

ANUARIO ARQUEOLÓGICO DE ANDALUCÍA 2013

BORRADOR / DOCUMENTO PRE-PRINT

INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA CONTROL DE MOVIMIENTO DE TIERRAS DE LA A7 AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO, TRAMO CARCHUNA-CASTELL DE FERRO (GRANADA).

**ANTONIO BURGOS JUÁREZ
EDUARDO CABRERA JIMÉNEZ
DOLORES PUERTA TORRALBO**

RESUMEN.

La intervención arqueológica, se ha desarrollado en las zonas afectadas por la construcción de la A7 Autovía del Mediterráneo, tramo Carchuna-Castell de Ferro (Granada). La longitud aproximada del tramo es de 10 Km., en casi la totalidad de los cuales el trazado discurre en variante. Los resultados arqueológicos han sido negativos.

SUMMARY.

The archaeological work has been developed in the areas affected by the construction of the Mediterranean motorway A7, stretch Carchuna-Castell de Ferro (Granada). The approximate length of the section is 10 Km., Almost all of which the path variant runs. Archaeological findings have been negative

LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN.

La intervención arqueológica, se ha desarrollado en las zonas afectadas por la construcción de la A7 Autovía del Mediterráneo, tramo Carchuna-Castell de Ferro (Granada)

La longitud aproximada del tramo es de 10 Km., en casi la totalidad de los cuales el trazado discurre en variante.

La zona afectada por este Proyecto Constructivo se sitúa al Sur de la provincia de Granada, afectando parcialmente a los Términos Municipales de Lújar, Gualchos y Motril. Este tramo transcurre entre lo vertiente Sur de los Sierras de La Contraviesa, Lújar y del Jaral y la Costa Mediterránea, en una zona más o menos paralela a la costa, con una orografía accidentada y atravesada por barrancos, arroyos y ramblas estacionales.

Este Proyecto tiene el Origen en el Término Municipal de Motril, en un punto al Norte entre Carchuna y Calahonda y a 1,2 km al Oeste del Límite entre los Términos de Motril y los Gualchos, donde atravesará por medio de viaductos los barrancos del Chuzón y de Vizcarra.

El trazado continúa, por el Término de Gualchos, hacia el Este hasta atravesar, en el P.K. 2+200, el Barranco del Torilejo que se sitúa en la zona más próxima a la costa a la altura de la bahía de Zacatín, a unos 400 metros al Sur del trazado.

Entre el P.K. 3+300 y el P. K. 3+500 la carretera cruzará el Barranco de Zacatín y desde este punto la Autovía avanzará con dirección Este-Noreste por un sector de grandes desniveles que provocarán diversos desmontes y un túnel entre el P.K. 5+150 y el P.K. 5+600.

El trazado atravesará, en el P.K. 6+100, el Barranco del Romeral y continuará hacia el Noreste atravesando la Rambla de los Pastores (P.K. 7+250), la Rambla de Gualchos (P.K. 8+800) donde se entra en el Término de Lújar, hasta finalizar en el P.K.10+00, en la antigua carretera N-340, A 1,2 Km al Este del límite entre Lujar y Gualchos.

Además, se han inspeccionado tres posibles vertederos que instalados en una zona al Norte de Calahonda en el Término de Motril, en tres canteras abandonadas. Estos tres vertederos tienen una extensión aproximada de unos 200 metros de largo por unos 50 metros de ancho y están muy alterados por las actividades de explotación de las canteras.

El trazado transcurre por una zona muy montañosa y accidentada en la que se abren paso diversos arroyos y barrancos estacionales, donde abundan los cultivos en invernadero.

Los tres posibles vertederos se sitúan en zonas ocupadas por antiguas canteras, son zonas muy alteradas en los márgenes de los barrancos del Chozón y de Vizcarra.

El trazado afectará, en su mayoría, a zonas de fuerte pendiente y de media ladera que son de difícil ocupación. Las zonas donde se pueden localizar restos, están muy alteradas por los cultivos de invernadero y por antiguas canteras que han alterado y transformado el paisaje.

La actuación arqueológica que planteada en este proyecto se ha realizado con la intención de conocer, analizar y valorar la existencia de posibles depósitos arqueológicos en el ámbito de la traza de la infraestructura, para que sirvan de base para el establecimiento de las cautelas, propuestas de conservación e integración de los restos y condicionamientos de los proyectos de obra, que la empresa tiene previsto realizar.

DESCRIPCIÓN FÍSICA DEL ÁREA DE ESTUDIO.

La traza se localiza al sur de la provincia de Granada, muy próxima a la costa, con inicio junto a la Rambla del Rejón, en la localidad de Carchuna y el final al norte de la localidad de Castell de Ferro, una vez cruzada la Rambla o Barranco de Gualchos, que pertenece al dominio geológico de las Cordilleras Béticas, y dentro de estas, a la zona denominada interna y dentro de las unidades en que se encuentra dividida ésta, la traza afecta a los materiales que conforman el complejo Alpujérride.

La característica más relevante de ésta región de la cordillera, es su estructura tectónica que se puede definir como compleja, debido a la presencia de varios mantos de corrimiento. El manto que afecta a la zona es conocido como Manto de Murtas.

Las características geomorfológicas de la zona, se enmarcan dentro de dos tipos de relieve claramente diferentes. Así tenemos dentro del primer tipo un relieve bastante abrupto que se corresponde con la presencia de los materiales más

competentes carbonatados e intersectado por numerosos barrancos que se marcan a favor de los materiales polícticos menos competentes y por tanto de mayor facilidad de erosión.

El segundo tipo de relieve se enmarca dentro de las zonas semillanas que se corresponden con las vegas y ramblas que presentan una suave pendiente hacia el mar.

En la zona existe una importante actividad agrícola que ha originado una fuerte antropización del relieve a través de bancales para invernaderos que en algunos casos suponen rellenos importantes.

Los cauces y vaguadas que atraviesan la traza de la Autovía pertenecen a cuencas localizadas en el extremo sur de la provincia de Granada, estando limitadas al Oeste y al Norte por la cuenca del río Guadalfeo, y al Este por la cuenca del Río Adra.

La vegetación de la zona está bastante alterada por los cultivos, sobretudo los cultivos intensivos bajo plástico. Tan solo existen comunidades de romerales y espartales bien estructuradas, que ocupan las zonas con un suelo menos desarrollado y que no han permitido un uso agrícola. Los cultivos de secano se encuentran normalmente abandonados y sobre ellos aparece un tomillar colonizador.

La abrupta topografía, la escasez de suelo y la abundancia de afloramientos rocosos, ha motivado que se conserven formaciones de matorral bajo fundamentalmente, excepto en las terrazas aluviales formadas por la rambla de Lújar, que están intensamente cultivadas, y distintos enclaves con una pendiente y u suelo más favorables para el cultivo.

8. RESULTADOS DE LA INTERVENCION.

En un primer momento los trabajos del control arqueológico de movimiento de tierras dieron comienzo en el mes de noviembre de 2008 y finalizan en abril de 2009, por la paralización de la obras.

En una segunda fase se reanudan los trabajos en el mes de junio de 2013 y finalizan en septiembre de 2014.

En la primera fase, el seguimiento se centró básicamente en los movimientos de tierras realizados entre el punto kilométrico 7+300 hasta el final de la traza.

La segunda fase se ha desarrollado a lo largo de toda la traza, incluyendo los tramos en los que se había actuado con anterioridad.

Los resultados en las dos fases han sido negativos, en cuanto a restos arqueológicos se refiere. No documentándose ni restos de estructuras ni restos de materiales cerámicos, líticos o de cualquier otra índole.

En la mayor parte del trazado apenas si se ha documentado tierra vegetal, (salvo en las zonas donde se documentan invernaderos, donde se ha realizado un importante aporte de material), discurriendo este por el sustrato geológico en el que se aprecian dos grandes zonas.

La zona que va desde el inicio de la traza hasta bien pasado el túnel, alrededor del PK 7+000, con un material de una composición claramente carbonatada, con calizas y mármoles. Y una segunda zona, que va desde este punto hasta el final de la traza con materiales como esquistos.

Esto ha hecho que la mayor parte del movimiento de tierras se haya realizado después de haberse roturado el terreno a base de voladuras.



LAM. 1.- ÁREA DE ACTUACIÓN



LAM. 2.- PERFORACIONES EN LA ROCA PARA VOLADURAS



LAM. 3.- HUELLAS DE LAS VOLADURAS EN LA ROCA



LAM. 4.- VISTA GENERAL



LAM. 5.- VISTA GENERAL