

Prospección arqueológica para el Estudio Informativo y Proyecto de construcción de la Línea de Altas Prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Integración del Ferrocarril en el acceso a Jaén

Mario López Recio, Jorge Morín de Pablos, Laura Benito Díez, Marta Escolà Martínez, José Manuel Illán Illán, Francisco José López Fraile, Fernando Tapias Gómez y Rocío Vítores de Frutos¹

Resumen

Con motivo de la prospección arqueológica llevada a cabo para el Estudio Informativo y el Proyecto de Construcción de la Integración del Ferrocarril en el acceso a Jaén para la Línea de Altas Prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén no se han detectado yacimientos arqueológicos en superficie por la existencia de rellenos antrópicos en el ámbito urbano y periurbano de Jaén. Por otro lado, se ha registrado la presencia de una era de trilla en las inmediaciones del trazado proyectado.

Abstract

On the occasion of the archaeological survey led to end for the Informative Study and the Project of Construction of the Integration of the Railroad in the access to Jaen for the Line of High Presentations Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, archaeological deposits have not been detected in surface by the existence of anthropic landfills in the urban and suburbs area of Jaen. On the other hand, there has been registered the presence of a stone pavement for thresh in the surrounding areas of the projected tracing.

¹ Departamento de Arqueología, Paleontología y Recursos Culturales. Auditores de Energía y Medio Ambiente, S.A. Avda. Alfonso XIII, 72. 28016 Madrid

Introducción

Se presentan los resultados de la prospección arqueológica preventiva realizada en mayo de 2009 para el “Estudio Informativo y Proyecto de construcción de la Línea de Altas Prestaciones Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Integración del Ferrocarril en el acceso a Jaén”, regulada por el Reglamento de Actividades Arqueológicas 168/2003, de 17 de junio.

En febrero de 2008, el Ministerio de Fomento, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de Andalucía, y el Ayuntamiento de Jaén firman un protocolo de actuación con los siguientes objetivos del proyecto constructivo:

- Integrar la línea ferroviaria en el ámbito urbano que atraviesa, en razón del modelo territorial previsto por el Ayuntamiento en la revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Jaén, de forma que se posibilite la expansión del municipio al norte de las vías, dando continuidad al viario transversal al ferrocarril.
- Mejorar la accesibilidad de la población y de los que vienen de fuera a los nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad, ubicando y diseñando su terminal dentro de una nueva Estación de Transporte Intermodal en donde confluyan el resto de modos de transporte urbano e interurbano.
- Facilitar la implantación de un gran bulvar urbano y zonas verdes dotacionales a lo largo del corredor ferroviario actual, mejorando las condiciones ambientales de la zona urbana aledaña al ferrocarril.

El proyecto constructivo afecta parcialmente, en concreto entre el P.K. 1+656 y P.K. 2+020, a la “Zona Arqueológica de Marroquíes Bajos”, yacimiento inscrito como Zona Arqueológica con carácter específico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz por la Orden de 22 de octubre de 2003 (BOJA núm. 227, páginas 24.803-24.808 de fecha 25 de noviembre de 2003) **(fig.1)**. Para la Zona Arqueológica de Marroquíes Bajos se aplica la normativa vigente en materia de protección del patrimonio arqueológico, en particular la Ley 1/1991, y el Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía, y serán de aplicación directa en

todos aquellos aspectos no recogidos en las mismas. Con objeto de asegurar la tutela de los bienes y la documentación de carácter arqueológico, es obligatoria una intervención arqueológica previa para la presente actuación.

Geología

El trazado de la línea de altas prestaciones transcurre por el valle del río Guadalbullón afluente del río Guadalquivir, por su margen izquierda. En su recorrido atraviesan materiales terciarios y cuaternarios que describiremos a continuación:

- Mioceno medio: constituido en la zona por la unidad olistostrómica de relleno alóctono de la cuenca. El trazado sólo afecta a un olistolito de dolomías del Muschelkalk (TM). Próximas al trazado pero sin llegar a ser afectadas por él se encuentran arcillas del Keuper (TK) y olistolitos del Jurásico y Cretácico (CS).
- Mioceno medio-superior: se han distinguido dos unidades, la Unidad Castro del Río y la Unidad de Porcuna, ambas de relleno autóctono de cuenca. El trazado afecta a dos de las facies de la Unidad Castro del Río: la facies de arenas silíceas y margas (M1) y la facies de margas blancas y calcarenitas (M2+M3). La Unidad Porcuna está constituida por margas con niveles de limos (M4) aparentemente no afectados.
- Mioceno superior-plioceno: corresponde a la Unidad conglomerática superior constituida por areniscas, conglomerados y arcillas (M5), no afectada por el trazado en estudio.
- Los depósitos cuaternarios con representación en la zona están asociados bien a procesos de denudación de los relieves circundantes: glacis (Qg) y conos de deyección (Qcd); o bien a la dinámica fluvial de los ríos Guadalquivir, Guadalbullón y Guadalimar: terrazas (QT) y lechos de inundación (QA), y a depósitos aluviales secundarios como son fondos de valle (Qfv) y depósitos de arroyos (Qal). Además, se han localizado depósitos aluviales antiguos, de llanura de inundación arrasada (Qa).

Resultados de la prospección arqueológica

La prospección efectuada ha sido intensiva a lo largo de las zonas que serán afectadas por las infraestructuras proyectadas. Por lo tanto, la banda de prospección poseía una anchura de 100 m, 50 metros a cada lado del eje central del proyecto y la separación entre

prospectores de una distancia de 10/15 metros. Con el apoyo de la cartografía de la zona (Mapa Topográfico a escala 1:25.000) y de la fotografía aérea a escala 1:10.000, se recorrió el terreno sistemáticamente, observando detenidamente la superficie de los terrenos y todas las secciones ocasionales expuestas en la zona de prospección (zanjas, desmontes de carreteras y caminos, frentes de barrancos, etc.).

Los resultados de la prospección arqueológica han sido negativos, ya que no se han localizado restos arqueológicos en superficie, debido en gran parte del trazado a la existencia de vertidos antrópicos recientes en el ámbito urbano y periurbano (**lám.I**). Posteriormente, en la fase de obra, por la posibilidad de que se localicen yacimientos arqueológicos por debajo de los rellenos antrópicos afectados por los desmontes y terraplenes proyectados se deberá realizar el seguimiento arqueológico intensivo de los movimientos de tierras en las zonas donde se encuentran afectados directamente los yacimientos arqueológicos inventariados: *Norte Ferrocarril Espeluy* entre el P.K. 0+000 y P.K. 0+150; *Norte Peñamefecit* entre el P.K. 0+332 y P.K. 0+583; *Noreste Peñamefecit* entre el P.K. 0+139 y P.K. 0+333; *Noreste Residencial de Goya* entre el P.K. 1+180 y P.K. 1+330; y en la *Zona Arqueológica “Marroquíes Bajos”* entre el P.K. 1+656 y P.K. 2+020.

Finalmente, se ha localizado en la banda de prospección, al norte de la traza entre el P.K. 0+400 y el P.K. 0+440, aunque no afectado por el proyecto constructivo un elemento etnográfico (**fig.2**). Se trata de una era para la trilla realizada sobre la plataforma superior de una elevación del terreno conservada por erosión diferencial sobre la llanura de inundación (**lám.II**). Se conserva en su extremo suroeste parte del empedrado sobre el que se realizaba en momentos modernos y contemporáneos actividades de trilla (**lám.III**). Previo a cualquier movimiento de tierras en la obra se ha propuesto su correcto balizamiento, señalización y documentación gráfica exhaustiva.

LISTA DE DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

fig.1. Mapa topográfico con la ubicación del proyecto constructivo y las áreas arqueológicas

fig.2. Ubicación en ortofotografía del elemento etnográfico (era de trilla)

lám.I. Panorámica de los rellenos antrópicos en las inmediaciones de la vía de tren

lám.II. Elevación del terreno sobre la cual se halla la era de trilla

lám.III. Detalle del empedrado de la era de trilla



