

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA

2011

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

ACTIVIDAD ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA PARA EL PROYECTO DE CONEXIÓN MEDIANTE VÍA DE GRAN CAPACIDAD ENTRE LA N-435 Y LA RUTA DE LA PLATA A-66 (PROVINCIA DE SEVILLA)

María García Menéndez y Fco. Javier Moro Berraquero

Resumen

En el marco del proyecto de construcción de una conexión rodoviaria de Gran Capacidad entre la N-435 y la A-66 (Ruta de la Plata), fue realizada una prospección arqueológica intensiva en el tramo de trazado que discurre por la provincia de Sevilla, dentro de los términos municipales de Guillena, El Ronquillo, El Madroño y El Castillo de las Guardas. Fueron relocalizados los elementos de interés arqueológico y etnográfico conocidos en la zona, confirmándose que se encuentran fuera de los límites del trazado propuesto. No fueron detectadas evidencias arqueológicas en la zona de afección del proyecto.

Abstract

In the context of a highway building project, to connect N-435 and A-66 (Ruta de la Plata), an intensive archaeological prospection was undertaken in the stretch of its layout that runs through the province of Seville, within Guillena, El Ronquillo, El Madroño and El Castillo de las Guardas municipalities. Archaeological and ethnographical features known in the area were relocalized, which allowed us to confirm that they are outside of the road's layout limits proposed. No other archaeological remains were detected within the project area.

1. Introducción

El proyecto de construcción de una conexión mediante vía de Gran Capacidad entre la N-435 y la A-66 (Ruta de la Plata) motivó la realización de una actividad arqueológica preventiva, en la forma de prospección arqueológica intensiva, dentro del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El tramo de obra proyectado dentro de la provincia de Sevilla discurre en los municipios de Guillena, El Madroño, El Ronquillo y El Castillo de las Guardas, en el cuadrante noroccidental del territorio. Se trata de una zona localizada en las estribaciones suroccidentales de Sierra Morena, que presenta en su totalidad una orografía típica de sierra.

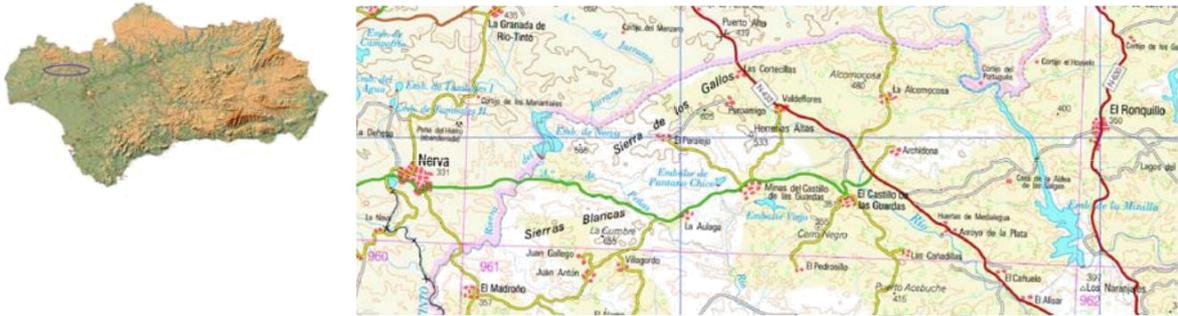


Figura 1: Localización y área del proyecto (Mapa 1:200.000, IGN)

1.1. Antecedentes

En la Memoria Resumen del proyecto constructivo, redactada en junio de 2008 para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, se recogen los elementos patrimoniales incluidos dentro del área en estudio para el proyecto.

Con fecha de 2 de marzo de 2009, la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente emite Informe Respuesta a las Consultas Previas de la Memoria Resumen, que incluye Informe Técnico Patrimonial de las Delegaciones Provinciales de Huelva y Sevilla de la Consejería de Cultura.

El Informe Patrimonial de la Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Cultura indica que cualquier pronunciamiento por parte del Departamento de Protección del Patrimonio Histórico sobre la ejecución de las obras previstas en el término municipal de El Castillo de las Guardas, debe pasar por la realización previa de una prospección arqueológica superficial en toda el área de afección de aquéllas.

Tras el estudio de todas las alternativas planteadas durante el desarrollo de la Fase II del Estudio Informativo para el proyecto de construcción, fue seleccionada la opción formada

por las alternativas AS5BII – BS4. Ésta no presenta, *a priori*, impacto negativo sobre elemento arqueológico alguno.

Sobre este trazado, la Consejería de Cultura en su Delegación de Sevilla, con fecha de 14 de diciembre de 2010, indica la necesidad de realizar una prospección arqueológica superficial de toda el área de afección de las obras. Asimismo, aprecia posibles afecciones sobre el patrimonio etnológico e industrial, dado el cruce o confluencia de la vía proyectada con el camino del antiguo ferrocarril de Cala a las Minas de Hierro en dos puntos que forman parte del Catalogo Urbanístico del PGOU de El Castillo de las Guardas.

2. Contexto

El área en estudio se caracteriza por un relieve abrupto y escarpado, cruzado por arroyos, sucediéndose en el paisaje cerros y lomas. Los extremos Este y Oeste del área, son más accidentados y presentan mayores desniveles, mientras en el tramo central la orografía es algo más suave. Las altitudes más frecuentes se sitúan entre los 350 y los 400 m. en toda la zona.

Geológicamente, se incluye dentro de la Faja Pirítica Hispano-Portuguesa, que cubre parte de las provincias de Huelva y Sevilla y el Bajo Alentejo en Portugal, y representa la zona central de un geosinclinal Devónico – Carbonífero. Los materiales que constituyen este cinturón pirítico son principalmente pizarras, grauvacas y cuarcitas, correspondientes al Devónico, y una formación volcánico-sedimentaria que marca el paso al Carbonífero. Es de destacar la importancia minera de la zona, donde se localiza el mayor stock de metales básicos de Europa (Ramírez, 1978).

La vegetación propia de la zona es típicamente mediterránea, representada principalmente por el encinar, acompañado de matorral arbustivo. Sin embargo, dado que este bosque ha

experimentado una progresiva transformación antrópica, hoy son dominantes las dehesas. Al lado de éstas se encuentran abundantes áreas cubiertas por matorral autóctono, resultantes de la colonización de terrenos deforestados (Contreras y Chaza, 2006).

El asentamiento humano en este área ha estado ligado a la explotación de los recursos mineros. Es conocida la existencia de poblamiento prehistórico, representado por la presencia de monumentos megalíticos en dos áreas: el amplio conjunto dolménico de El Castillo de las Guardas, y el conjunto de El Ronquillo, de menor tamaño (Salas y Barrionuevo, 2000). En época romana no se desarrollaron núcleos de población de mucha importancia, si bien la minería dio lugar al desarrollo de rutas de transporte, comunicando la zona de El Castillo de las Guardas con Huelva y Río Tinto. En el caso de Guillena, el origen del asentamiento se encuentra en una villa romana situada en un punto estratégico de la calzada que recorría la Ruta de la Plata, que no llegaría a constituir un núcleo urbano. Los núcleos de El Castillo de las Guardas y Guillena alcanzaron un cierto desarrollo en el período medieval, mientras los territorios de El Ronquillo y El Madroño se mantuvieron como zonas principalmente ganaderas, con un poblamiento de pequeñas aldeas.

3. Desarrollo de los trabajos

Los trabajos se realizaron por tramos aproximados de cuatro kilómetros, en una secuencia no ordenada y adaptándose en cada caso a las condiciones del terreno. En este sentido, la topografía y los usos del suelo limitaron en gran medida el desarrollo de la prospección. Por un lado, la escasa visibilidad provocada por la abundante vegetación, en un territorio ocupado mayoritariamente por dehesas con gran desarrollo arbustivo y zonas boscosas de repoblación. En gran parte de los casos estas características llegaron a impedir las labores de prospección, restringiéndose ésta a las franjas roturadas como cortafuegos. Por otro

lado, la inaccesibilidad del parcelario debida al uso ganadero para reses bravas, o a la presencia de cercados de grandes dimensiones.

Los parajes denominados *Las Lapas* y *Antón Núñez*, situados en las áreas colindantes con el trazado de la carretera entre los puntos kilométricos 2+500 y 3+200 el primero y 5+000 y 6+000 el segundo, fueron considerados prioritarios en el desarrollo de la prospección, pues en ellos se encuentran referenciados los únicos elementos patrimoniales inventariados en la zona. Se trata de varias estructuras megalíticas, localizadas en un rango de aproximadamente 1 km., separadas entre ellas aproximadamente 150 m. en el caso más próximo.

Las Lapas y *Antón Núñez* se encuentran en las proximidades del trazado de la carretera N-433, el primero al Sur y el segundo al Norte, en el municipio de El Castillo de las Guardas. Ambos terrenos presentan similares características topográficas, elevaciones suaves que dominan visualmente el cauce del Guadiamar, con altitudes de unos 300 m.s.n.m. de media.

El trazado de la vía en estudio se ubica al Norte de ambas áreas, más próximo de *Las Lapas* que de *Antón Núñez*, cruzando la carretera N-433 en las proximidades de aquélla. Era necesario confirmar la localización del elemento denominado **“Dolmen de Las Lapas”**, que se encuentra referenciado a 150 m. al Sur del trazado propuesto, siendo el bien patrimonial inventariado más próximo a aquél. La estructura no fue localizada, no obstante se observaran otros elementos de origen antrópico, probablemente resultantes de la concentración de material pétreo como consecuencia de las labores agrícolas. Es de señalar que la base de datos del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico refiere que este monumento *“debido a la creación de majanos ha podido desaparecer o estar bajo uno de ellos”*.

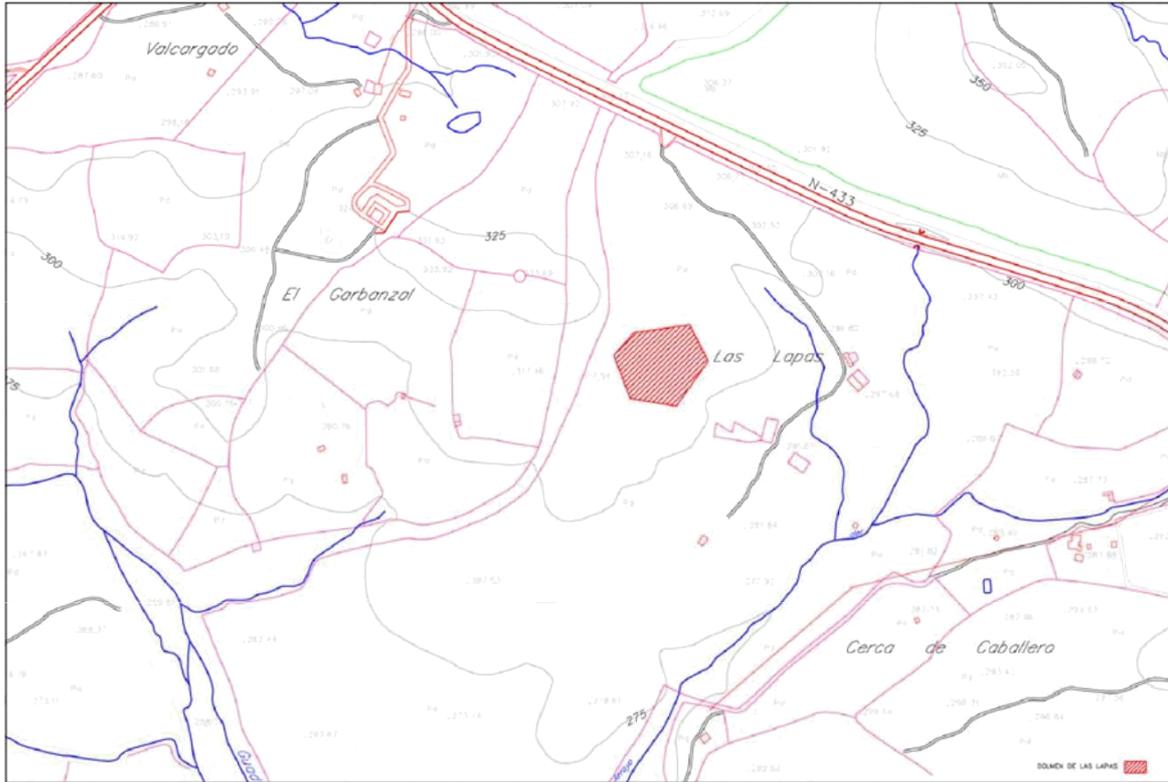


Figura 2: Localización de *Las Lapas* sobre plano topográfico

También al Sur del trazado del proyecto en estudio, entre la carretera nacional N-433 y la provincial SE-5504, se encuentra referenciado el conjunto dolménico *Antón Núñez*. En la prospección de la zona se constató la existencia de tres túmulos ya inventariados y fue identificado un posible cuarto túmulo. El terreno, de dehesa, presentaba una vegetación arbórea poco densa y matorral rastrero de mediano tamaño, y una topografía de lomas suaves.

El conjunto de *Antón Núñez* se encuentra referenciado en la base de datos del IAPH, describiéndose la presencia de 4 estructuras denominadas “Antón Núñez I”, “Antón Núñez II”, “Antón Núñez III” y “Antón Núñez IV”. En los terrenos inmediatos a la carretera SE-5504 en su lado Sur, se encontraban localizadas cartográficamente las estructuras Antón Núñez II, III y IV; la prospección del área confirmó esa localización. La estructura denominada “Antón Núñez I” no se encuentra registrada en la zona envolvente del proyecto.

La estructura “**Antón Núñez III**” se encuentra muy cerca de la carretera SE-5504. Siendo la que se localiza más próxima del trazado de la vía proyectada, la distancia a la misma es de más de 400 m. Se trata de una estructura tumular de forma ligeramente oval, con un diámetro entre 20 y 22 m. en la base (N-S/E-W) y unos 10 m. en la parte más elevada. El área central de la elevación se encontraba hundida, surgiendo los extremos de dos lajas en posición vertical, posiblemente parte de una cámara. Eran visibles algunas piedras de pequeño tamaño recubriendo aparentemente las vertientes del túmulo.

“**Antón Núñez IV**” se localiza al Sureste de la anterior, a una distancia aproximada de 700 m. Es una estructura tumular de forma redondeada con un diámetro aproximado de 20 m. en la base. Eran visibles algunos bloques pétreos sin organización evidente. Presentaba un muro de contención reciente apoyado a su vertiente Este.

“**Antón Núñez II**” se encuentra al Sur de “Antón Núñez III”, al lado de la carretera N-433. Con la misma forma y dimensiones que el anteriormente descrito, su área elevada central se encontraba hundida. Eran visibles algunas piedras pequeñas, de aparente recubrimiento, en las vertientes del túmulo.

Al lado de la carretera SE-5504, en la zona de la confluencia de ésta con la N-433, fue registrado otro montículo de similares características a los anteriores, si bien menos destacado en el paisaje y sin ningún elemento pétreo visible. Consideramos que puede

tratarse de un posible túmulo hasta ahora no inventariado, y fue referenciado como “**Santa Isabel**”.

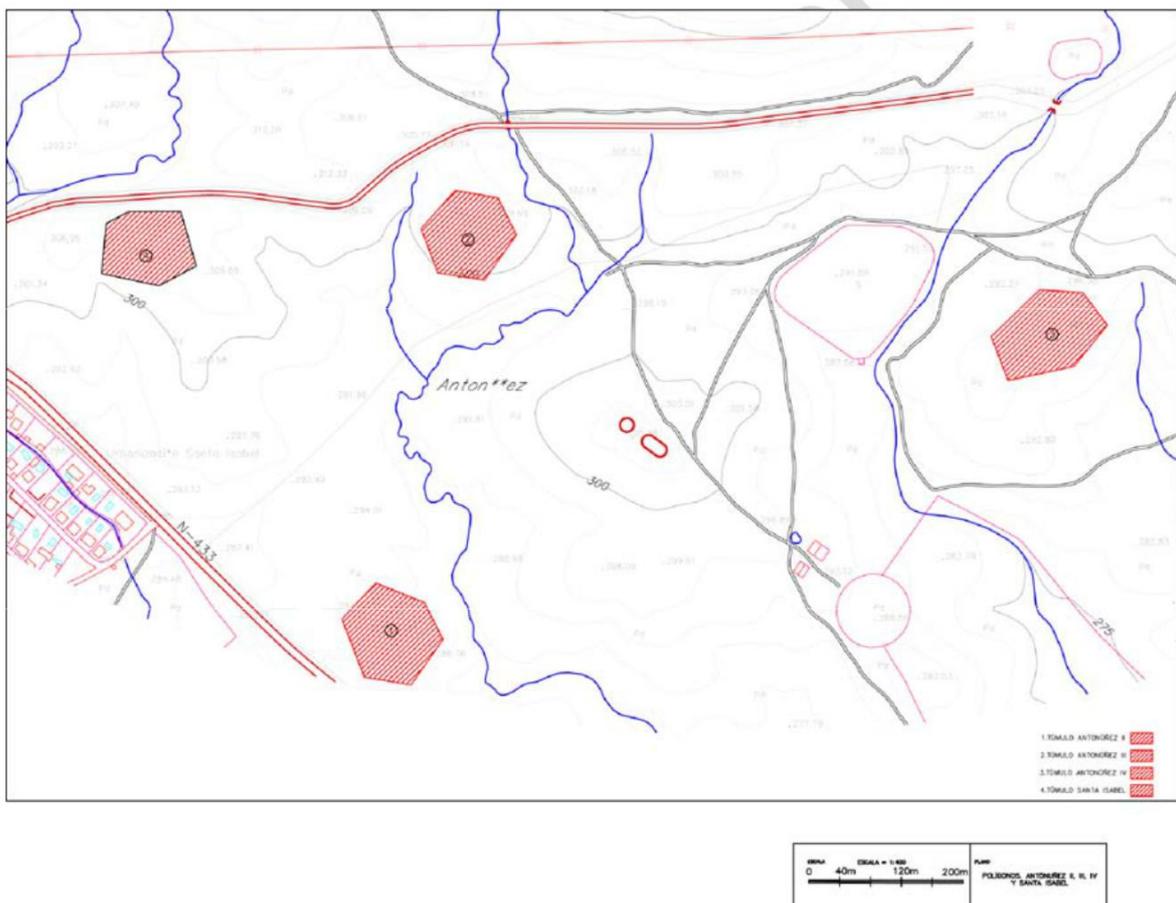


Figura 3: Localización de Antón Núñez sobre plano topográfico

En los terrenos comprendidos entre los dos puntos con presencia de estructuras megalíticas, en un área denominada *Ventorro Negro* situada al Sur del trazado hacia su punto kilométrico 4+000, fueron detectadas acumulaciones de material pétreo calizo. Las

características de estas acumulaciones las vinculan a la limpieza de superficie en áreas roturadas, presentando disposiciones irregulares que las diferencian claramente de las caracterizadas como túmulos anteriormente referidas.

En el extremo Oeste del área prospectada, entre los puntos kilométricos 27+000 y 27+500, en un área parcialmente cultivada que presentaba visibilidad media, se documentó un conjunto de estructuras. Situadas a una distancia entre 50 y 250 m. al Norte del trazado de la carretera en proyecto, y al lado de la vía del ferrocarril minero, formaban parte de una estación logística vinculada éste, la **“Estación de La Aulaga”**. El conjunto se encontraba en estado de ruina, si bien eran visibles una estructura principal, probablemente de habitación, y otros espacios anexos.

5. Conclusiones

La prospección arqueológica superficial permitió confirmar la localización de una serie de elementos patrimoniales ya conocidos y comprobar la ausencia de afección del proyecto de construcción sobre los mismos.

Se procedió al poligonado de los elementos existentes en torno al trazado del proyecto en su tramo PK 2+500 – PK 5+500: los conjuntos funerarios denominados *Las Lapas / Cerca de Caballero* y *Antón Núñez*. Se confirmó la localización de los túmulos “Antón Núñez II”, “Antón Núñez III” y “Antón Núñez IV” y, aunque no localizado, a partir de la documentación existente y la cartografía fue poligonada el área circundante del “Dolmen de Las Lapas”. Formando parte del conjunto *Antón Núñez*, también se poligonó otro posible túmulo que fue denominado “Santa Isabel”.

Cabe señalar que los dos núcleos de estructuras pueden formar parte, en realidad, de un único conjunto, dada la proximidad entre ellos, si bien hoy en día se encuentran aislados por la presencia de la carretera N-433. La situación de la nueva posible estructura

identificada, en la zona de vacío entre ambas áreas, permite concluir que todos estos terrenos, de alturas suaves vueltas hacia el curso del Guadamar, son sensibles desde el punto de vista arqueológico y susceptibles de formar parte de un área amplia de necrópolis.

En el entorno del trazado, dentro del tramo PK 26+800 – PK27+300, se localizó un conjunto edilicio vinculado al ferrocarril, con complejo principal y anexos; probablemente una estación logística relacionada con la población de *La Aulaga* y la explotación minera.

Asimismo, a lo largo del recorrido se registraron otro tipo de elementos constructivos vinculados a los usos de terreno y considerados no significativos, que fueron documentados fotográficamente, destacando la presencia de una era que se encuentra en el área de afección total del proyecto.

Las características de la zona, propias de medios serranos donde el uso del suelo es mayoritariamente la explotación forestal y ganadera, con una ausencia prácticamente total de la agricultura, limitaron las posibilidades de reconocimiento del terreno, dificultando la percepción y valoración del potencial patrimonial.

Una vez que los terrenos objeto de prospección presentaban mayoritariamente una mala visibilidad o eran inaccesibles, es necesario reconocer la baja fiabilidad de los resultados de la actividad arqueológica. Como consecuencia de ello, la actuación preventiva no queda completada con esta intervención, y la realización de una vigilancia arqueológica del proyecto en fase de ejecución sería del mayor interés (García *et al.*, 2012).

Referencias bibliográficas y cartográficas

CONTRERAS, A. y CHAZA, M.^a R. (2006): Avance del Plan General de Ordenación Urbanística de El Castillo de las Guardas (Sevilla). Ayuntamiento de El Castillo de las Guardas. (<http://www.elcastillodelasguardas.es>)

GARCÍA, M.^a, MORO, F.J. y CALVO, E. (2012): “Memoria Final: Actividad Arqueológica Preventiva para el proyecto de *Conexión mediante vía de Gran Capacidad entre la N-435 y la Ruta de la Plata A-66* (Provincia de Sevilla), depositado en la Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

RAMÍREZ, J. (1978): “Memoria explicativa de la Hoja 939 – Castillo de las Guardas”.

Mapa Geológico de España 1:50.000, Instituto Geológico y Minero de España.

SALAS ÁLVAREZ, J. y BARRIONUEVO CONTRERAS, F. J. (2000): “El catálogo de dólmenes de la provincia de Sevilla”, *PH. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº 31: 179-187.

Mapa Topográfico de Andalucía 1:5.000 - Hoja 938 y Hoja 939. Instituto de Cartografía de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes – Junta de Andalucía. *Mapa Topográfico de Andalucía 1:10.000* - Hoja 938 y Hoja 939. Instituto de Cartografía de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes – Junta de Andalucía.

Láminas



Lámina I: Vista general del área de Las Lapas (entre PK 2+500 - PK 3+200)



Lámina II: Túmulo de *Antón Núñez II*



Lámina III: Túmulo de *Antón Núñez III*



Lámina IV: Túmulo de *Antón Núñez IV*



Lámina V: Posible túmulo denominado *Santa Isabel*



Lámina VI: Estructuras de la *Estación de La Aulaga*