

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE CULTURA

Resolución de 14 de noviembre de 2017, de la Dirección General de Bienes Culturales y Museos, por la que se incoa el procedimiento para la declaración, como Zona de Servidumbre Arqueológica, del espacio del Puerto Histórico de San Juan del Puerto (Huelva).

I. En desarrollo de lo prescrito en el artículo 46 de la Constitución Española, el Estatuto de Autonomía para Andalucía, aprobado mediante Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, establece en su artículo 10.3.3.º que la Comunidad Autónoma ejercerá sus poderes con el objetivo básico del afianzamiento de la conciencia de identidad y cultura andaluza a través del conocimiento, investigación y difusión del patrimonio histórico, antropológico y lingüístico. Para ello, el artículo 37.1.18.º preceptúa que se orientarán las políticas públicas a garantizar y asegurar dicho objetivo básico mediante la aplicación efectiva, como principio rector, de la conservación y puesta en valor del patrimonio cultural, histórico y artístico de Andalucía; estableciendo a su vez el artículo 68.3.1.º que la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva sobre protección del patrimonio histórico, artístico, monumental, arqueológico y científico, sin perjuicio de lo que dispone el artículo 149.1.28.ª de la Constitución. La Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, publicada en Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 248, de 19 de diciembre de 2007, establece en el artículo 48.1 que la persona titular de la Consejería competente en materia de patrimonio histórico podrá declarar Zona de Servidumbre Arqueológica.

Asimismo, el Reglamento de Organización Administrativa del Patrimonio Histórico de Andalucía, aprobado por Decreto 4/1993, de 26 de enero, declarado vigente por la Disposición Derogatoria de dicha Ley 14/2007, atribuye a la Consejería de Cultura la competencia en la formulación, seguimiento y ejecución de la política andaluza en materia de Bienes Culturales referida a su tutela, enriquecimiento y difusión del Patrimonio Histórico Andaluz, correspondiendo concretamente a la persona titular de la Consejería de Cultura, tal como establece el artículo 3.2 del citado Reglamento, la declaración de Zona de Servidumbre Arqueológica. La competencia para la incoación corresponde a la Dirección General de Bienes Culturales y Museos, a tenor del artículo 5.32 de esta misma norma.

II. En 2012 el Departamento de Historia I del Área de Arqueología de la Universidad de Huelva realiza una actividad arqueológica puntual en determinadas zonas de San Juan del Puerto con el objetivo del estudio y reconocimiento de diversas estructuras que podrían haber sido utilizadas en actividades portuarias, con motivo de la preparación del viaje de Colón que propició el descubrimiento de América.

De acuerdo con los resultados de aquella actividad, efectuada sobre los restos constructivos ubicados en las marismas de San Juan del Puerto (Huelva), con vistas a la intención del Ayuntamiento de la citada población de la puesta en valor de la zona portuaria y salinas, así como de la ribera del río Tinto enmarcada dentro del término municipal, la figura cautelar de protección más adecuada para dicho espacio es el de Zona de Servidumbre Arqueológica, que el artículo 48.1 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico Andaluz, define como «aquellos espacios claramente determinados en que se presume fundadamente la existencia de restos arqueológicos de interés y se considere necesario adoptar medidas precautorias».

Por todo lo cual, a la vista de la propuesta formulada por la Delegación Territorial de la Consejería en Huelva y el Servicio de Protección del Patrimonio Histórico, de conformidad con lo establecido en el artículo 48.1 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio

Histórico de Andalucía, y en el ejercicio de sus competencias según lo establecido en el artículo 5, apartado 32, del Reglamento de Organización Administrativa del Patrimonio Histórico de Andalucía, aprobado por Decreto 4/1993, de 26 de enero, y en el artículo 72 del Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía, aprobado por Decreto 19/1995, de 7 de febrero,

R E S U E L V O

Primero. Incoar el procedimiento para la declaración, como Zona de Servidumbre Arqueológica, del espacio del Puerto Histórico de San Juan del Puerto (Huelva), cuya identificación, descripción y delimitación figuran en el Anexo a la presente Resolución.

Segundo. Hacer saber a las Administraciones Públicas y particulares afectados que la realización de obras de edificación o cualesquiera otras actuaciones que lleven aparejada la remoción de terrenos en el espacio de la Zona de Servidumbre Arqueológica incoada se debe notificar a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico con un mínimo de quince días de antelación. Recibida la notificación, la Consejería dispondrá de un plazo de quince días para ordenar, en su caso, la realización de catas o prospecciones arqueológicas, que se regirán por lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 14/2007. La Consejería competente en materia de patrimonio histórico queda facultada para inspeccionar en todo momento las obras y actuaciones que se realicen en la Zona de Servidumbre Arqueológica incoada.

Tercero. Hacer saber a las Administraciones Públicas y particulares afectados, que tienen sobre este espacio incoado Zona de Servidumbre Arqueológica el deber de conservarlo, mantenerlo y custodiarlo de manera que se garantice la salvaguarda de sus valores.

Cuarto. Ordenar que la presente Resolución se publique en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 14 de noviembre de 2017.- El Director General, Marcelino Antonio Sánchez Ruiz.

A N E X O

I. Denominación.

Zona de Servidumbre Arqueológica del espacio del Puerto Histórico de San Juan del Puerto.

II. Localización.

Provincia: Huelva.

Municipio: San Juan del Puerto.

III. Descripción y datos históricos

Se carece de documentos históricos que hablen directamente de la construcción de un puerto en San Juan, salvo los generados por la compañía inglesa que construye el ferrocarril a finales del siglo XIX, comienzos del XX. No obstante, son muchas las referencias documentales que hablan del papel jugado por la villa en los viajes comerciales a América, a lo que se le une la constatación cartográfica del muelle en los planos del siglo XIX, así como numerosas fuentes orales sobre la existencia de un muelle ubicado en el caño de San Juan, en funcionamiento al menos hasta comienzos de los primeros años del siglo XX.

En este sentido, siguiendo una secuencia cronológica de acontecimientos, se puede decir que las primeras relaciones de San Juan con Cristóbal Colón vinieron de la mano de su cuñada, Briolanja Muñiz, quien tenía arrendadas unas tierras al Duque de Medina Sidonia como parte del proceso de repoblación de 1468, momento en el que la concesión de una carta puebla a los residentes de San Juan, motivó la llegada de numerosa población procedente de otros puntos, lo que supondría la existencia de un vínculo familiar, que favorecería la llegada del descubridor a esta localidad.

A ello se debe unir que la ribera del Río Tinto, incluidas las orillas de las poblaciones de Palos de la Frontera, Moguer, Huelva y San Juan del Puerto, fue escenario de la gestación del descubrimiento de América en los años previos a 1492, no en vano, las aguas de este río se convertirían en la arteria principal de comunicación en la que se fraguó el proyecto ultramarino de Cristóbal Colón, hasta el punto de que fue en su cauce donde se botaron las carabelas «Pinta» y «Niña» que llevaron a las tripulaciones a América.

Tras el descubrimiento, la intensificación de las relaciones comerciales dentro de la expansión ultramarina, unido a la experiencia marítima acumulada por toda la marinería de la comarca del Río Tinto, explicaría la preparación de nuevas expediciones desde este extremo del reino de Castilla, marco en el que irremediamente por su posición, debió participar la localidad de San Juan a través de su puerto, hasta convertirse en el siglo XVI en un punto de referencia portuario dentro del Golfo de Cádiz en cuanto a volumen de carga embarcada y desembarcada con destino al comercio regional, nacional e internacional. De hecho, en relación con este ingente comercio se encontraría el negocio de las salinas, sustancia indispensable en la elaboración de salazones de pescado que formaban parte de la dieta alimenticia de las tripulaciones, presentes en San Juan desde principios del siglo XVI.

La documentación cartográfica aportada en la memoria de la actividad arqueológica puntual sirve como un argumento más en la elaboración de la hipótesis en relación a la ubicación del puerto, así como de su importancia histórica. En este sentido, se ha realizado una búsqueda exhaustiva en distintos archivos (Archivo General de la Administración, Archivo del Puerto de Huelva o el Servicio de Cartografía Histórica de Andalucía, entre otros), de la cual se ha extraído en dicha memoria numerosa información.

De todas las fuentes consultadas por los redactores de la memoria destacan la Carta del Archivo Ducal de la Casa de Medina Sidonia (fecha desconocida), la Carta de 1862 y un plano de 1896. El primero de ellos, correspondiente al legajo 1156, recoge la división del territorio de las villas de Huelva, Gibraleón, San Juan y Trigueros. Aunque no tiene mayores connotaciones que la división de los términos municipales, así como distintos hitos topográficos, parajes, molinos, entre otros, resulta de especial importancia la información que de él se puede extraer.

En él se aprecia como el Río Tinto, a su paso por la villa, se bifurca en un pequeño brazo, dando lugar a la conformación de una isla marismosa denominada «Marisma de Exido», en la que se ubica un molino, correspondiente quizás al de Garrido o de los Baños. Lo significativo de este plano es la topografía de la zona, ya que se aprecia cómo ese segundo brazo del río, denominado «caño o estero de San Juan», coincide con la ubicación de la estructura actualmente visible del Puerto histórico de San Juan del Puerto, llegando a conformar un estero perfecto, próximo al casco urbano, que facilitaría el comercio marítimo fluvial.

Propiamente no se aprecia que en este punto el plano indique la localización de un puerto o fondeadero, sin embargo, ello no significa que no existiera en el momento de realización de este documento, ya que tampoco se indica la presencia de puerto alguno para el caso de la villa de Huelva. El hecho de que no aparezca específicamente ubicado en el plano, no significa que no existiera para los momentos en los que se elaboró este documento, uno de los más antiguos que se tienen para este territorio ribereño del Tinto.

Por su parte, la carta náutica realizada por Real Orden en 1866, recoge los fondeaderos del Río Tinto, así como las localidades ribereñas del mismo, Moguer, Palos y

San Juan del Puerto. La información que proporciona este plano es fundamental, al ser la primera referencia documental, cartográfica o topográfica, sobre la ubicación del puerto de la localidad.

En él se aprecia, junto a uno de los brazos secundarios del río, el símbolo de un ancla, correspondiente según la leyenda del plano a un embarcadero. Éste queda ubicado justamente en el sector de excavación, junto a un ítem urbanístico del plano en el que se aprecia un espacio abierto rodeado de manzanas, que no podría corresponderse más que con el espacio que delimita la actual plaza de la Marina. Igualmente, se aprecian justamente entre ésta y el embarcadero, una serie de edificaciones que bien podrían identificarse con las estructuras portuarias, aduanas o incluso las casa de los «carabineros».

El siguiente documento cartográfico en el que se constata la presencia del puerto, se corresponde con el plano topográfico mandado realizar por la Dirección del Instituto Geográfico y Estadístico en todos los municipios españoles por la Ley del 24 de agosto de 1896. En este documento se aprecia el término de San Juan del Puerto, destacando su zona sur, concretamente aquella próxima a la ribera del Tinto en la que se indica el caño de San Juan, ya que se apunta la existencia de diversos molinos, así como la ubicación de un embarcadero.

En último lugar, las fuentes orales recogidas durante la actividad arqueológica puntual no dejan lugar a dudas sobre la correspondencia de esta estructura con un muelle o embarcadero, conocido popularmente como «Los Ladrillitos». Entre las aportaciones destaca la celebración religiosa de la bendición de las aguas, justo en lo que ellos llaman la frontera del río, que casualmente coincide con la estructura actualmente visible del Puerto histórico de San Juan del Puerto, a lo que se le une el recuerdo de la población del atraque de chalupas en este espacio destinadas al comercio de palmitos, vino, cereales y maderas.

De manera más anecdótica, algunos de los habitantes contaron a los redactores de la memoria de la actividad arqueológica puntual que habían escuchado durante generaciones, que desde el puerto de San Juan se realizó un cargamento especial de vinos destinado a las tres carabelas del descubrimiento, negocio que se perpetuaría hasta convertirse San Juan en un punto clave de exportación de este producto a través del Puerto de Santa María.

Tras la conclusión de la actividad arqueológica puntual, se puede afirmar que la estructura objeto de la misma, se corresponde, sin duda alguna, con un muelle, fondeadero o embarcadero. No obstante, su datación resulta un tanto más complicada como consecuencia de la inexistencia de materiales, aún así se sabe que se encontraba en pie a finales del siglo XIX, como así atestigua su presencia en las cartas náuticas realizadas en este momento, concretamente en una fecha próxima a la construcción del muelle de minerales británico. Precisamente, será esta proximidad en el tiempo, la que lleva a plantear la más que probable edificación de esta estructura en fechas anteriores, apostando por el siglo XVII por una serie de factores que se explicarán a continuación, pero en ningún caso en época del descubrimiento.

En cualquier caso, la existencia de un puerto para estas fechas se encuentra bien atestiguada en la documentación histórica, de hecho como recoge David González Cruz, desde 1493, el duque y señor de esta villa, se encontraba promocionando a través de la concesión de privilegios al Puerto de San Juan, la llegada de nuevos pobladores con el fin de impulsar un importante crecimiento económico, el cual se vería incrementado durante el siglo XVI con la crisis de la villa de Palos de la Frontera, y su consecuente relegación en el plano de los negocios marítimos de la ribera del Tinto. No obstante, las evidencias documentadas durante esta intervención, unido a la paleogeografía y el contexto histórico, llevan a plantear para estas fechas iniciales, la existencia de una ensenada natural donde fondearían los barcos.

En apoyo de esta hipótesis se encuentra el estudio del nivel de marisma realizado en el Sondeo número 3, donde se pudo comprobar cómo ésta iba subiendo notablemente de cotas conforme se acercaba a la Plaza de la Marina, la cual no sólo perpetua a nivel estético el paisaje de una ensenada natural, sino que además conserva el topónimo histórico de «puerto escondido». A este apoyo estratigráfico, se une el contexto histórico, donde se puede observar la existencia de otros puertos de estas características a lo largo de la ribera del Tinto, concretamente el de Palos de la Frontera, consistente en una ensenada litoral, resguardada pero diáfana, y abierta a la desembocadura del Tinto.

Posiblemente este muelle de ribera se viera modificado en un momento impreciso a lo largo del siglo XVII, teoría que se apoya por varios motivos. Concretamente, se puede decir que una vez tuvo lugar el descubrimiento de América, la villa de Palos de la Frontera se vio inmersa en un declive provocado por la emigración a Indias y la centralización del monopolio americano en la ciudad de Sevilla, lo que favorecería por el contrario, un importante crecimiento del municipio de San Juan, que le llevarían a convertirse en el siglo XVII en el puerto referente de exportaciones e importaciones. Precisamente, las fuentes indican que a lo largo del siglo XVI, San Juan se había convertido en el puerto de referencia más importante del Condado de Niebla para la comercialización de vinos con el exterior, no en vano, personas vinculadas a otros lugares cercanos como Huelva o Trigueros pretendían introducir en los lagares de esta localidad las uvas producidas en otros términos municipales.

Este posicionamiento del puerto supondría no sólo un importante incremento demográfico, sino que además atraería a numerosos comerciantes extranjeros: ingleses, florentinos, flamencos, bretones y portugueses, los cuales no sólo multiplicarían el volumen comercial, sino que demandarían la construcción de importantes instalaciones portuarias. De hecho, todos estos factores combinados, motivaron que la localidad consolidase su imagen en el entorno comarcal y regional, de manera que dejó de ser tratada como un enclave portuario simplemente, para valorarse su condición de una población con un casco urbano más extenso y con un perfil socio-económico que se iba enriqueciendo con el paso de los años.

Concretamente, a partir de estas fechas se habla de la llegada de embarcaciones de gran capacidad de carga donde subían a bordo la sal producida en su ribera, quedando insertada no sólo en las rutas ultramarinas, sino también en las propias redes establecidas con diversos países extranjeros y regiones de la Península ibérica (Galicia, Vizcaya y territorios vascos, Canarias y otros lugares de Andalucía).

De igual modo, la propia lógica de evolución de la marisma, supondría una progresiva colmatación de la ensenada natural, viéndose obligados a retrotraer la propia línea mareal.

Con todo ello se crearía un contexto, donde irremediamente San Juan debió experimentar un notable desarrollo económico, y por ende urbanístico, viéndose obligado a reformar sus antiguas instalaciones con el fin de afrontar el nuevo papel comercial que estaba viviendo.

Aunque desgraciadamente no se puede afirmar con rotundidad en lo concerniente al puerto, se sabe que se emprendieron importantes obras de carácter religioso, como fue la construcción del Convento e Iglesia del Carmen, el cual sería trasladado de su emplazamiento inicial, en el sitio de Los Carrascales en el siglo XVI, hacia la Plaza de nombre homónimo al convento situado en el centro urbano, tras petición aceptada el 19 de Mayo de 1623. Esta construcción resulta de vital importancia dado que la técnica edilicia empleada se asemeja a la existente en la estructura del muelle.

En cualquier caso, y al margen de estas hipótesis que sólo futuras intervenciones podrán dilucidar, es evidente que esta construcción se encontraba en pie desde al menos la segunda mitad del siglo XIX, como así atestigua la cartografía histórica. Concretamente, en los planos cartográficos de 1866 y 1896 se aprecia la existencia de un embarcadero entre la Plaza de la Marina, y el brazo del caño de San Juan. Es precisamente en este

momento, cuando las fuentes hablan de un acondicionamiento del embarcadero mediante la construcción de un pavimento de madera sobre pilotes, también de madera, así como un depósito de mercancías de madera de 66 m² apoyado sobre columnas de hierro.

A este respecto, es evidente que la documentación gráfica del momento sólo está recogiendo la existencia de un embarcadero en San Juan, la cual no deja lugar dudas de su ubicación en las proximidades de la Plaza de la Marina, donde es posible observar la existencia de un importante conglomerado de estructuras portuarias, aduanas e incluso las casas de los carabineros. Hoy día, todas estructuras han desaparecido como consecuencia de la construcción del ferrocarril entre 1867-1870, aún así es sorprendente, como esta Plaza ha perpetuado a lo largo de los siglos su configuración inicial de ensenada.

Por su parte, aunque el plano de 1896 es algo más general, y adolece del nivel de detalles del anterior, no suscita duda alguna sobre la correspondencia del embarcadero y el muelle objeto de la actividad arqueológica puntual.

Será ya entre 1910 y 1911 cuando la compañía británica encargada de la explotación del ferrocarril decida emprender una serie de obras con el fin de abaratar los costes de transporte que suponía descargar la carga de minerales desde los vagones hasta las gabarras veleras, para transportarlas río abajo hasta donde estuviese fondeado el barco, y volver a transbordar la carga nuevamente a mano. Estas obras, aprobada por la Comandancia de Marina, consistieron en dragar el canal entre el embarcadero y las aguas profundas, en cuyo extremo se construiría una gran explanada destinada a vías y estacionamiento de trenes, pasando a rellenar la marisma con escoria y gravas, donde se ubicaría una grúa flotante a vapor sobre una pontona, y dos grúas más de carga –una fija y otra móvil–. Igualmente, se le concedería una parcela de marismas, en la margen derecha del Río Tinto, para que una vez desecada sirviera para depósito de minerales. Posiblemente, estas obras respondan a la construcción del puerto del Buitrón, si bien aún quedaría en funcionamiento el fondeadero original, como así apuntan las fuentes orales, según los cuales el muelle objeto de la actividad arqueológica puntual quedaría destinado al comercio de productos agrícolas-pesqueros, mientras que el de del Buitrón al negocio de los minerales.

Aunque se desconoce su momento exacto de abandono, la población autóctona apunta a los años 40 del siglo pasado como el último momento de uso, fecha para la cual comentaron que aún seguían llegando pequeños barcos pesqueros. Tras ello, éste fondeadero y sus zonas adyacentes se convertirían en un lugar de baños medicinales conocido como «los Palitos», hasta que la construcción de la fábrica de celulosa, terminó por desahuciar esta estructura en la década de los sesenta del pasado siglo.

La intervención arqueológica ha permitido establecer una secuencia cronológica sobre la evolución de la zona portuaria de San Juan del Puerto desde la época del descubrimiento, hasta la actualidad:

- Primera Fase, comprendida entre el siglo XV y el XVI. Para este periodo, las evidencias arqueológicas (análisis del nivel de marisma del Sondeo 3), unido a la paleotopografía del lugar (organización urbanística de la Plaza de la Marina) y al contexto histórico anteriormente expuesto, llevan a plantear la existencia de una ensenada natural abierta al caño de San Juan.

- Segunda Fase, comprendida entre un momento impreciso del siglo XVII y el XX. Posiblemente el incremento del volumen comercial experimentado a lo largo del siglo XVII, unido a la llegada de numerosos marineros extranjeros a la villa, así como a la ampliación de las rutas comerciales hacia diferentes puntos de Europa, América y la propia Península Ibérica, sin olvidarnos del progresivo avance de la colmatación de la ensenada, debieron ser el impulso decisivo de cara a la construcción de una nueva instalación portuaria, en este caso materializada en la edificación de un muelle de más de 76,5 m de longitud.

- Tercera fase, comprendida desde comienzos del siglo XX hasta la actualidad. Esta última fase estaría representada por la construcción, a comienzos del siglo XX, del muelle del Buitrón, necesario debido a los costes generados de la descarga de minerales en barcasas de pequeño calado hasta aguas más profundas, donde nuevamente eran transbordados. Si bien, la existencia de este nuevo muelle no supondría la desaparición del anterior, el cual estaría en funcionamiento hasta la década de los 40, destinado al comercio agrícola-pesquero de escaso volumen.

La intervención en sí ha permitido exhumar un muelle o fondeadero de 76,5 m de longitud, del cual se desconoce sus dos extremos finales, aunque posiblemente no mucho más allá del área limpiada. Toda ella se encuentra construida en ladrillo de módulo de 28 x 14 cm, levantada sobre una zapata del mismo material, alzada a su vez sobre una ensenada de piedras, con una altura media que oscila entre los 2,30 m del extremo oriental a los 1,73 m de la parte occidental.

Su construcción fue realizada de forma exenta, de ahí que no cuente con zanja de cimentación, pero sí con una zapata de mayor anchura en su cara exterior con el fin de soportar la presión del relleno por la parte interior. Éste fue realizado de manera antrópica, a pesar de lo cual carece de materiales arqueológicos que permitan datar su momento de edificación, coronado por un suelo de uso, consistente en un nivel de gravas de tonalidad naranja (UU.EE. 25 y 33).

No obstante, con posterioridad se experimentarían diversas remodelaciones, como la presencia de un suelo de cemento (UE 32), posiblemente en relación con las reformas afrontadas en el embarcadero con motivo de la comercialización de los productos mineros, así como la construcción de una plataforma para la práctica de tiro al plato.

En cuanto a su estado de conservación, su cara interna se encuentra en muy buen estado gracias a su colmatación hasta el nivel de cabecera, no obstante, su cara exterior se encuentra bastante deteriorada como consecuencia de su exposición a los diversos factores medioambientales, eso sí, sólo en su parte área, ya que la soterrada se encuentra en el mismo estado que la interior. En cualquier caso, ninguna de ellas fue construida con el objetivo de ser vista, bien fuese por el relleno, o por la propia marisma, de ahí que no presente ningún tipo de revestimiento.

IV. Delimitación del espacio de la Zona de Servidumbre Arqueológica.

La zona afectada por la declaración como Zona de Servidumbre Arqueológica del Puerto Histórico de San Juan del Puerto comprende las parcelas, inmuebles, elementos y espacios públicos y privados, situados dentro de la línea de delimitación trazada sobre el plano catastral vigente.

La delimitación propuesta se ajusta a la hipótesis de ubicación del Puerto Histórico resultante de las evidencias arqueológicas y análisis del nivel sondeos estratigráficos apoyándose en la paleotopografía del lugar aún perceptible en la ordenación urbanística de la Plaza de la Marina referente a la contextualización histórica desarrollada en el anterior apartado que permiten referir a la conformación de una ensenada natural abierta al caño de San Juan en esa cronología histórica correspondiente a los siglos XV y XVI.

Dicha Zona de Servidumbre Arqueológica queda delimitada mediante un área poligonal, siendo sus lados los límites de la misma y teniendo como vértices, las coordenadas U.T.M. en el Datum ETRS89 H30 N que se recogen a continuación. Dicho polígono se ha trazado en base a la planimetría aportada por la memoria de la actividad arqueológica puntual antes mencionada, utilizándose como cartografía de referencia la Ortofotografía Rigurosa color de Andalucía 2010-2011 del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía de la Consejería de Economía y Conocimiento, así como cartografía catastral urbana digitalizada de la Dirección General del Catastro perteneciente al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

El polígono engloba las siguientes parcelas que se detallan a continuación y si se encuentran afectadas total o parcialmente:

Parcelas de Urbana:

Polígono 12184. Parcela 03. Parcialmente afectada

Polígono 13185. Parcela 01. Totalmente afectada

Polígono 13194. Parcela 07. Parcialmente afectada.

13194. Parcela 25. Parcialmente afectada.

14194. Parcela 01. Parcialmente afectada

Polígono 14196. Parcelas 01, 02, 03 y 04. Totalmente afectadas.

Polígono 14200. Parcelas 38, 39, 40, 41, 42, 43 y 44. Parcialmente afectadas.

Polígono 15197. Parcela 01. Parcialmente afectada.

Polígono 15200. Parcela 12. Parcialmente afectada

Polígono 20206. Parcela 01. Totalmente afectada.

Parcelas de rústica:

Polígono 10. Parcela 9004. Parcialmente afectada.

V. Cartografía.

La cartografía base utilizada para la delimitación ha sido la cartografía catastral urbana digitalizada. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Dirección General del Catastro, 2016.

