de Cónchar, se localizó una sepultura de tégulas a doble vertiente con un solo cadáver. Posteriormente han sido documentadas al menos seis tumbas más, formando dos filas de tres, alineadas longitudinalmente, orientadas con la cabeza al suroeste, con la misma estructura, tégulas colocadas a doble vertiente.
- Villa imperial de las Fuentes en Dúrcal.
- Yacimiento de los Cahíces de Padul, pequeño asentamiento rural de época bajoimperial, situado en una zona agraria de secano.

En **época medieval** las poblaciones de Cónchar y Cozvíjar se desarrollan, basando su economía en la agricultura, alcanzando su apogeo en época nazarí. En este período el territorio se ordena mediante la disposición de estructuras defensivas, la distribución de la población y la creación de un sistema hidráulico, aprovechando la infraestructura del regadío romano, ya deteriorada, ampliando e intensificando su utilización, y creando acequias mayores, menores y brazales, con un ingenioso sistema de distribución del agua, base de su emergente agricultura. Por tanto, la mayoría de las acequias del Valle datan del 1.400. Además, utilizaron una gran cantidad de ingenios como molinos, almazaras, acequias, albercas, etc. que también salpican nuestro paisaje agrícola actual. En época nazarí destaca la torre de Cónchar, conocida con el nombre de La Atalaya. Se encuentra en el camino de las Albuñuelas y era la encargada de comunicar visualmente el castillo de Dúrcal con la vecina torre del Marchal, también conocida como atalaya de Saleres.

La decadencia agraria de la comarca está vinculada a la expulsión de los moriscos, al abandono de las propiedades y al despoblamiento del territorio. La ocupación por los colonos cristianos, no favoreció la recuperación económica de la zona, puesto que no supieron sacarle provecho a las técnicas agrícolas desarrolladas por los árabes.

El municipio de Cozvíjar se convirtió en el núcleo militar de la región tras la conquista; siendo superado, posteriormente, por El Padul y Dúrcal. Debe su nombre al antiguo señorío del conde de Villamena de Cozvíjar, el mayor propietario de la zona. A su intervención se debe la desecación de la laguna de El Padul.

En el **siglo XIX** se generalizaron los cultivos del maíz y las habas, decayendo el cáñamo. En el siglo XX la remolacha alcanza un gran desarrollo gracias al tranvía que facilitaba el transporte hasta la azucarera de Santa Juliana en Armilla.

OBJETIVOS DE LA INTERVENCIÓN Y METODOLOGÍA

La realización de un control arqueológico de movimientos de tierra durante la fase de obras se justifica por la necesidad de documentar los elementos de carácter arqueológico que, bien por su propia naturaleza, bien por procesos postdeposicionales, no hayan dejado evidencias superficiales que permitieran su identificación y registro mediante una actividad de prospección superficial, de cara a evitar una posible afección a estos.

Los objetivos que se pretenden con este tipo de actuación son:

- Analizar los posibles restos arqueológicos de cualquier etapa cultural que existan, y que corren inminente peligro de destrucción.
- Delimitación de estos restos arqueológicos, con determinación de las zonas que puedan sufrir un mayor deterioro.
- Obtener criterios de diferenciación entre los rellenos arqueológicos que las colmatan que permitan, con posterioridad, correlacionarlas para establecer la obtención de la secuencia diacrónica.
- Estudio del contexto espacial, y temporal en el que se desenvuelven los restos que sean encontrados, a través de cronologías relativas, y, de poder, por medio de dataciones absolutas.
- Determinación del carácter funcional de los restos dentro del yacimiento.
- Valoración de la importancia y entidad de los restos arqueológicos, elaborando un informe sobre las medidas más oportunas para su conservación e integración.
- Integración de esta intervención en el conjunto de intervenciones que se han realizado en el territorio.

La finalidad de la intervención es la de obtener la información de la secuencia y seriación estratigráfica de los depósitos arqueológicos que puedan existir en el trazado.

El sistema de registro utilizado es el S.I.R.A. (Sistema Informatizado de Registro Arqueológico), en su versión 3.7.1 (Adroher y López, 2001).

DESARROLLO DE LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA

Las obras de acondicionamiento de la C.P. de la A-3208 a Cónchar (GR-3210), Término Municipal de Villamena (Granada), fueron adjudicadas a la empresa constructora Hermanos García Motril.

Se llevaron a cabo medidas de carácter preventivo encaminadas a la protección del patrimonio, entre otras se tuvo que realizar una prospección arqueológica superficial en toda la zona afectada y posteriormente se ha realizado el control arqueológico de movimiento de tierras que nos ocupa, en el trazado de la C.P. de la A-3208 a Cónchar (GR-3210), del P.K. 0+000 al P.K. 2+640. Todo ello ha conllevado rebajes, desbroces y remociones en el terreno a lo largo de los 2.664 metros de la obra. El movimiento de tierras se ha hecho en todo momento con medios mecánicos, con excavadora giratoria (Caterpillar o JCB) y martillo hidráulico.

El trazado de la carretera, como se puede ver en el apéndice gráfico, ha sido dividido en siete tramos, que pasamos a describir a continuación:

Tramo 1: P.K. 0+000 al P.K. 0+380

Entre los P.K. 0+000 y 0+120 tan sólo se ha quitado la escasa cubierta vegetal que había, y la ampliación de la carretera va por su margen izquierdo dirección Cónchar, ya que hay anchura suficiente, respetando la cota de carretera actual.

A partir del P.K. 0+120, la ampliación se realiza por el margen derecho (ya que a la izquierda aparecen las primeras curvas de nivel de la Atalaya de Cónchar), prácticamente hasta el final de este tramo, P.K. 0+380, donde ha sido necesaria la aportación de tierra de otros puntos de la carretera, puesto que en esta parte la carretera se elevaba sobre el terreno circundante, y así poder nivelarlo con la cota de la carretera actual.

Tramo 2: P.K. 0+380 al P.K. 0+770

En este tramo estaba previsto hacer la obra de fábrica nº 1, que finalmente fue eliminada. La ampliación discurre por ambos lados de la carretera, donde en algunos puntos se han hecho aportaciones de tierra, para nivelarlo con la cota actual de la carretera.

Entre los P.K. 0+600 y 0+700, margen derecho de la carretera dirección Cónchar, la piedra era bastante dura, y se han hecho rebajes irregulares que no llegan a superar el metro de profundidad, para nivelarlo con la cota actual de la carretera.

Tramo 3: P.K. 0+770 al P.K. 1+220

Entre los P.K. 0+770 y 1+000 la ampliación se hace por ambos lados de la carretera actual. En este punto apenas si ha habido movimiento de tierras, tan sólo se ha quitado la cubierta vegetal, compuesta por almendros y matorral. Entre los P.K. 0+710 y 0+870 la ampliación se ha realizado por el margen derecho de la carretera dirección Cónchar y han sido necesarias aportaciones de tierra para nivelar el terreno, ya que caía 1 metro por debajo de la cota actual de la carretera. Entre los P.K. 0+750 y 0+850 la ampliación también se ha acometido por el margen izquierdo de la carretera

dirección Cónchar, quitándose más de 1 metro de tierra vegetal para nivelarlo con la cota de la carretera actual, donde aflora la lastra de piedra.

En el P.K. 0+880, junto al margen derecho de la carretera, se localiza una pequeña era, de forma más o menos circular, que queda al margen de la ampliación de la vía, puesto que en este tramo la ampliación se ha hecho por el margen izquierdo.

A partir del P.K. 1+000 y hasta el final del tramo, P.K. 1+220 la ampliación se hace por el margen derecho de la carretera dirección Cónchar, ya que en el otro lado de la carretera hay un gran desnivel. Ha sido necesaria la utilización de un martillo hidráulico para hacer el rebaje de 0,90 metros sobre la piedra, y apenas había cubierta vegetal.

Tramo 4: P.K. 1+220 al P.K. 1+600

Desde el P.K. 1+220 hasta la fábrica de obra nº 3, situada en el P.K. 1+470, la ampliación ha transcurrido por el margen derecho de la carretera actual dirección Cónchar, para salvar el desnivel existente en el otro lado de la carretera. En este punto los rebajes han oscilado entre los 4,10 metros del P.K. 1+350 y los 0,95 metros del P.K. 1+450. La roca en este punto era bastante dura y ha tenido que ser rasgada con martillo hidráulico (exceptuando el tramo comprendido entre los P.K. 1+170 y 1+190, donde el material era más blando), aunque previamente se ha quitado la cubierta vegetal, que tendría un espesor de 20-30 cms.

También se ha quitado la cubierta vegetal que existía junto a una pequeña explanada en el margen izquierdo de la carretera dirección Cónchar, entre los P.K. 1+230 y 1+280. En realidad se trata de una era sobre la que estaba trazada la antigua carretera, así que lo único que se ha hecho ha sido limpiar la zona.

En el P.K. 1+310 se ha construido la fábrica de obra nº 2, sobre un pequeño puente existente para salvar la caída de una rambla. Se ha realizado un agujero excavado en la roca (margen derecho de la carretera dirección Cónchar) para meter los nuevos tubos de drenaje, de mayor tamaño que los antiguos, y evitar así el atranque en épocas de lluvia.

Para la realización de la obra de fábrica nº 3, ubicada en el P.K. 1+470, se ha hecho una zanja perpendicular que rompe la carretera actual, en pendiente, que va desde los 1,5 metros de profundidad en la parte más alta, hasta los 2 metros en la parte más baja, para así meter los tubos de drenaje. Además se ha hecho un muro de mampostería, donde van a morir dichos tubos.

A partir del P.K. 1+470 la ampliación de la carretera se ha acometido por ambos lados. Entre los P.K. 1+503 y 1+560 (margen derecho de la carretera dirección Cónchar) se ha realizado un rebaje de más de 3 metros, con martillo hidráulico, ya que la piedra era bastante dura. Entre los P.K. 1+560 y 1+600 (margen izquierdo de la carretera dirección Cónchar) se ha realizado un muro de contención para así elevar la cota hasta la carretera actual, y mejorar la visibilidad en esta curva.

Tramo 5: P.K. 1+600 al P.K. 1+960

Desde el P.K. 1+600 hasta el P.K. 1+850 la ampliación de la carretera se hace por ambos márgenes (derecho e izquierdo). En el tramo comprendido entre los P.K. 1+700 y 1+830, en el margen derecho de la carretera dirección Cónchar, se ha hecho un rebaje de unos 0,40 metros, nivelando el terreno con la cota de la carretera actual, ya que a partir de este punto comienza a aflorar la lastra de piedra. La cubierta vegetal, compuesta por almendros, ha sido eliminada.

A partir del P.K. 1+850 y hasta el final del tramo, la ampliación se ha realizado por el margen derecho de la carretera dirección Cónchar. En la curva del P.K. 1+900 la piedra ha sido rebajada con martillo hidráulico y en este punto el rebaje ha sido de más de 3 metros. Cercana a esta curva se ubica otra era, de forma cuadrada, que tampoco se ha visto afectada por la obras de ampliación y acondicionamiento de la carretera.

Tramo 6: P.K. 1+960 al P.K. 2+350

Desde el comienzo de este tramo y hasta el P.K. 2+200, la ampliación se realiza por el margen derecho de la carretera dirección Cónchar, para salvar el gran barranco ubicado en este tramo de la carretera hasta llegar al mirador. Entre los P.K. 2+000 y 2+165 se ha realizado un rebaje de más de 3 metros de los niveles geológicos.

En este tramo se ha construido la fábrica de obra nº 4, en el P.K. 2+060. Para ello se ha realizado una zanja que ocupaba el ancho de carretera actual, y se ha rebajado 3 metros para poder meter así los tubos de drenaje. El material geológico estaba compuesto por grandes cantos de río, y no estaba muy compactado.

Entre los P.K. 2+100 y 2+210 (margen derecho de la carretera dirección Cónchar) se han realizado rebajes con martillo hidráulico, que han alcanzado los 2 metros. Sin embargo en el P.K. 2+207 la capa de tierra vegetal era más extensa que en otros puntos, aunque sigue aflorando la piedra a escasos 20 cms. de profundidad.

En la curva del P.K. 2+200 (margen izquierdo de la carretera dirección Cónchar), junto al cementerio, se ha desmontado una pequeña terraza con almendros para hacer una escollera de unos 80 metros y elevarlo hasta la cota actual de la carretera.

Entre los P.K. 2+200 y 2+350 (margen derecho de la carretera dirección Cónchar), se ha quitado la cubierta vegetal compuesta por almendros, así como una

capa de sedimento vegetal y se ha picado la lastra de piedra, para nivelarlo con la cota actual de la carretera. El rebaje ha sido de 2 metros.

Por otro lado desde el P.K. 2+150 se ha realizado una zanja para el soterramiento de la luz y el agua, que se prolonga durante 1 kilómetro, hasta la entrada del pueblo, pasado el puente, en el margen derecho de la carretera dirección Cónchar. La zanja tiene una profundidad de 0,5 metros y una anchura de 0,6 metros.

Tramo 7: P.K. 2+350 al P.K. 2+664

En el último tramo, el más cercano al pueblo de Cónchar, la ampliación discurre en su totalidad por el margen derecho de la carretera dirección Cónchar. En este punto se ha eliminado la fábrica de obra nº 5, porque no había sitio donde evacuar el agua y se va a realizar sobre cuneta. Por otro lado se han trasladado 70 metros de acequia, respetando su cota actual, para poder ajustarla al nuevo talud.

En los primeros 50 metros de este tramo, comprendido entre los P.K. 2+350 y 2+400, se ha hecho un rebaje de casi 2 metros, mediante martillo hidráulico, para picar la lastra de piedra, que afloraba muy superficialmente, de color anaranjado y bastante compactada. A partir del P.K. 2+400 vemos un cambio de textura y color en la roca, ahora de color blanquecino y bastante dura, que se prolonga por toda la curva, hasta llegar al P.K. 2+460, oscilando los rebajes entre los 2 metros en el P.K. 2+400, y los 5,05 metros en el P.K. 2+460. Como ya he comentado, al ser la piedra bastante dura, ha sido necesaria la utilización de un martillo hidráulico.

A partir del P.K. 2+460 y hasta el P.K. 2+640, cambia la textura de los niveles geológicos, se tornan de colores anaranjados y poco compactados, lo que ha facilitado su extracción. Los rebajes en este punto han llegado a superar los 6 metros.

El trazado de acequia a arreglar y trasladar ha sido de 70 metros, comprendido entre los P.K. 2+550 y 2+620. En el P.K. 2+550 comienza la acequia, y en este punto el rebaje supera los 6 metros. Respetando la misma cota de la acequia, se ha trasladado 2 metros hacia el margen derecho de la carretera dirección Cónchar, para dejarla pegada al nuevo talud.

Entre los P.K. 2+640 y 2+664 no se ha hecho nada, tan sólo quitar una higuera para que la carretera actual sea un poco más ancha, hacer una cuneta nueva y sanear los márgenes.

En este tramo se ha continuado la zanja de soterramiento para el agua y la luz, hasta la entrada al pueblo, una vez pasado el puente. Desde el P.K. 2+350 hasta el puente, donde terminan las obras de ampliación y acondicionamiento de la GR-3210, la zanja tiene una profundidad de 0,5 metros y una anchura de 0,6 metros, y se ha realizado en el margen derecho de la carretera dirección Cónchar. Una vez pasado el puente de entrada al pueblo, la zanja se ha prolongado unos 100 metros (margen derecho), hasta llegar a la primera farola. En este tramo la zanja tiene una profundidad de unos 0,30 metros y una anchura de 0,40 metros.

CONCLUSIONES

Realizada la Intervención Arqueológica Preventiva mediante control arqueológico de movimiento de tierras en los terrenos afectados por el proyecto de acondicionamiento de la C.P. de la A-3208 a Cónchar (Gr-3210), Término Municipal de Villamena (Granada), la conclusión es la total inexistencia de restos arqueológicos de ningún tipo, y si en algún momento hubo restos arqueológicos, éstos debieron ser arrasados por las actividades antrópicas realizadas en el área objeto de estudio.

BIBLIOGRAFÍA

- AA. VV., 1987: "Prospecciones arqueológicas medievales en Lecrín (Granada). Primera campaña, 1985", en *Anuario Arqueológico Andaluz*, 1985/II, Sevilla, 1987, pp. 88-86.
- AA. VV., 1987: "Prospecciones arqueológicas medievales en Lecrín, términos de Chite, Melegís, Restábal, Salares y Albuñuelas (Granada)", en *Anuario Arqueológico Andaluz*, 1986/II, Sevilla, 1987, pp. 129-142.
- ADROHER AUROUX, A. M.; LÓPEZ MARCOS, A., (eds.), 2001: *Excavaciones arqueológicas en el Albaicín (Granada).I. Callejón del Gallo: estudios sobre la ciudad ibérica y romana de Iliberri*, Granada, 2001.
- ADROHER AUROUX, A. M.; LÓPEZ MARCOS, A.; PACHÓN ROMERO, J. A., 2002: *Granada arqueológica. La cultura ibérica*, en Los Libros de la Estrella, 11, Granada, 2002.
- BARBOSA, G. V.; RUÍZ RUÍZ, M., 2005: *El Valle del Lecrín. Aproximación a su patrimonio histórico*, Junta de Andalucía, Granada, 2005.
- MENDOZA EGUARAS, A.; SALVATIERRA CUENCA, V.; JABALOY SÁNCHEZ, M. E.; GARCÍA GRANADOS, J. A.; TORO MOYANO, I., 1985: "Las termas romanas de Lecrín (Granada). Avance de la 1ª campaña", *XVII Congreso Nacional de Arqueología, Logroño 1983*, Logroño, 1985, pp. 897-902.
- MOLINA GONZÁLEZ, F.; ROLDÁN HERVÁS, J. M., 1983: *Historia de Granada. I. De las primeras culturas al Islam*, Granada, 1983.

- NAVARRETE ENCISO, M. S., 2003: *La Prehistoria. Granada arqueológica*, en Los Libros de la Estrella, Granada, 2003.
- RAMOS MILLÁN, A.; OSUNA VARGAS, M. M., 2001: *La gestión del impacto arqueológico en carreteras. Un ejemplo andaluz en la Autovía Alhendín-Dúrcal (Granada)*, Granada, 2001.
- RODRÍGUEZ, A.; BORDES, S.; QUERO, F., 2001: “El programa de medidas correctoras de impacto arqueológico de la Autovía Bailén-Motril. Tramo Dúrcal-Ízbor”, en *Bibataubín*, nº 2, Granada, 2001, pp. 33-41.

Borrador / Preprint

LÁMINAS:

Lám. I. Ubicación de la carretera Gr-3210 en la provincia de Granada.

Lám. II. Ubicación de la carretera Gr-3210, comprendida entre la intersección con la carretera GR-3208 y la entrada a la localidad de Cónchar.

Lám. III. Apéndice fotográfico:

Fig. 1. Tramo 2. Vista parcial de la carretera a la altura del P.K. 0+700.

Fig. 2. Tramo 4. Ampliación de la carretera por el margen derecho dirección Cónchar a la altura P.K. 1+330, donde el rebaje de piedra ha sido de más de 2 metros.

Fig. 3. Tramo 4. A la altura del P.K. 1+230, margen izquierdo de la carretera dirección Cónchar, se localiza una pequeña explanada, que ha sido limpiada. Parece ser que se trata de una antigua era sobre la que estaba trazada la antigua carretera.

Fig. 4. Tramo 4. Detalle de la fosa excavada en la roca, de la fábrica de obra nº 2, situada en el P.K. 1+310.

Fig. 5. Tramo 5. Vista del martillo hidráulico picando piedra en la curva del P.K. 1+900, margen derecho de la carretera dirección Cónchar.

Fig. 6. Tramo 5. Vista del P.K. 1+920, margen derecho de la carretera dirección Cónchar, una vez realizado el rebaje de piedra de más de 2 metros.

Lám. IV. Apéndice fotográfico:

Fig. 7. Tramo 6. Ampliación de la carretera por el margen derecho dirección Cónchar a la altura del P.K. 2+000, donde se han hecho rebajes que en algunos puntos superan los 4 metros.

Fig. 8. Tramo 6. Vista de la zanja para el soterramiento de la luz y el agua a la altura del P.K. 2+150, margen derecho de la carretera dirección Cónchar.

Fig. 9. Tramo 6. Vista de la ampliación de la carretera a la altura del P.K. 2+300, margen derecho dirección Cónchar, donde el rebaje ha sido inferior a 2 metros.

Fig. 10. Tramo 7. A la altura del P.K. 2+450 cambia la textura de los niveles geológicos, se tornan de colores anaranjados y poco compactados, lo que ha facilitado su extracción. Los rebajes en este punto han llegado a superar los 3 metros.

Fig. 11. Tramo 7. Detalle del trazado de acequia a arreglar, comprendido entre los P.K. 2+550 y 2+620, junto a la fosa de la nueva acequia.

Fig. 12. Tramo 7. Respetando la misma cota de la acequia actual, se ha trasladado 2 metros hacia el margen derecho de la carretera dirección Cónchar, para dejarla pegada al nuevo talud.

Borrador / Preprint











