

El origen del ambientalismo arqueológico en la obra pública española (II). La Arqueología de Rescate en la construcción de la Autovía A-92 Norte, Baza-Venta Quemada (1994-1995)¹

ANTONIO RAMOS MILLÁN*
ANTONIO FRANCISCO BELMONTE SÁNCHEZ**
JUAN CARLOS AZNAR PÉREZ***
(*) Universidad de Granada²
(**) Director General de Sacyr Infraestructuras
(***) Azuela Ecoformación y Turismo S. L.

RESUMEN

La arqueología ambientalista aplicada a la construcción de este tramo de la Autovía A-92 fue un proyecto de investigación en los fundamentos disciplinarios de la conservación arqueológica. Pone de manifiesto que las elevadas tasas de impacto ambiental en arqueología son inducidas por un déficit de planeamiento, ante la inhibición de la gestión interadministrativa que colige la ordinaria infravaloración del Patrimonio Histórico. Ello sobredimensiona el impacto ambiental, problematizando la construcción y saturando el propio proyecto de conservación arqueológica. Pues no tiene capacidad para ejecutar la corrección ambiental, que queda suspendida tras las excavaciones. Estos vicios de origen y sus malas prácticas ambientalistas, propios de la Arqueología Preventiva europea en curso, se agudizan en la Arqueología de Urgencias española, donde la ausencia de previsión administrativa y de actualización disciplinaria conducen a la anacrónica subproducción de la Arqueología de Salvamento. La arqueología de esta Autovía es disruptiva con toda esta tradición preambientalista de la conservación arqueológica.

PALABRAS CLAVE: Evaluación de impacto ambiental, Autovía A-92, conservación arqueológica, ambientalismo arqueológico, arqueología preventiva, arqueología de rescate, arqueología de salvamento, arqueología de campo, arqueología procesual, geoarqueología, patrimonio histórico, transferencia social.

ABSTRACT

The environmentalist archaeology applied to the construction of this section of Highway A-92 was a research project into the disciplinary foundations of archaeological conservation. It reveals that the high rates of environmental impact in archaeology are induced by inadequate planning, faced with the inhibition of interadministrative management that implies the common undervaluation of cultural heritage. This oversized the environmental impact, problematizing the construction and saturating the archaeological conservation project itself. Thus it has no capacity to execute the environmental mitigation, which remains pending after the excavations. This original vice and its malpractice, characteristic of European Preventive Archaeology under way, becomes acute in Spanish archaeological emergency management, where the absence of administrative forecasting and of disciplinary updating leads to the outdated underproduction of Salvage Archaeology. The archaeology of this highway is disruptive with all this pre-environmentalist tradition of archaeological conservation.

KEY WORDS: Environmental impact assessment, Highway A-92, archaeological conservation, archaeological environmentalism, preventive archaeology, rescue archaeology, salvage archaeology, field archaeology, processual archaeology, geoarchaeology, cultural heritage, social transference.

1) Este trabajo ha sido realizado en el marco del Contrato de Investigación I+D+i de la Universidad de Granada OTRI n.º 4449.

2) Departamento de Prehistoria y Arqueología.

UNA AUTOVÍA POR EL AMBIENTALISMO ARQUEOLÓGICO EUROPEO

El proyecto arqueológico de la Autovía A-92 Norte Baza-Venta Quemada es un caso de estudio pionero del ambientalismo de la Arqueología Preventiva europea de los años 90. Será desde entonces un paradigma de esta conservación arqueológica, al mostrar sus vicios de origen en el déficit tanto del planeamiento arqueológico preventivo (exclusividad de las medidas correctoras), como de la limitada e inconclusa conservación científica que lleva a cabo (protagonismo de la corrección de campo). Carencias que abocan a un desarrollo desmedido e improductivo de excavaciones arqueológicas, que al no tener continuidad de investigación tras ellas, no se llega a la producción de conocimiento histórico que prescribe la corrección ambientalista.

Esta obra arqueológica encuentra señalamiento disciplinario al poner de relieve y abordar estas deficiencias. Máxime cuando en España esta Arqueología Preventiva europea no disfruta de la previsión que la caracteriza, al encontrarnos con una administración de Arqueología de Urgencias, llámese ahora preventiva. La limitación de los plazos temporales de ejecución y de recursos financieros, propios de una “arqueología de gestión”, impiden categóricamente estos planteamientos de investigación y hacen de la conservación arqueológica una Arqueología de Salvamento, que reta en todo momento nuestro ambientalismo. En un intento de subsanar estas limitaciones, este proyecto de arqueología ambientalista aporta la innovación de una arqueología procesual de campo, ajena a nuestra tradición historicista, para optimizar todo el Plan de la Obra Arqueológica del Proyecto de Construcción.

La Carta Arqueológica del centenar de kilómetros del ramal viario A-92 Baza-Puerto Lumbreras mostraba una riqueza estratégica de este género arqueológico de su medio ambiente (Fig. 1, RAMOS y otros en este volumen). Pues estábamos en una comarca histórica de Andalucía, y en un segmento geográfico comprendiendo toda la diversidad ecológica de la región, que incluía su zona de mayor potencial, la base fluvial de la cuenca, la Hoya de Baza. Segmento que además será precisamente su corredor natural de comunicación transregional entre la Alta Andalucía y el Levante desde la remota Prehistoria, donde se habían sucedido proyectos ingenieros de construcción viaria desde el emperador Augusto.

Con estas razones ecológicas de la geografía histórica, que muestra la investigación centenaria de la arqueología regional, las expectativas de un elevado potencial de Patrimonio Histórico se reflejaban en su Carta Arqueológica y en las consecuentes tasas de impacto ambiental de su Carta de Riesgo. En este ramal viario de Baza a Puerto Lumbreras, los medios de mayor riqueza ecológica y ocupación histórica, la Comarca de Los Vélez y más aún la Hoya de Baza, estaban saturados de impacto arqueológico.

Portadora la Autovía de Baza de un elevado impacto arqueológico bruto, en tanto que privado de preventiva, es la situación idónea para que nuestra exploración disciplinaria permita encontrarnos directamente con la problemática ambientalista de conservación que sostiene la Arqueología Preventiva europea. Destacamos este proyecto arqueológico como el experimento de una investigación de los fundamentos disciplinarios de la conservación ambientalista. Incurción no convencional y contracorriente que facilita transparentar los vicios de origen y sus efectos adversos,



Fig. 1: El ambientalismo de la Arqueología de Rescate de la Autovía A-92 Baza Puerto Lumbreras marcaba una disrupción con las intervenciones testimoniales de la Arqueología de Salvamento en toda la construcción precedente de la A-92. (Figura modificada de “La vía del progreso”, Plan General de Carreteras de Andalucía, Ramal Sur-Autovía A-92).

que hacen de esta conservación arqueológica una práctica desustanciada del ambientalismo normativo europeo. Contraproducente no sólo para el Patrimonio Histórico sino también y por ende para el propio proyecto de construcción (RAMOS y otros en este volumen).

UNA FASE PREOPERACIONAL DE PLANEAMIENTO DE LA OBRA ARQUEOLÓGICA

Los antecedentes del planeamiento de la corrección arqueológica

La carretera denominada en todo el planeamiento administrativo como Autovía del Mediterráneo, Tramo Baza-Chirivel, fue licitada en mayo de 1993 y adjudicados sus Desglosados 1 y 2 en mayo de 1994 a la U.T.E. Sacyr S.A.-Obrascón S.A., desglosados que comprendían los 36 km del tramo de la Autovía A-92 Norte, Baza-Venta Quemada. (PP.KK. 0+922 a 37+000). Desde el Estudio Informativo de 1989, el diseño del trazado realizaría una duplicación de calzada en los tramos rectilíneos de la Carretera Nacional N-342 de Jerez a Cartagena, pero rectificaría como nuevo trazado los tramos sinuosos de dicha carretera y las variantes de las poblaciones que interceptaba, caso de Baza, la pedanía de Venta del Peral y el pueblo de Cúllar.

La evaluación del impacto ambiental en la arqueología del ramal viario A-92 Baza-Puerto Lumbreras, no había estado presente en los estudios avanzados de carreteras del planeamiento de los proyectos de construcción. Los proyectos habían sido redactados y aprobados sin el concurso arqueológico en el diseño del trazado, para que fuera preventivo del impacto arqueológico. El impacto ambiental arqueológico fue entonces inducido por un déficit administrativo de planeamiento. Es el vicio de origen por excelencia de toda la Arqueología Preventiva europea, que este proyecto arqueológico pondría de relieve. Proyecto que como en toda Europa, estaba predestinado a la corrección científica, a la *preservation by record* que hace de la Arqueología Preventiva una Arqueología de Rescate. Su previsión (y científicidad) la alejan de la Arqueología de Salvamento, pero la previsión estaba totalmente ausente en los proyectos de construcción de esta autovía andaluza, y toda la arqueología venía realmente sobrevenida en la ejecución de la construcción de todos los tramos (RAMOS y otros en este volumen).

La evaluación del impacto arqueológico realizada en fase de los estudios del planeamiento de la Autovía (1988-1994) era, sin embargo, prolija en estudios de impacto arqueológico. La Carta Arqueológica y de Riesgo (1990-1992) y el Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico (1993), que fueron objeto de publicaciones (RAMOS y otros 1993 y 1995a y b), se desarrollaron paralelamente a los estudios de planeamiento de la carretera, el Estudio de Impacto Ambiental (1992), la Declaración de Impacto Ambiental (1993) o la redacción del Proyecto de Construcción (1994), pero no hubo encuentro administrativo entre ellos.

En este sentido, en las estipulaciones 5ª y 3ª de los Desglosados n.º 1 y n.º 2 (Tramo Baza-Venta Quemada) de la Autovía del Mediterráneo, Baza-Chirivel adjudicados a la empresa constructora, se hace constar lo siguiente: “*con posterioridad a la redacción del Estudio de Impacto Ambiental*, se ha realizado, por los arqueólogos autorizados por la Consejería de Cultura y Medio Ambiente, prospec-

ciones arqueológicas superficiales que han puesto de manifiesto la *posible existencia de yacimientos* no incluidos en el citado estudio, que podrían afectar los ritmos normales de ejecución” (la cursiva es nuestra). Sin embargo, los informes y memorias de estos estudios arqueológicos fueron depositados en la Consejería de Cultura y Medio Ambiente en 1991, 1992 y 1993 (Proyecto de Corrección de 15 de marzo de 1993), en tiempo y forma para incorporarse al Proyecto de Construcción (Desglosados 1 y 2), licitado el 29 de mayo de 1993, información que al inicio de las obras, en 1994, era requerida necesariamente por la empresa constructora a la Consejería de Obras Públicas. La arqueología no estaba presente en el Estudio de Impacto Ambiental (1992), ni en la D.I.A. (1993), ni en el Proyecto de Construcción (1993-1994). La arqueología prevista antes que “posible”, llegaba tarde y sobrevenida en fase de ejecución de obras, lo que determinó su paralización al inicio de las mismas.

Si estos Estudios de Impacto Arqueológico no fueron involucrados en el planeamiento de los proyectos de construcción de este ramal viario de Baza a Puerto Lumbreras, como documentos rectores de su impacto ambiental, serán absolutamente determinantes sin embargo para acometer la corrección del dicho impacto en los distintos tramos de construcción del ramal viario. Tal será el caso en esta Autovía A-92 Norte Baza-Venta Quemada, por lo que tales documentos saldrían ahora necesariamente a la palestra ambientalista en esta fase preoperacional del planeamiento terminal de la obra arqueológica, al inicio de la ejecución del proyecto de construcción.

Era necesario ahora que el Proyecto de Trazado definitivo y aprobado en el Proyecto de Construcción, fuera objeto de evaluación arqueológica, a tenor de las modificaciones del diseño de su trazado que hubieran acaecido en estos estudios avanzados del planeamiento posteriores al Estudio Informativo (RAMOS y otros en este volumen). Requeríamos por tanto una *fase preoperacional de planeamiento terminal de la obra arqueológica* para su redimensionado y replanteo antes de acometer su ejecución con la debida competencia. La Carta Arqueológica y la Carta de Riesgo Arqueológico (1990-1992) y el consecuente Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico (1993), eran sin embargo documentos muy actualizados (RAMOS y otros en este volumen). Pues el diseño geométrico del trazado difería muy escasamente entre el Estudio Informativo y el Proyecto de Construcción. En esta fase inicial del Plan de Obras con la Implantación del Trazado, la obra arqueológica disponía de las facilidades de señalización del estado del replanteo de la traza sobre el terreno, mostrando relaciones métricas reales entre la obra de construcción y su arqueología. Es así que esta fase preoperacional de planeamiento arqueológico sólo consistió en trasladar con someros ajustes el Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico (1993) al Proyecto de Construcción adjudicado en 1994.

La Carta de Riesgo Arqueológico del Proyecto de Construcción

Las prospecciones de comprobación

Era necesario rectificar y concretar exactamente la población de yacimientos afectados que integrarían la Carta de Riesgo Arqueológico del Proyecto de Construcción. La

evaluación ambientalista requería delimitar con precisión métrica la ocupación espacial que tendría la obra sobre los suelos de diversa calificación arqueológica. El planeamiento de la corrección del impacto arqueológico debía emprender “prospecciones de comprobación”, tal como las que actualmente se realizan para replantear y ultimar el planeamiento de la obra arqueológica en fase inicial de ejecución de los proyectos.

Estas prospecciones del corredor viario (400 m) tendrían cobertura para los yacimientos de *impacto previsto* conforme las obras planificadas, que son las principales de la traza. Contrastarán con los *yacimientos compatibles* presentes en la periferia externa de la obra (“impactos compatibles” en la normativa ambientalista). Pero estas prospecciones no tendrían alcance para la totalidad de yacimientos que pudiesen verse afectados durante las obras. El *impacto imprevisto* tiene diversos orígenes, tanto por el déficit autígeno que entraña *per se* la prospectiva arqueológica (yacimientos ocultos en el subsuelo sin manifestaciones superficiales en nuestro caso), como por la carencia de planeamiento arqueológico de nuevas obras. Es un impacto ocasional, pero sin preventiva puede revestir elevadas cotas de deterioro en regiones de potencial arqueológico superior, como será nuestro caso. Para esta prevención de nuevos impactos, la Carta de Riesgo incorpora la actividad conocida como Seguimiento Arqueológico de las Obras, en coordinación con el Plan de Vigilancia Ambiental de las obras y su Asesor Ambiental (véase *infra*).

Estas prospecciones eran regionales como las previamente realizadas, que como tales traen consigo prospecciones extensivas en cada yacimiento afectado. Permitieron constatar la naturaleza y zonación arqueológica (sedimentaria) de los yacimientos (valor ambiental del objeto de impacto) y su relación con el espacio y acciones de obras proyectadas (potencial de afección ambiental de los agentes de impacto), y en consecuencia, conocer los valores arqueológicos afectados por las obras (grados de impacto ambiental). Esta Carta de Riesgo Arqueológico (Fig. 2) fue entonces el documento maestro para redactar el correspondiente modificado del Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico del Proyecto de Construcción de la Autovía (1994).

Los yacimientos afectados presentarían un diverso potencial arqueológico sustantivo de naturaleza sedimentaria. Una *fábrica* estructurada (depósito estratificado en el subsuelo) o sólo superficial (depósito detrítico edáfico). Una *genética* primaria o secundaria (yacimientos que se encuentran *in situ* de origen o transportados desde su lugar de formación). Por último, una *deposición* simple o compleja por la temporalidad de la ocupación (mono o polifásicos), que a su vez mostraban diferenciación funcional (mono o polifuncionales, residencial, industrial, funerario, etc.). Entre los simples, los yacimientos monofásicos de corta ocupación, “yacimientos de época”. Entre los complejos, los yacimientos de larga ocupación mono o polifásicos, superponiéndose o yuxtaponiéndose varias ocupaciones. Los yacimientos estructurados mostraban una zonación sedimentaria de estas características de fábrica, genética y deposición. Generan una orla arqueológica superficial edáfica en su proceso de formación, indicio sedimentario elemental para inferir el lugar donde se encuentra enterrado su depósito arqueológico estructurado.

Este potencial sustantivo de los yacimientos definiría

un contraste fundamental entre los *yacimientos superficiales* y los *yacimientos estructurados* en relación a la fábrica sedimentaria, lo que nos permite categorizar la población de yacimientos afectados. Pues los yacimientos superficiales siempre serán objeto de un impacto inferior (*impactos moderados*) y de medidas correctoras de obra menor (prospectiva). Mientras que los yacimientos estructurados serán objeto de *impacto superior*, *impactos severos* o *impactos críticos*. A los que corresponden medidas correctoras de obra mayor (excavaciones), así como medidas compensatorias, para suplir el déficit corrector que la normativa ambientalista entiende contingente para toda mitigación de estos impactos superiores (p. ej. RAMOS y otros, 1993 y 1995; RAMOS y OSUNA, 2001).

Como suplemento a estos potenciales sustantivos, los potenciales significativos de los yacimientos traían a colación ambientalista su relevancia (científica y patrimonial) adquirida por las investigaciones precedentes. En este sentido, llamaban la atención dos circunstancias coadyuvantes. Por un lado, que la traza de la Autovía seguía el mismo corredor que la *Via Augusta*, habida cuenta los dos miliarios hallados en Cúllar de la decena conocida de ellos en este ramal viario de Baza a Puerto Lumbreras, además de su tránsito por la *mansio Basti* (Itinerario Antonino, Fig. 16 en RAMOS y otros en este volumen). Por otro lado, que la Autovía transitaba próxima al conjunto arqueológico de *Basti*, nodo y polo de la historia regional, hoy día Bien de Interés Cultural (Junta de Andalucía). En el encuentro de tales circunstancias tendremos el caso del yacimiento de Peones Camineros 1, yacimiento que resultaría ser un *vicus* industrial viario como anexo perteneciente a la ciudad iberorromana, si no relativo mismamente de la propia *mansio Basti*. La doble y coadyuvante llamada de atención no era gratuita si además tenemos presente el rosario de yacimientos romanos industriales intervenidos en la Variante de Baza, de manifiesta vocación comercial en el suministro viario de mercancías. Por más el caso mediático del impacto sobrevenido en la cantera practicada en el yacimiento de Cerro Largo, que al caso era necrópolis ibérica de *Basti* y hoy asimismo declarado B.I.C.

La segunda variable para la definición de los grados de impacto ambiental es relativa a las incidencias de las obras en los yacimientos. Por un lado, su incidencia espacial parcial o total de los suelos arqueológicos, determina *per se* el origen y el grado de impacto ambiental. Por otro lado, las propias acciones de movimientos de tierras, desmontes o terraplenes de los yacimientos. Si los desmontes destruyen el yacimiento, los terraplenes los ocultan *sine die*, inhibiéndolos de futuro en la administración del Patrimonio Histórico. Esta afección permanente de los terraplenes es un impacto ambiental de pertinente prevención o de su reverso la corrección. Por lo tanto, las afecciones por obras son determinadas en primera y básica instancia por la incidencia espacial parcial o total de la obra sobre los diferentes valores ambientales de los yacimientos.

La ocupación parcial o total de las obras es relevante para los yacimientos estructurados, ya afecten a sus contextos estructurados (impactos superiores críticos) o sólo a sus zonas superficiales (impactos superiores severos), situaciones que requieren una evaluación arqueológica más allá de estas prospecciones superficiales. Por último, tener presente que el proyecto de conservación arqueo-

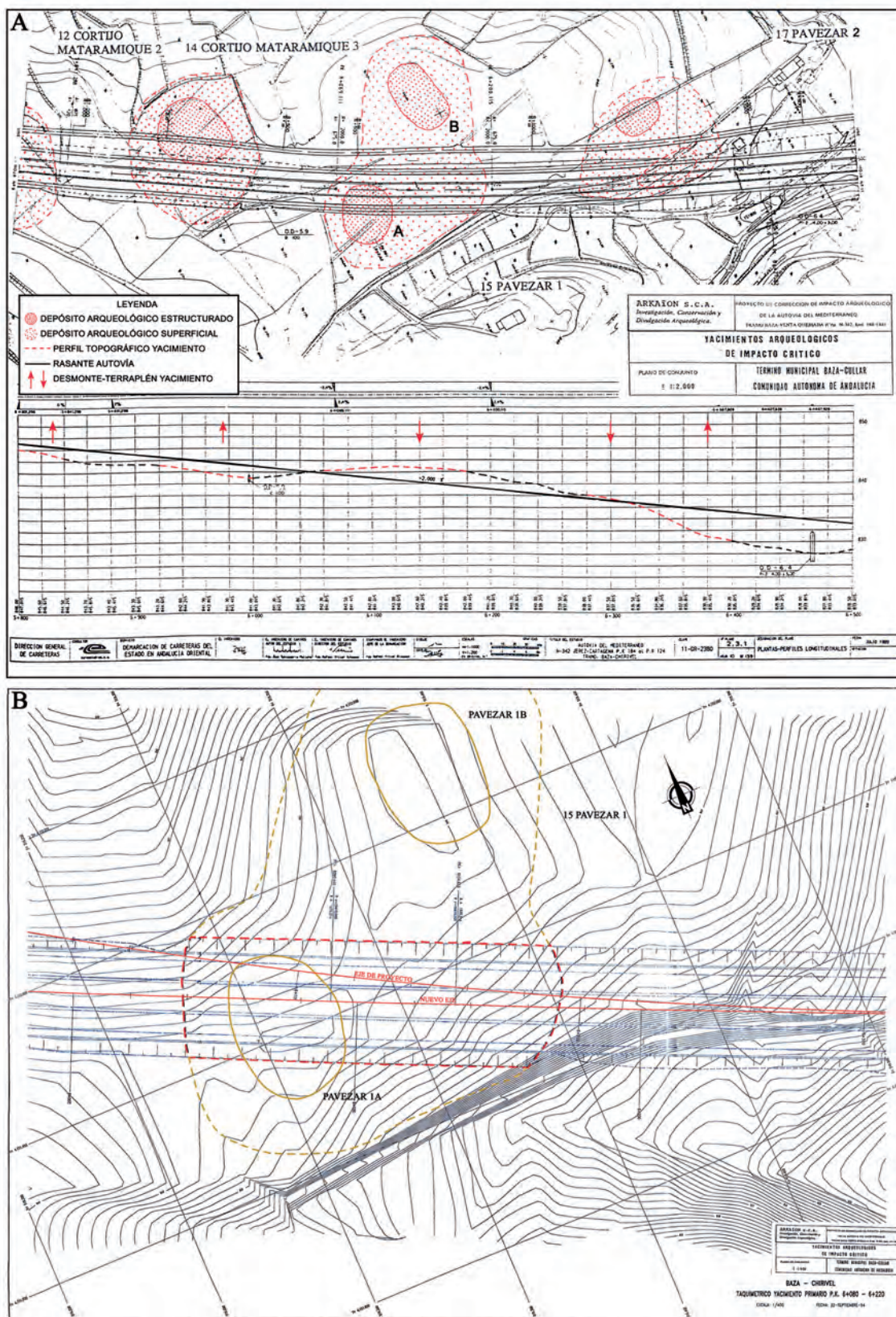


Fig. 2: La planimetría topográfica es imprescindible en toda arqueología de campo, como en esta arqueología ingeniera. En la imagen A, una planimetría de la Carta de Riesgo Arqueológico nos muestra los yacimientos y sus zonaciones arqueológicas de contextos superficiales y estructurados, en relación con la traza de la Autovía y de los movimientos de tierra de desmontes y terraplenes previstos. En B, la planimetría topográfica elaborada para este proyecto arqueológico (1:400) permite los análisis geomorfológicos del yacimiento y la delimitación precisa del área de afección por las obras previstas, en lo que es de observar los cambios del diseño del trazado desde el “eje de proyecto” (Estudio Informativo) al “nuevo eje” (Proyecto de Construcción).

lógica debe disponer de un conocimiento actualizado del Plan de Obras del Proyecto de Construcción, sobre todo de sus obras de nuevo planeamiento que puedan dar origen a nuevos impactos arqueológicos imprevistos (Seguimiento Arqueológico de las Obras).

Las prospecciones regionales y extensivas de los yacimientos afectados, rendiría una planimetría arqueológica precisa de cada yacimiento. Los yacimientos estructurados aparecían zonados en *contextos estructurados* (núcleos) y *contextos superficiales* periféricos (Fig. 2A). La superposición de esta planimetría arqueológica al espacio de obra, permite desde la superficie delimitar con precisión métrica las *áreas de afección* del yacimiento arqueológico por las obras previstas (Fig. 2B).

El inventario ambiental arqueológico

Las prospecciones arqueológicas incrementaron la población de yacimientos de la Carta Arqueológica (1990-1992) del corredor viario (400 m) en algunos nuevos yacimientos (Fig. 3A), aumentando desde 63 yacimientos a un total de 69, dando lugar a una tasa de unos 2 yacimientos/km de corredor viario (36 km). La distribución de yacimientos en el corredor estaba en consonancia con la diversidad ecológica (Fig. 3B).

La población afectada por las obras del trazado ascendía a una Carta de Riesgo de 21 yacimientos de impacto ambiental previsto. Se modificaba en menor medida y significación la cantidad originaria de 24 yacimientos de la Carta de Riesgo (1991-1992), por la salida del espacio de obra de 2 yacimientos a causa de una modificación del diseño del trazado (núm. 1 Picauña y 9 Cueva Morenate) y la integración de dos yacimientos en uno sólo (núm. 49/50 María Luisa). Es de señalar que la alfarería romana de Cueva Morenate fue excavada en 1990 por procedimiento de urgencia, pues según la planimetría del Estudio Informativo (1989) el yacimiento se vería afectado por las obras (SÁNCHEZ y PUENTEDURA, 1992). Era sin embargo prematura esta observación, dado que el proyecto de obra se encontraba al inicio de su planeamiento.

Se trataba de un elevado índice de impacto arqueológico de 21 yacimientos, que se cifraba en 1 yacimiento/2 km de trazado. Casi dos terceras partes eran yacimientos superficiales (13 impactos moderados, *c.* 1 yacimiento/3 km de trazado), mientras que la población de yacimientos estructurados, objeto de impactos ambientales superiores (severos y críticos), ascendía a 8 yacimientos: *c.* 1 yacimiento/4 km de trazado frente a la media de todo este ramal viario de Baza-Puerto Lumbreras (1 yacimiento/6,1 km de trazado). Era visible que nos encontrábamos ante la mayor densidad de yacimientos arqueológicos con impacto ambiental superior de todo este ramal de la A-92 Baza-Puerto Lumbreras.

Junto a esta población de impactos previstos por las obras principales de la traza, cabe tener presente los yacimientos de impacto previsible por obras subsidiarias. Esta casuística era desconocida obviamente en estos momentos de planeamiento, como difícil era predecir su alcance. Pero al hilo preciso de sus expectativas, cabe considerar aquí la cantidad de 3 yacimientos estructurados que fueron afectados por explotaciones de canteras y evaluados *a posteriori* por el Seguimiento Arqueológico de las Obras. Ascendería por tanto la población conocida de yacimientos afectados a un total de 24, con la tasa de 1 yacimiento/1,5

km de obra total, donde los yacimientos estructurados de impacto superior representarían 1 yacimiento/3 km de obra total, el doble que la media conocida (obras principales) en todo este ramal viario (1 yacimiento/6,1 km).

Los yacimientos superficiales no son tradicionales en la disciplina, pues son conocidos desde la geoarqueología procesual. Sólo muestran material mueble, especialmente cerámico, contenido como depósito detrítico en la matriz edáfica (suelos agrícolas). Muchos son yacimientos primarios, comúnmente tierras de cultivo históricas cuyos abonados orgánicos incorporaban basuras de cultura material. Otros son yacimientos secundarios, que informan de transportes naturales o antrópicos de yacimientos estructurados primarios (avenidas de inundación, "suelos construidos" o anthrosoles con acopios arqueológicos de desmontes de yacimientos, etc.). Aparte de representar yacimientos como tales, estos depósitos arqueológicos superficiales son constituyentes esenciales de los yacimientos estructurados y explícitos de sus procesos de formación. Pues son "suelos arqueológicos", generados sobre depósitos sedimentarios arqueológicos del subsuelo, enriquecidos por la agricultura de arado y también objeto de reptación de ladera.

Todos estos fenómenos arqueológicos superficiales están presentes en la Autovía. Su estudio es fundamental para comprender los procesos de formación de los yacimientos estructurados. La abundante presencia de yacimientos superficiales que aquí nos encontramos, es una constante regional en geografías históricas, como es la Hoya de Baza. El encuentro científico con estos yacimientos superficiales ofrece un techo de confianza a la competencia disciplinaria de las prospecciones realizadas para la detección e investigación de los yacimientos estructurados.

Entre los 8 yacimientos estructurados de impacto ambiental superior (severos y críticos), 5 de ellos eran yacimientos estructurados simples, monofásicos o de corta ocupación (las instalaciones artesanales rurales romanas de los yacimientos Mataramique 2, Pavezar 1A y 2 y Alacranes o la casa de campo andalusí de Mataramique 3). Tres yacimientos eran complejos o de larga ocupación, bien monofásicos como Bautista (población de la Edad del Cobre), bien polifásicos como María Luisa (poblaciones de la Edad del Cobre, Bronce Antiguo y época romana) y Peones Camineros 1 (que las excavaciones mostraron como un yacimiento polifásico romano y tardoantiguo, y bifuncional, residencial y funerario).

A los que se les añadirían los 3 yacimientos con impactos superiores sobrevenidos por explotaciones de cantera, de los que sólo se intervino en uno de ellos, el yacimiento de Cerro Largo, donde se presenciaba una larga ocupación polifásica y bifuncional, funeraria ibérica y tardoantigua, y residencial andalusí emiral. La cantera en el yacimiento de Tejerilla (época bajomedieval y Edad del Cobre) y en Carvache (Río Baza) de época romana afectaron yacimientos estructurados. Entre los impactos superiores de las obras principales de trazado (8) y los de obra subsidiaria de cantera, una población de 11 yacimientos estructurados, uno cada 4/3 km, se vería afectada por las obras.

Es destacado este índice de impacto sobrevenido en las obras subsidiarias, una tercera parte de los impactos superiores, y sobre todo su valor como *impacto de facto*, pues fue consumado, circunstancia que no acaeció en las

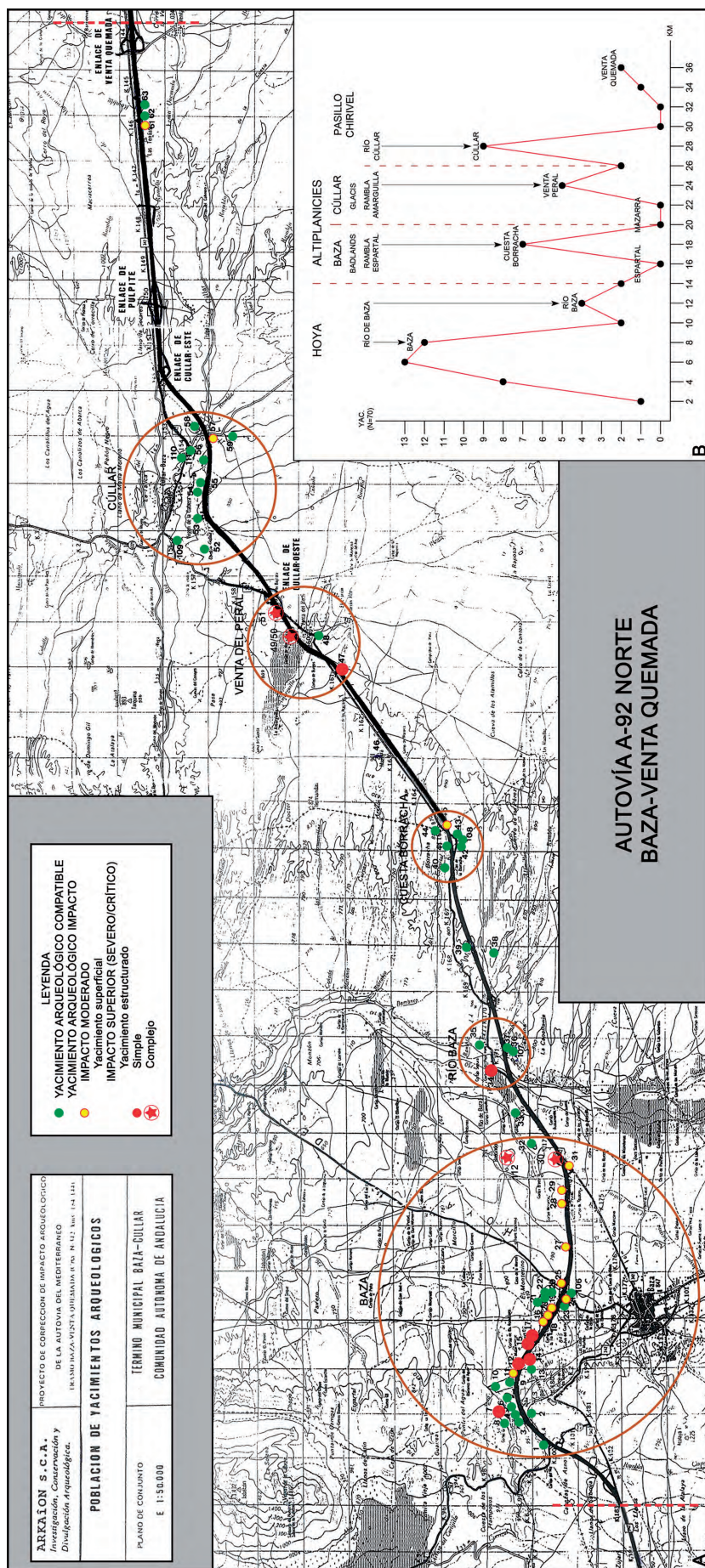


Fig. 3: Imagen A de la Carta de Riesgo Arqueológico sobre la Carta Arqueológica, destacando los yacimientos compatibles y los afectados por las obras, yacimientos superficiales (impactos moderados) y estructurados (impactos superiores). El gráfico B presenta la zonación distribucional de yacimientos (Carta Arqueológica) y en correspondencia los tramos superiores e inferiores de impacto arqueológico (Carta de Riesgo), conforme la zonación ecológica del trayecto regional del trazado.

obras principales de la traza. Las cifras son realmente elevadas y en correspondencia, estos impactos superiores de las obras subsidiarias trascenderán a la repercusión pública de los hechos mediáticos y judiciales. Es el caso de los avatares del hallazgo escultórico ibérico más importante de la región después de la Dama de Baza, que con sociológico nombre de fuerza se dio a conocer como el "Guerrero de Baza" (SAN MARTÍN y RAMOS eds, 1999).

Junto a esta nómina de yacimientos arqueológicos, el "inventario ambiental" del Patrimonio Histórico incorporaba obligadamente la categoría de Patrimonio Etnológico. Eran instalaciones rurales agrícolas (cortijos) e industriales (alfarerías) contemporáneas, compatibles o afectados por las obras, suplementado la población arqueológica con cinco nuevos recursos del Patrimonio Histórico objeto de impacto. Por último, satisfaciendo la categoría superior de Patrimonio Cultural, nuestro inventario ambiental contemplaba el Patrimonio Paleontológico, conocida riqueza regional, con varios enclaves seleccionados para muestreos en los futuros taludes generados por los desmontes de la obra, de los cuales resultó el hallazgo de un yacimiento paleontológico.

UNA ARQUEOLOGÍA PROCESUAL DE RESCATE PARA LA CORRECCIÓN DEL IMPACTO ARQUEOLÓGICO

Una Arqueología Preventiva europea en una Arqueología de Urgencia andaluza

A partir de la Carta de Riesgo Arqueológico, la redacción del Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico suponía la programación de las medidas ambientalistas correctoras y compensatorias en un Plan de Obra Arqueológica, a efecto de mitigar los distintos grados de impacto ambiental. La corrección de impactos ambientales arqueológicos refiere una conservación científica de los yacimientos mediante su investigación. Según la normativa ambientalista, esta corrección requiere el ejercicio de una investigación a la altura del desarrollo internacional de la ciencia. La arqueología procesual y la Arqueología Preventiva de los países occidentales eran nuestros contextos disciplinarios.

En este sentido y según este documento pionero de la Arqueología Preventiva europea que fue el "Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico de la Autovía del Mediterráneo, Baza-Puerto Lumbreras" de 1993, era necesario el desarrollo de una investigación multifásica, que sólo comienza con la investigación de campo. Planteaba esta primera fase la explotación científica de los yacimientos, estimando un plazo temporal de ejecución de 3 años (1993-1995). Una segunda fase de corrección estaba destinada a los estudios de la documentación arqueológica de campo, los llamados "estudios de materiales" o investigaciones de laboratorio (1995-1998). Refería la continuidad de la investigación después de las excavaciones, para ultimar la corrección con la producción de conocimiento histórico, que se trasladaría en memorias administrativas y en publicaciones monográficas, producto final oportuno de la corrección de este impacto ambiental, en tanto que del género científico que representa. En una tercera fase debían aplicarse las medidas compensatorias, que permitieran una transferencia social respecto del género de Patrimonio Histórico que estos recursos ambientales resultan

tras su cultivo científico (RAMOS y otros en este volumen).

Sin embargo, nuestras pretensiones no encontraron lugar en el contexto de administración de urgencia. En el "Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico de la Autovía A-92 Norte, Baza-Venta Quemada" (1994), mantuvimos este obligado programa multifásico previo. Pero la ejecución de los trabajos de campo quedó reducida al plazo temporal de 6 meses, absolutamente insuficiente para abordar la excavación de 8 yacimientos desde un planteamiento preventivo europeo. La ejecución de la segunda fase de investigación de la documentación arqueológica no encontró eco entre los agentes administrativos, ni mucho menos la transferencia social de la arqueología de la Autovía. La administración arqueológica de urgencia del país no contemplaba estos "estudios de materiales" en esta "arqueología de gestión" que no era la arqueología de investigación de los proyectos. Es bien conocido que la ausencia de estos estudios y sus correspondientes memorias es un lastre que arrastra toda la Arqueología Preventiva europea, por más que las acciones de transferencia son excepcionales.

Ante esta propuesta administrativa de conservación de urgencia que es la Arqueología de Salvamento, frente a la previsión y científicidad de la apuesta preventiva europea, la arqueología de la Autovía fue el reto de una intensiva arqueología procesual de rescate. La optimización expeditiva de los procedimientos metodológicos de las intervenciones arqueológicas tuvo un papel protagonista para superponerse sustancialmente al déficit de calidades repercutido del reducido plazo temporal de ejecución de obra.

El Plan de Obra Arqueológica del Proyecto de Corrección *La compatibilidad con el Plan de Obras del Proyecto de Construcción*

Habida cuenta de que la obra arqueológica no se había ejecutado antes del inicio de la ejecución del Proyecto de Construcción, como es prescriptivo en la Arqueología Preventiva de nuestro entorno europeo, era necesario que la obra arqueológica contemplara el Plan de Obras del Proyecto de Construcción. Como indicábamos, fue consonante en primer lugar que la Fase de Replanteo del Trazado sobre el terreno, con el consiguiente estacado de señalización, facilitara nuestro estudio de planeamiento preoperacional y la redacción de la Carta de Riesgo.

Para el desarrollo de las investigaciones arqueológicas de campo, es central la Fase de Movimientos de Tierras y su comienzo con la explanación de la traza, mediante el desbroce de la tierra vegetal (suelos agrícolas). Por un lado, es obvio que las investigaciones arqueológicas de los yacimientos afectados (*impactos previstos*) han de anteponerse a estos movimientos superficiales de tierra vegetal. Pero a su vez, la explanación de la traza ofrece a la investigación arqueológica un contexto fundamental de explotación, el techo del subsuelo rocoso donde se implantan los depósitos arqueológicos estructurados. El Seguimiento Arqueológico de las Obras tiene aquí un centro de operación para la detección de nuevos impactos arqueológicos en yacimientos que no tuvieran resolución superficial (*impactos previsibles*). Por último, en relación con esta labor preventiva que traslada el Seguimiento Arqueológico de las Obras a esta fase de ejecución del Proyecto de Construcción, y conforme a los objetivos del Plan de Vigilancia Am-

biental de la Obra, era necesario anteponer la evaluación arqueológica prospectiva a cualquier nueva incidencia de obra subsidiaria, tales como caminos de obras, préstamos de canteras o vertederos, plantas de áridos, etc.

La investigación procesual de la arqueología de campo

El tratamiento geoarqueológico del yacimiento como depósito sedimentario que sostiene la arqueología procesual trae consigo una investigación sedimentaria de los yacimientos en el entorno disciplinario de las ciencias de la tierra (p. ej. GOLDBERG y MACPHAILL, 2006; KARKANAS y GOLDBERG, 2019). Nada que ver con la arqueografía neohistoricista de las excavaciones con base en la "matriz Harris", caricatura sedimentaria de un yacimiento que se presta a ser objeto corriente de malas prácticas. La arqueología procesual investiga y produce la "columna sedimentaria" o estratigráfica de un yacimiento para conocer los procesos de formación del mismo y reconstruir, de manera fidedigna, la realidad material del hecho cultural del pasado que le dio origen, como corresponde a toda ciencia sedimentaria. El objetivo de esta arqueología procesual de campo como explotación de los yacimientos, es esta fiel reconstrucción de la materialidad de los textos del pasado que es la cultura material, desde la edificación protagonista.

Las investigaciones arqueológicas disfrutaron de un protocolo de intervenciones enriquecido, a la altura internacional de la disciplina, optimizado para afrontar el limitado plazo temporal de excavar 8 yacimientos en 6 meses, evitando la Arqueología de Salvamento a lo que ello abocaba. Era fruto esta metodología procesual de campo, de la investigación básica en sedimentología arqueológica que desarrollaba la dirección facultativa de esta obra (A. Ramos) en varios proyectos de investigación del Departamento de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada, donde eran protagonistas las excavaciones del yacimiento de Los Millares, El Malagón (Cúllar) o la mina de sílex La Venta (Orce), los últimos en esta misma región (RAMOS, 1983, 1986; RAMOS y otros, 1997).

La investigación de campo no sólo procede físicamente de superficie al subsuelo, sino científicamente de techo a muro de un depósito sedimentario, para documentar con precisión su columna sedimentaria, que en todo yacimiento arqueológico está constituida por múltiples facies de lateralidad estratigráfica, de estructuras sedimentarias y procesos edafológicos. Es la naturaleza genética de esta columna sedimentaria la que determina la intensidad de la macro o microarqueología que debe operar en cada caso. Desde la maquinaria pesada para la retirada de masas potentes de sedimentos estériles en términos arqueológicos, a las excavaciones manuales, ya

masivas con pico, azada y pala, ya limitadas a la picola y el palustre para excavaciones de sedimentos secundarios (derrumbios de derrumbes edilicios p. ej.), hasta el punzón o la aspiradora en el estudio del microespacio en sedimentos primarios (p. ej. los "niveles de ocupación").

Los espacios de investigación sobre el terreno serán siempre de definición topográfica, una planimetría ortogonal de las intervenciones arqueológicas que se replantean sobre el terreno con cuerdas de delimitación (transeptos de prospección, sondeos, trincheras, cortes o áreas de excavación macro o microespacial, testigos sedimentarios, etc.). Permiten la localización espacial de las muestras arqueológicas y de los documentos planimétricos (plantas y perfiles estratigráficos). Estos trabajos arqueológicos con base topográfica es una tradición historicista del positivismo ideográfico (arqueología metódica y sistemática) que hoy día desafortunadamente se encuentra postergada por las excavaciones harrisianas y la fotografía. Abundada de malas prácticas, convierten las excavaciones arqueológicas en el *totum revolutum* de los hoyos de buscateros, cual es su objetivo comparable. Pues priman el descubrimiento y la espectacularidad de un mercado arqueológico banalizado, antes que la científicidad argumental de la producción de conocimiento histórico.



Fig. 4: Imágenes del estudio distribucional de los materiales arqueológicos superficiales acometido por las prospecciones intensivas de yacimientos, con planteamientos topográficos sobre el terreno (áreas de afección, transeptos y áreas de prospección).

Los trabajos arqueológicos de campo fueron dirigidos por A. Ramos Millán (Departamento de Prehistoria y Arqueología, Universidad de Granada) y codirigidos por M. Orfila del mismo departamento y por M. Bertrand (Casa de Velázquez, C.N.R.S.). Fueron asistidos por M. Freudenthal y E. Marín Suárez (Departamento de Estratigrafía y Paleontología), por R. y G. Delgado Calvo-Flores (Departamento de Edafología y Química Agrícola) y J. Framit (Unidad de Vídeo de los Servicios Centrales), centros todos ellos de la Universidad de Granada. La obra arqueológica fue ejecutada por Arkañon S.C.A., formada por licenciados en Historia y en la especialidad de Arqueología, empresa *spin-off* pionera calificada Agente Tecnológico de Andalucía (Junta de Andalucía). La empresa constructora U.T.E. Sacyr S.A-Obrascón, S.A. proveyó los trabajos de topografía, los operarios y los materiales de obra para la ejecución de los trabajos.

La prospectiva arqueológica

La arqueología prospectiva es una evaluación de prospecciones y sondeos en las formaciones superficiales edáficas de los yacimientos. Reconoce la naturaleza sedimentaria del yacimiento, sus fábricas, genética y deposición (yacimientos estructurados y/o superficiales, primarios y/o secundarios, simples o complejos). Será la única arqueología de campo necesaria para el estudio de los yacimientos superficiales, pero sólo será introductoria para el planeamiento de excavaciones en los yacimientos estructurados.

1. El inicio de los trabajos arqueológicos fue el levantamiento de un *mapa topográfico del yacimiento* a escala 1:400 (Fig. 2B), que precisaba la geomorfología de su relieve, fundamental para comprender los procesos sedimentarios superficiales en cada caso. Portaba también la planimetría de la traza de la Autovía, a efecto de delimitar

el *área de afección de las obras* en el yacimiento. Sería la base planimétrica donde se trasladará toda la sectorización de los espacios de investigación planteados sobre el terreno, desde la prospección a la excavación (*planimetría de los trabajos de campo*).

2. Cada yacimiento sería objeto de una *prospección superficial intensiva* de su depósito arqueológico detrítico. El estudio distribucional del material arqueológico en relación con la geomorfología del lugar, delibera información sedimentaria sensible de la calificación arqueológica del yacimiento. A efecto de realizar lecturas etiológicas inmediatas de las concentraciones y dispersiones superficiales, se procedió a la señalización de cada unidad de muestra sobre el terreno en bolsas de plástico (p. ej. fragmento cerámico). Se destacaba la ocurrencia espacial de los materiales de construcción, indicativos de su fuente de origen en los contextos arqueológicos estructurados del subsuelo (Fig. 4).

3. La zonación de concentraciones y dispersiones se seccionaba entonces con *transeptos de prospección* de 2 m de anchura dispuestos en crucetas, donde se realizaba una recogida métrica de muestras a efectos de estudios distribucionales (Figs. 4 y 5). Fuera de estos transeptos, la recogida del material en los espacios afectados por las obras se realizaba por áreas con referencia planimétrica.

4. Se establecía entonces un rosario regular de *sondeos edáficos métricos* en una de las franjas métricas del transepto (Figs. 6 y 7A y B), a efecto de conocer la naturaleza geológica o arqueológica (yacimientos estructurados) del techo del subsuelo, caracterizado por presentar los surcos de arrastre de las huellas de arado, base del suelo agrícola. Este techo sedimentario es objeto de una limpieza centimétrica a palustre para eliminar las alteraciones edáficas (horizonte C). En el caso de los yacimientos superficiales, este techo del subsue-



Fig. 5: La imagen ilustra los ámbitos de la zonación arqueológica del yacimiento y del espacio de la obra, así como de las intervenciones arqueológicas destinadas al estudio relacional entre ambos. Es una imagen del proceso de trabajo, donde pueden observarse que ya se han practicado sondeos edáficos en los transeptos, que están protegidos con plásticos (ver Fig. 7A).

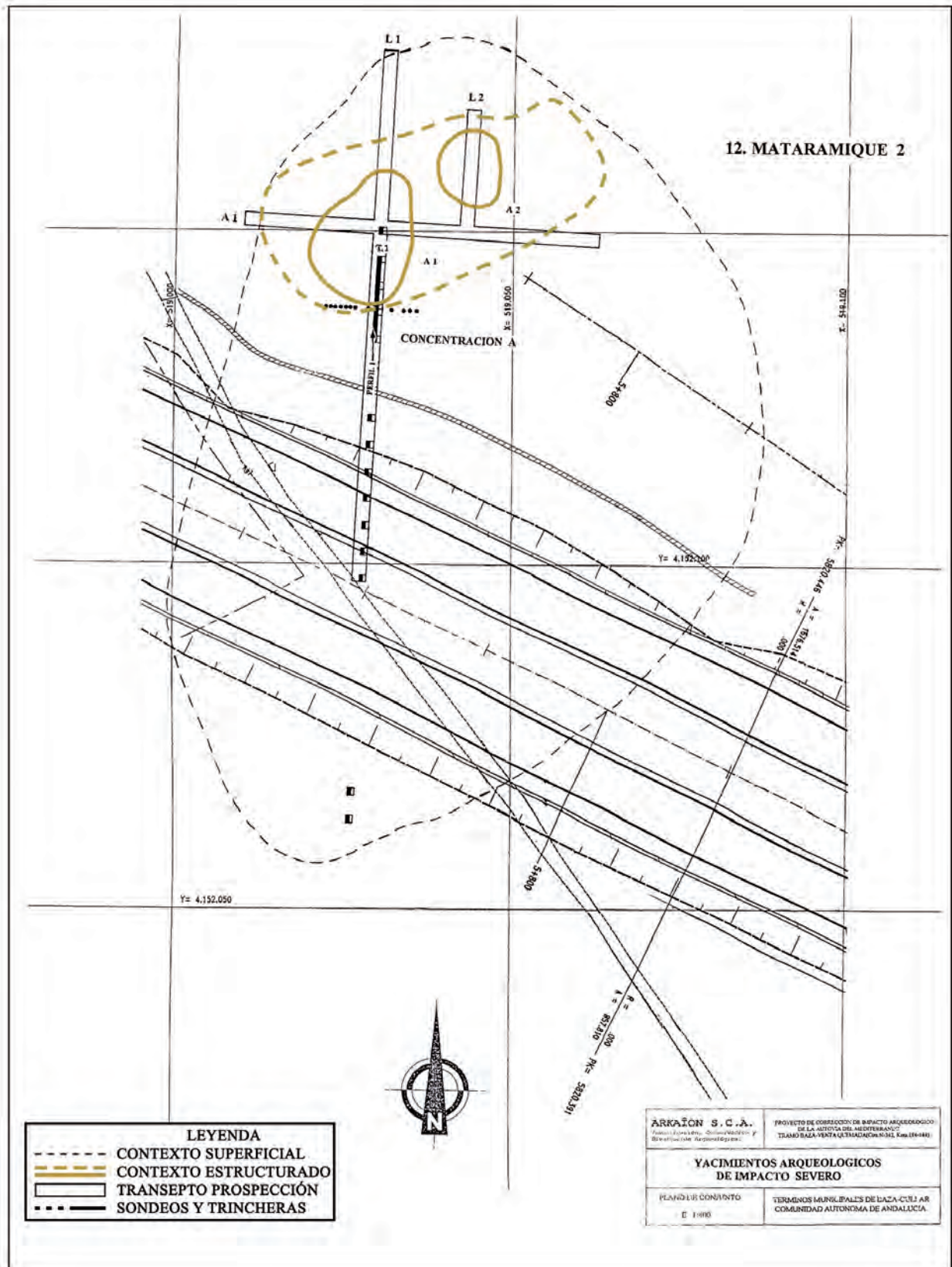


Fig. 6: Los impactos superiores severos que son yacimientos estructurados con afectación de sus zonas superficiales son objeto de prospecciones, sondeos edáficos y trincheras estratigráficas a efecto de constatar que el depósito estructurado se encuentra externo al espacio de obra y la naturaleza histórica del mismo.



Fig. 7: Los sondeos edáficos (A y B) permiten constatar los contextos superficiales de los yacimientos, mientras que las trincheras (C y D) exploran los depósitos estructurados, caso de los yacimientos con impactos severos. En D observamos las trincheras que exploraron el depósito estructurado de Pavezar 2, señalizando la cuerda roja el perímetro de la construcción romana.

lo es geológico, la propia roca del lugar, mostrando que los materiales arqueológicos son sólo un depósito detrítico en la matriz edáfica. Por lo que con estos sondeos concluyen las investigaciones de campo en estos yacimientos superficiales, para quedar su espacio destinado al Seguimiento Arqueológico de las Obras, tras la explanación de la traza viaria por el desbroce de este suelo arqueológico.

Las excavaciones superficiales en extensión

La detección de depósitos arqueológicos estructurados bajo los suelos agrícolas que permiten los sondeos edáficos, trae consigo el inicio de excavaciones superficiales o edáficas en extensión, enfocadas al planeamiento ulterior de las excavaciones en profundidad o estratigráficas.

5. La integración de los sondeos precedentes en *trincheras superficiales* (Figs. 6 y 7C y D), permite delimitar hacia los cuatro puntos cardinales el área ocupada por el depósito arqueológico. Pues bajo el suelo agrícola aparece el contacto sedimentario entre el depósito arqueológico y su exterior geológico. En el interior del depósito pueden aparecer asomos estructurales de la construcción histórica protagonista del yacimiento.

6. Estas constataciones sedimentarias permiten plantear sobre el terreno un *área de excavación superficial en extensión*, englobando todo el espacio ovalado irregular del depósito arqueológico. También será objeto de una excavación superficial en áreas delimitadas por *testigos edáficos* (primera generación de testigos). La limpieza centimétrica de los techos sedimentarios bajo el horizonte agrícola (Fig. 8), permite exponer el techo de las estructuras constructivas y el depósito de derrumbes, facilitando el

planteamiento espacial de las excavaciones estratigráficas subsiguientes.

Las excavaciones estratigráficas

La excavación del depósito arqueológico procede en unidades espaciales que son ahora estos espacios etnográficos propios del lugar histórico, sus estructuras sedimentarias primarias (de construcción o excavación), heredadas de sus orígenes históricos (residenciales, artesanales, funerarios, etc.). La serie sedimentaria de estos depósitos arqueológicos presenta niveles secundarios que son los derrubios de las construcciones, que requieren el desarrollo de excavaciones estratigráficas. El sedimento primario de base de la serie, el llamado "nivel de ocupación" que no es otra cosa que un nivel de arruinamiento sobre los pisos de los edificios ("suelos enterrados"), requiere además una investigación microespacial.

Estas excavaciones se desarrollarían en toda la extensión de las áreas afectadas de un yacimiento estructurado de impacto crítico. En los yacimientos de impacto severo sin embargo, donde los depósitos estructurados se sitúan en el exterior del espacio de obra y deben ser conservados, las excavaciones se limitarían a trincheras estratigráficas. El objetivo sería entonces delimitar y reconocer la naturaleza histórica del depósito estructurado.

7. Las excavaciones estratigráficas requieren condiciones de laboratorio de campo, *estructuras cubiertas de protección de las excavaciones* (Fig. 9), para protegerlas de las circunstancias meteorológicas que impiden las condiciones para la realización de estos trabajos técnicos de detalle de orden microsedimentario. Ensayadas a finales de los años 80 en la "Cabaña del Taller de puntas de flechas" del yacimiento Fortín 1 de Los Millares y posteriormente en la mina de sílex de La Venta, creemos estar en estos casos de la Autovía en las primeras estructuras cubiertas de protección de excavaciones en España, contexto más inaudito si cabe en estas intervenciones de urgencia.

a) Excavaciones estratigráficas de los depósitos secundarios (derrubios de derrumbes)

Estas excavaciones están destinadas a la investigación de los derrubios que se originaron en los derrumbes de las construcciones durante el arruinamiento del lugar (colapso gravitacional de cubiertas, desplome de alzados). El estudio sedimentario permitirá la reconstrucción material fidedigna de dichas construcciones en el pasado histórico.

Porque esta tierra que retira la excavación tradicional no es una "ganga" del yacimiento arqueológico que entierre la "mena" de los hallazgos de cultura material, sino una "mena" misma de esta misma categoría de cultura material. Pues representan las cubiertas edilicias y los alzados de sus muros, cultura material en estado sedimentario derivado como todo fenómeno arqueológico (procesos deposicionales y postdeposicionales), que como una va-



Fig. 8: La excavación de los suelos agrícolas (A) deja al descubierto el techo del depósito estructurado en Pavezar 1A, cuya excavación se realiza mediante una sectorización de testigos estratigráficos en Bautista (B).

sija fragmentada debe reponer la arqueología a su estado primigenio de texto, la vasija completa que fue.

El objetivo de esta arqueología de campo es reconstruir este proceso de formación del yacimiento para retrotraernos a sus orígenes, la construcción histórica tal como existió. Son sedimentarios los procesos de formación de los yacimientos, y la sedimentología como ciencia de la tierra tiene sobrada competencia científica para reconstruir la materialidad del pasado y trasladarnos fielmente la edilicia del sitio histórico, antes que sólo el esqueleto de ruindad que del mismo nos brinda la arqueología tradicional.

Siendo así, para esta arqueología procesual “todos los yacimientos arqueológicos son Pompeya”. Pues la capacidad científica para la reconstrucción de la realidad material del pasado no radica en la excepcional preservación del yacimiento “bien conservado” de la arqueología tradicional. Sino en la fundamentación sedimentaria de la arqueología de campo, en su competencia científica sobre la semiótica indicial sedimentaria, que permita reconstruir los procesos de formación del yacimiento y retrotraerse a su materialidad histórica originaria con pruebas y certezas científicas.

8. Las áreas de excavación estratigráfica se circunscriben a los espacios etnográficos propios del yacimiento (p.

ej. interiores y exteriores de estructuras constructivas). Su sectorización dará lugar a la segunda generación de *testigos estratigráficos*, que deben dispensar secciones estratigráficas en posiciones de centralidad de tales espacios. Ello requiere implantar uno o varios sistemas de ortogonalidad, adaptados a la orientación particular de cada espacio etnográfico objeto de excavación, sistemas que serán referencia para el registro espacial de las muestras y de la documentación arqueológica.

9. El proceso de excavación en *alzadas artificiales* (p. ej. de 10 cm a picola y palustre), es canónica desde la arqueología metódica. Con el mantenimiento de los materiales arqueológicos *in situ* en cada plano de alzada, a efecto de registro material de muestras, este procedimiento optimiza el conocimiento de la fábrica composicional de estos depósitos de derrumbes que son masivos y tienen escasa diferenciación estratigráfica. Las muestras sedimentarias estructuradas cilíndricas que proporcionan las perforaciones manuales, pueden adelantar una lectura estratigráfica para orientar la excavación (Fig. 10). El rendimiento en conocimiento sedimentario de estas excavaciones procederá principalmente de los perfiles estratigráficos resultantes de la misma.

La estratigrafía de estos depósitos de derrumbes es resultado del proceso natural de arruinamiento de toda construcción, cuya estructura constructiva cerrada pasa a ser una cubeta sedimentaria receptora de los derrumbes de su arruinamiento. En la base de la serie sedimentaria aparece el depósito de su cubierta (p. ej. “suelo de tejas” por colapso gravitacional de la cubierta), seguida de los comunes tapiales del desplome de los alzados superiores de los muros portantes, colmatándose la cubeta si cabe con las piedras de la mampostería superior de los zócalos de sus muros. El conjunto es una cubeta arcillosa propicia a procesos de edafogénesis, donde destaca la degradación de las arcillas hacia el techo del depósito. Muy susceptible a cambios de humedad, su plasticidad trae consigo las migraciones espaciales de materiales, tal como los traslados postdeposicionales ascendentes desde el “nivel de ocupación” subyacente, que la arqueografía estratigráfica confunde con verdaderos suelos de ocupación (p. ej. RAMOS, 1986).

La excavación de estos depósitos requiere un sistema de muestra de la población total de materiales arqueológicos (p. ej. piedras, elementos de cubierta especialmente), incluyendo cribados en seco del sedimento, así como muestras sedimentarias en masa y estructuradas de los testigos estratigráficos (cajas Kubiena, Fig. 11). La documentación arqueológica es gráfica y fotográfica, centrada en el dibujo técnico de plantas de facies sedimentarias (depósitos de derrumbes, depósitos de migración) y de los



Fig. 9: Las estructuras de cubrición de las excavaciones estratigráficas y microespaciales ofrecen las condiciones de protección meteorológica propias de laboratorio de campo. Nuestros ejemplos se encuentran entre las primeras estructuras de protección de excavaciones en el país, extrañas aún más en una arqueología de urgencias, transformada en la arqueología de investigación que debe ser.

perfiles estratigráficos de los testigos. Aquí se traslada una estratigrafía sedimentaria antes que arqueográfica, que por otra parte ya ha desaparecido, desafortunadamente al caso de ser suplantada por la matriz Harris de las excavaciones neohistoricistas, que con este proceder sin conocimiento sedimentario, conciben con razón la excavación arqueológica como una destrucción, pues desentieran antes que excavan. Estas excavaciones estratigráficas concluyen con la excavación de los testigos, a efecto de disponer del espacio diáfano del “nivel de ocupación”.

b) Excavaciones microespaciales de los depósitos primarios (suelos de ocupación)

El ajuar material presente en el suelo de ocupación es común que esté contenido en el llamado tradicionalmente “nivel de ocupación”, que no es tal cual formado durante la ocupación y uso del lugar sino *a posteriori*. Un *nivel de arruinamiento* de potencia centimétrica formado en el proceso de ruindad previo a los derrumbes constructivos generalizados. Un nivel alimentado por los sedimentos finos arcillosos del lavado de las construcciones e invadido por la maleza, y cuyo color es frecuentemente el oscuro y negrozco del humus rico en el carbono orgánico de los sue-

los. Son de origen previo a los derrumbes masivos que los enterrarán hasta nuestros días (“suelos enterrados”).

Este nivel de arruinamiento contiene el ajuar material presente en los pisos de los edificios. Su contenido denuncia dos situaciones extremas, resultantes de los acontecimientos dispares que conducen al desalojo del lugar, bien por despoblado o abandono. Por un lado, los “suelos de despoblado” son suelos exentos de enseres, originados por un desalojo programado del lugar, ya que sus habitantes marchan portando los ajuares en uso (p. ej. los suelos de despoblado de los yacimientos de Bautista o Mataramique 3). Los “suelos de abandono” sin embargo, se originan por un acontecimiento imprevisto y repentino, que obliga a un desalojo inmediato y al consiguiente abandono de las pertenencias en el contexto de uso etnográfico en el que se encontraban, que ahora es interrumpido súbitamente. Contexto de abandono por excelencia es el pompeyano, pero su homólogo por causas de conflicto es común desde la Prehistoria Reciente. En la arqueología de la Autovía (véase *infra*) son los casos del abandono de la aldea del Bronce Antiguo de María Luisa B, de la taberna romana de Pavezar 1A y de la casa de campo de Pavezar 2. Pero también los causados por desastres naturales, como las avenidas de inundación del Río de Baza en el *vicus* de Peones Camineros 1, la posible *mansio Basti* posada de la *Via Augusta*. Dispensan la riqueza documental propia de una fotografía instantánea de fortuna, la de un contexto etnográfico fosilizado en el curso de su existencia.

El nivel de arruinamiento no sólo contiene los enseres que fueren, sino que también se superpone al propio piso de la construcción, que es continente de una organización estructural según las funciones del edificio (residencial, artesanal, cultural, funerario, etc.). Pequeñas estructuras de construcción y/excavación han permitido encontrarnos con hogares, piletas, compartimentos, molinos, hornos metalúrgicos, fosas de almacenaje, canales, tinajas enterradas, hoyos de plantación de viñedos, etc. La riqueza documental de estos contextos exige una investigación en profundidad o microarqueológica.

10. La *sectorización de las áreas de excavación microespacial* requiere un último planteamiento espacial de *testigos microespaciales*, la tercera generación de testigos. Se trata de mantener el mismo planteamiento ortogonal previo de los testigos estratigráficos, ahora reducidos a medidas centimétricas. A una cruceta central de microtestigos a lo largo y ancho del suelo de ocupación, pueden añadirse otros segmentos entre estructuras y practicar secciones en el relleno interior de las mismas (p. ej. fosas, hogares, piletas, etc.).

11. El *procedimiento de las excavaciones microespaciales* del nivel de arruinamiento ha de mantener *in situ*



Fig. 10: Las perforaciones manuales cilíndricas permiten sondear el subsuelo de los yacimientos arqueológicos, al proporcionarnos muestras sedimentarias estructuradas donde se recupera la estratigrafía presente.

el menor elemento de cultura material a efecto de su particular levantamiento planimétrico, estudio deposicional y recogida individual como muestra (Fig. 12). La excavación ha de realizarse con palustre, punzón, cepillos e incluso intervenir aspiradoras, de cara a los trabajos de documentación técnica gráfica y fotográfica. Aparte de muestras sedimentarias en masa y estructuradas en los microtestigos (cajas Kubiena, Fig. 11), todo el sedimento ha de ser recogido para su procesado de cribado al agua, con recogida de sólidos y elementos orgánicos en flotación. Muestreos polínicos y otras exploraciones naturalistas deben ser consideradas en cada caso.

La documentación arqueológica es gráfica y fotográfica, centrada en el dibujo técnico de las planimetrías de facies sedimentarias y materiales en el proceso de excavación, así como de los perfiles estratigráficos de los testigos. Se traslada una microestratigrafía sedimentaria de los materiales arqueológicos en el nivel de arruinamiento. La conclusión de los trabajos de muestreo y documentación en los testigos lleva a la excavación de los mismos, para documentar la organización estructural del suelo. El proceso de las excavaciones fue jalonado de grabaciones videográficas (Fig. 13A).

12. La finalización de las excavaciones requiere una revisión general de la documentación planimétrica, así como la extracción y traslado de elementos inmuebles (Fig. 13B). Las investigaciones de campo finalizaron con la organización del archivo documental (gráfico y fotográfico) y el almacén de muestras arqueológicas.



Fig. 11: Junto a las muestras estructuradas que dispensan las perforaciones cilíndricas (Fig. 9), los testigos estratigráficos son el escenario de nuevos muestreos sedimentarios. Caso de las muestras estructuradas facilitadas por las cajas Kubiena (A) o adaptaciones (B), que muestrean contextos estratigráficos concretos, a efectos de análisis sedimentarios de laboratorio. Fotografía en B facilitada por Alejandro Caballero Cobos (CIYA, Baza).

El desarrollo de la investigación de campo en los yacimientos de impacto ambiental

La corrección de los impactos ambientales moderados en los yacimientos arqueológicos superficiales

Un total de 13 yacimientos superficiales como impactos moderados fueron intervenidos por prospecciones y sondeos superficiales (Fig. 3A). Esta calificación de yacimiento superficial desde las prospecciones extensivas de la Carta de Riesgo, fue confirmada por estos trabajos prospectivos intensivos, dado que el material arqueológico se encontraba exclusivamente en el horizonte edáfico. Respondían a tierras de cultivo especialmente de época medieval y moderna (yacimientos superficiales primarios), como también a suelos construidos con acopios de desmontes arqueológicos (anthrosoles arqueológicos) o en la llanura de inundación, arcillas fluviales que eran la roca de su subsuelo (yacimientos superficiales secundarios).

La corrección de los impactos ambientales superiores (severos y críticos) en los yacimientos arqueológicos estructurados

Fueron intervenidos un total de 8 yacimientos arqueológicos con esta calificación sedimentaria en la Carta de Riesgo. A ellos se añadió el yacimiento de Cerro Largo (núm. 112) afectado por la explotación de una cantera ya



Fig. 12: A una veintena de centímetros de la superficie se encuentran los “niveles de ocupación” de los yacimientos estructurados, que deben ser objeto de excavaciones microespaciales, como muestra esta trinchera en Pavezar 2. Exhibe el nivel de arruinamiento de su segunda fase de ocupación como casa de campo, después de amortizar el telar (véase la Fig. 7D e infra). Obsérvese la densidad de material y su extrema fragmentación, indicios de un acontecer de abandono y posible saqueo, comparable al que sufrió la vecina taberna de Pavezar 1A.



Fig. 13: El apoyo documental científico de la fotografía como de la videografía en este caso (A) sirven además como recursos museográficos de cara a una futura transferencia social (Servicio de Video de los Servicios Técnicos de la Universidad de Granada). A la derecha, el único traslado de volumen arqueológico realizado en la Autovía, la tinaja del vino de la taberna de Pavezar 1A.

que los otros dos yacimientos de impacto superior afectados por canteras no fueron intervenidos.

Todos estos yacimientos fueron objeto de las actividades de prospección y excavación que hemos contemplado. Entre los 5 yacimientos estructurados simples, en 4 de ellos de impacto severo (núm. 12 Mataramique 2, 13 Mataramique 3, 17 Pavezar 2 y 47 Los Alacranes), las prospecciones y sondeos delimitaron el depósito arqueológico

estructurado al borde externo de la obra de la traza, y sólo fueron posteriormente objeto de trincheras estratigráficas. Los otros 4 yacimientos, 1 estructurado simple (15 Pavezar 1 A) y 3 estructurados complejos (30 Peones Camineros 1, 49/50 María Luisa B y 51 Bautista), a lo que se unió el nuevo impacto en el yacimiento núm. 112 Cerro Largo, fueron objeto de prospecciones y excavaciones en extensión de las áreas afectadas.

El Seguimiento Arqueológico de las Obras y la previsión preventiva de nuevos impactos

Junto a la corrección de todo el *impacto arqueológico previsto*, estas intervenciones ambientalistas atendieron también el *impacto previsible* mediante el Seguimiento Arqueológico de las Obras. Es una investigación arqueológica

exclusivamente prospectiva y con capacidad evaluativa, que proyecta la prevención del impacto ambiental en arqueología a esta fase de ejecución de los proyectos de construcción.

Se trataba por un lado de detectar una ocasional ocurrencia de yacimientos ocultos en superficie en el espacio de la obra principal de la traza, que fueran exhumados en los desbroces de la explanación de la traza viaria. También

por otra parte, evitar el planeamiento de nuevas obras subsidiarias en los yacimientos conocidos (o desconocidos) en la periferia inmediata de la traza (Carta Arqueológica) o más allá, y que compatibles con las obras principales, pudieran verse afectados por caminos de servicio de obras, préstamos de canteras, vertederos, plantas de áridos, etc.

En sintonía con la Declaración de Impacto Ambiental de esta Autovía (1993), el Plan de Vigilancia Ambiental de la obra y el Asesor Ambiental tenían un papel destacado en este conocimiento de nuevas incidencias de obra en el patrimonio arqueológico: “*El cumplimiento de los condicionados de carácter ambiental que aquí se establecen se llevará a cabo bajo la supervisión y coordinación de un Asesor Ambiental (...) designado a propuesta de la Agencia de Medio Ambiente (...) realizará un seguimiento de las obras, asesorando a la Dirección de las mismas en aquellos aspectos a tener en cuenta en orden a la minimización del impacto generado por su ejecución, la mejor protección de los valores (...) culturales (...) cuidando el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y restauradoras que se fijan en la presente Declaración de Impacto Ambiental*” (Agencia de Medio Ambiente, Dirección Provincial de Granada, B.O.P. Núm. 129, p. 10; RAMOS y otros en este volumen).

Las elevadas tasas de impacto arqueológico de estas obras públicas pudieran ser mayores, pues hay un desconocimiento generalizado de las afecciones arqueológicas por obras subsidiarias. Este fue también nuestro caso, pues no hubo ninguna indicación por parte del Asesor Ambiental acerca de estas obras subsidiarias fuera de la traza. Lo cual hubiera evitado por ejemplo las elevadas cotas de destrucción en la cantera practicada en el yacimiento de Cerro Largo, en el entorno de *Basti* (Cerro Cepero). Después del deterioro causado fue intervenido por la investigación arqueológica y terminó siendo declarado Bien de Interés Cultural, calificación indiscutible de su relevancia.

Por último, esta actividad del seguimiento de las obras tuvo a su cargo la documentación fotográfica del Patrimonio Etnológico y facilitó los muestreos paleontológicos realizados por el Departamento de Estratigrafía y Paleontología de la Universidad de Granada en los taludes expuestos por las obras.

El estudio de los materiales arqueológicos y la transferencia social del Patrimonio Histórico

Como hemos indicado, no hubo decisión administrativa de consumir la corrección ambiental que trataba de la conservación científica de los yacimientos. Es denominador común del manifiesto de la Arqueología Preventiva europea la necesidad de realizar las investigaciones arqueológicas e históricas que den continuidad a los trabajos de campo, medidas correctoras de investigación prescritas para estos impactos superiores de género científico. A efecto de que una memoria y publicación científica concluyan la corrección ambiental. Hubiera procedido en Andalucía implementar el llamado “Estudio de materiales” de la administración arqueológica que solicitamos en 1996.

Aquí como allá, la corrección arqueológica queda aplazada *sine die*, suspendida, postergándose los estudios a las excavaciones, que quedan relegados al olvido. Por lo que la Arqueología Preventiva no responde a la prescripción ambientalista de la mitigación. Se queda en el dilematismo

historicista y paraambientalista de las excavaciones, cual es su único objetivo consumado. Proceder que es centro de críticas con calado disciplinario, ya que manifiestan el fracaso programático del ambientalismo arqueológico. Esta Autovía de Baza ejemplifica el traslado a nuestro país de toda la problemática europea, y al caso de esta indeterminación de la corrección ambientalista, permite comprender que la mejor intervención arqueológica al respecto es la que evita dicha necesidad, al precaver el origen del impacto arqueológico en el planeamiento de los proyectos (p. ej. RAMOS y otros en este volumen; RODRÍGUEZ, 2022).

Tampoco al finalizar las excavaciones hubo aplicación de medidas compensatorias (alguna excepcionalidad de traslados estructurales, Fig. 13B), ni transferencia alguna de la arqueología a la sociedad, aparte de la exposición de algunos materiales destacados en el Museo Arqueológico de Baza. Por más que el Centro de Interpretación de Yacimientos Arqueológicos (CIYA) de Baza al presentar al Guerrero de Baza, se hace consonante eco de la destrucción del yacimiento de Cerro Largo ocasionada por la cantera de material de granulometría fina para las obras de la Autovía, destrucciones arqueológicas que desafortunadamente están por doquier. Pero no pone paralelamente de relieve este Centro de Interpretación dos realidades cruciales y significativas al respecto de la interpretación que trata.

Por un lado, el hecho de que las destrucciones arqueológicas son un mal endémico en la región mucho antes de que llegara esta obra viaria (RAMOS y otros, 1999). Y precisamente al caso, la monumental destrucción sin paliativos de esta obra pública que fue la cantera, tuvo sin embargo su principal exponente mediático en la escultura del Guerrero de Baza que nos presenta este Centro de Interpretación, cuyo hallazgo no fue resultado de la explotación de cantera como aquí se traslada, sino precisamente fruto de expoliaciones mecanizadas de particulares ajenas a la explotación de cantera (RAMOS y otros 1999; SAN MARTÍN y RAMOS, 1999). La escultura del Príncipe de Baza, que estaba decapitada, fue expoliada en 1995 en una sepultura principesca en Cerro Largo fuera de la cantera. Al cabo de seis años (2001) se produjo en este entorno de *Basti* el hallazgo fortuito de la escultura de una cabeza masculina, que a falta de estudios pero según todos los indicios disponibles, nos parece pertenece al mismo Guerrero de Baza (véase *infra*). Es así desmembrado, tal como fruto de un saqueo integrista, como llega aún el patrimonio arqueológico a nuestro Museo Arqueológico Municipal de Baza, absolutamente disconforme con la apuesta cultural de promoción regional de la comarca.

Pero por otro lado, la destrucción arqueológica que es sistémica en nuestros tiempos y que la trajo también consigo la construcción de la Autovía de Baza, fue aquí sin embargo objeto de un abordaje disciplinario paradigmático. La destrucción que trajo consigo la Autovía era inherente a la administración de la obra pública y de la Arqueología de Urgencias. Pero también una administración en la que otra arqueología tuvo posibilidades de ser en esta Autovía, y que trayendo consigo una aplicación ambientalista disruptiva, si no evitó destrucciones sí en cambio su drástica contención disciplinaria y científica. Destaca por ser única en toda la A-92 y en toda Andalucía, obra pionera en España y Europa en esta área disciplinaria de la conservación arqueológica y cuyas enseñanzas siguen en vigor. Para el

Centro de Interpretación como para el Museo Arqueológico Municipal de Baza, es un activo disciplinario indiscutible la arqueología de la Autovía A-92 Norte, Baza-Venta Quemada.

EL MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOVÍA DE BAZA

La evaluación socioeconómica de la infraestructura de la A-92, desde la Economía del Transporte, revela la sinergia de desarrollo regional que ha generado (ANALISTAS ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA, 2000, 2002). Pero en este análisis económico está ausente la inclusión del Patrimonio Histórico como indiscutible riqueza del desarrollo regional. La nueva obra pública y el desarrollo sostenible que prescribe el ambientalismo de los proyectos hace comprender a la carretera no sólo como una vía rápida de comunicación geográfica entre los lugares, sino también y por ello una vía rápida de dinamización de los lugares, un instrumento de enriquecimiento regional. La pérdida de la riqueza arqueológica es para siempre, es sustantiva, aunque sólo nos limitásemos a contabilizar el potencial socioeconómico turístico que hoy día representa el patrimonio histórico para la promoción europea de las regiones, donde la Comarca de Baza y toda esta región de las Altiplanicies Orientales tienen hoy día por ello una apuesta en curso.

La transferencia social de la arqueología de la Autovía quedó en suspenso. Y aunque no tenemos disponibles los estudios de los documentos arqueológicos de estas intervenciones, las investigaciones de campo nos permiten una presentación del significado histórico y el potencial patrimonial que representan (RAMOS y otros en este volumen). La arqueología de la Autovía nos ha servido hitos principales de la historia a largo plazo de la Hoya de Baza, que es a su vez un botón de muestra de la historia de la Alta Andalucía. Esta arqueología podría sustanciar un verdadero museo histórico de la carretera, y también un museo en la propia carretera, revirtiéndola en una ruta cultural salpicada de sitios históricos con memoria. Un museo con perfil, sin duda un activo de desarrollo regional, cuyos recursos del Patrimonio Cultural pretenden ser un incentivo para toda la comarca. Promoción sociocultural que debe trascender las miras de corto alcance, como al caso ejemplifican las motivaciones que giran en torno a una Dama de Baza deportada, cuando cincuenta años después nos llegan los príncipes bastetanos saqueados al Museo Arqueológico Municipal de Baza.

Una Autovía prehistórica por las primitivas sociedades tribales

Las investigaciones prehistóricas que hemos desarrollado en el Sudeste peninsular, concretamente también en el Pasillo de Chirivel (A. Ramos), han permitido dilucidar la historia antropológica de la sociedad primitiva tribal que representa el largo plazo del asentamiento permanente que comprende la Prehistoria Reciente del Sudeste, la sucesión historicista de la Cultura de Almería (Neolítico Reciente), la Cultura de Los Millares (Edad del Cobre) y la Cultura de El Argar de la Edad del Bronce. Esta Prehistoria antropológica relata una historia primitiva (p. ej. RAMOS y otros, 1991; RAMOS, 2013), para lo que es incompetente la tradición arqueográfica de la Prehistoria historicista (p. ej. MORENO y otros, 1992), que desde hace tiempo es un neohistoricis-

mo maquillado de improductivos préstamos interpretativos y metodológicos modernistas.

El poblamiento permanente se inicia en el Neolítico Final (IV milenio a. C.) con un asentamiento de grandes cabañas colectivas para familias extensas, propio de una sociedad tribal segmentaria. Estos asentamientos experimentan una metamorfosis protourbana que dará origen a las primeras aldeas con cabañas familiares nucleares. Se trata de la aparición de las sociedades tribales jerarquizadas y las primeras jefaturas en la Edad del Cobre. Ejemplifican esta época los yacimientos de Bautista y María Luisa (A) investigados en esta Autovía, localizados en el glacis oriental de la región (Altiplanicies de Cúllar, Venta del Peral), que manifiestan la primera colonización de las altiplanicies por el poblamiento tribal.

A finales del III milenio a. C., estas jefaturas simples o aldeanas originadas en la Edad del Cobre experimentan el desarrollo político propio de las jefaturas complejas o territoriales de la Edad del Bronce. Aparecen entonces los primeros territorios políticos, geografías locales donde una aldea capital centraliza y puebla la geografía circundante con aldeas satélites de colonización. El yacimiento del Bronce Antiguo de María Luisa (B) corresponde a dicha época. Se trata de una época de desarrollo en todos los órdenes, donde el crecimiento político primitivo alcanza su techo socioeconómico, pues la época acaba en una gran crisis regional, un conflicto bélico extendido que lleva al abandono de las aldeas y traslada la población a las alturas defensivas de los *hill-forts* argáricos del Bronce Medio (RAMOS y otros en este volumen).

Bautista y la sociedad tribal de las primeras jefaturas: de la cabaña colectiva a la aldea

Al borde de la Rambla de Bautista subsidiaria de la Rambla de la Amarguilla, en el altiplano del glacis oriental periferia de la región, ejemplifica este yacimiento cómo las casas colectivas del Neolítico Final e inicios de la Edad del Cobre llegan a colonizar todo el altiplano de la región a finales del IV milenio a. C., partiendo desde su principal medio ecológico, la base de la depresión que es la Hoya de Baza. El citado yacimiento coetáneo de María Luisa (A) aguas abajo de la misma rambla (Fig. 5), sería un antecedente en este proceso de colonización fluvial. Aunque las excavaciones de Bautista (Fig. 9A) no proporcionaron enseres metálicos, toda la cultura material es característica de esta época de la Edad del Cobre, sobresaliendo las hojas y puntas de flecha de sílex, la piedra pulimentada y el dominio de cerámicas lisas, donde destacan la vajilla doméstica de fuentes y cuencos.

El asentamiento se inicia con la construcción de una gran casa colectiva (Fig. 14), edificación fundacional de este primer poblamiento permanente (asentamiento preurbano). Residencia originaria que se va a mantener durante toda la Edad del Cobre, pero experimentando a su alrededor la aparición de las cabañas de familias nucleares, propias del origen instituido de la familia histórica, que son la residencia doméstica característica de las primeras aldeas calcólicas (asentamiento protourbano). Mientras que la gran cabaña colectiva nos habla de sociedades tribales segmentarias con liderazgo no instituido de "grandes" hombres o mujeres con poder adquirido (y perdido) en vida, las aldeas son textos protourbanísticos de la institucionalización de la jefatura política (RAMOS, 2013).

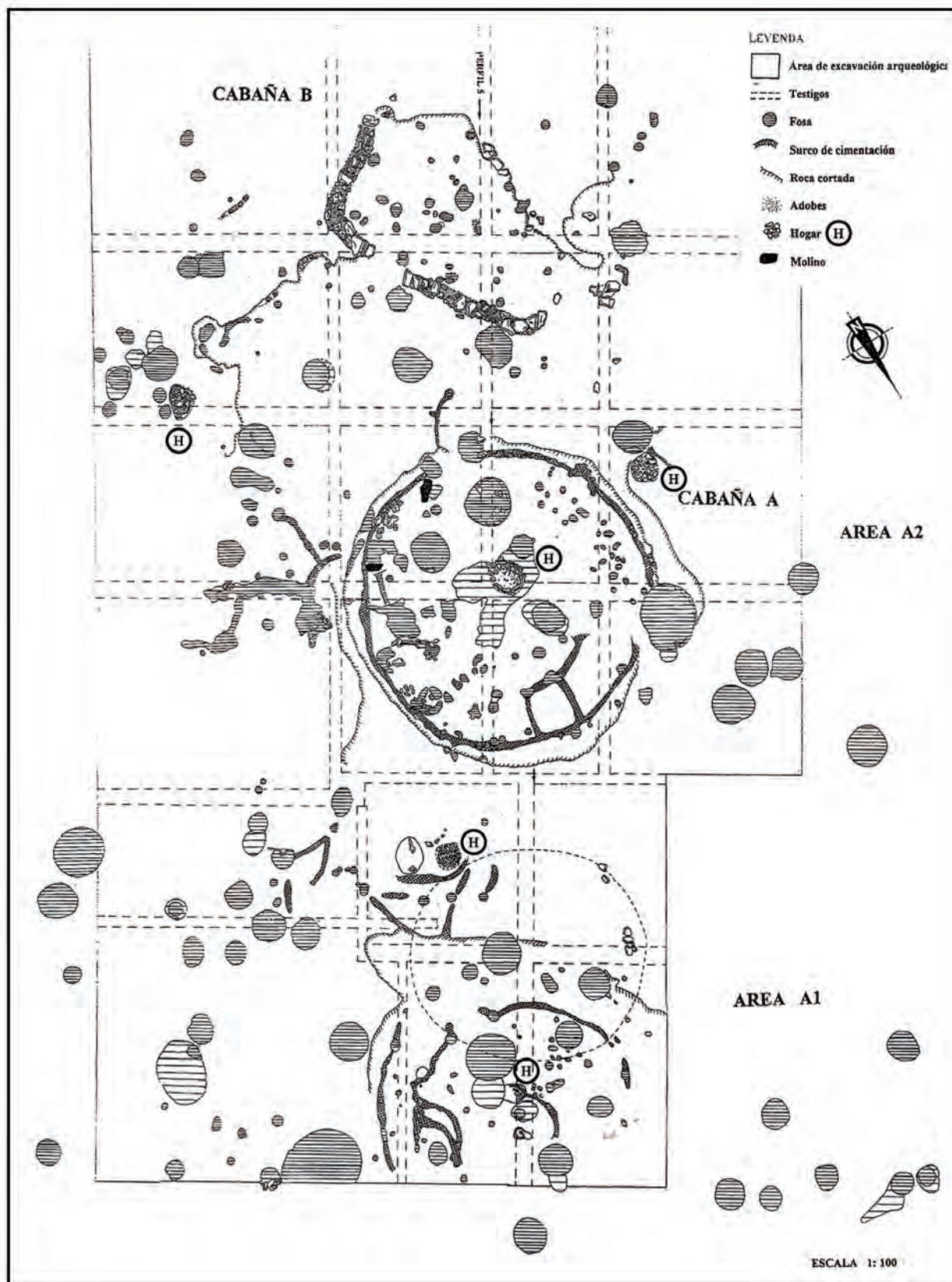


Fig. 14: Planimetría estructural del suelo de ocupación del asentamiento tribal de Bautista (Edad del Cobre). Obsérvese la sectorización de las excavaciones con testigos estratigráficos, ortogonalidad que en este caso fue heredada de las previas excavaciones edáficas, pues las distribuciones superficiales del material arqueológico transparentaban la estructuración del subsuelo arqueológico.

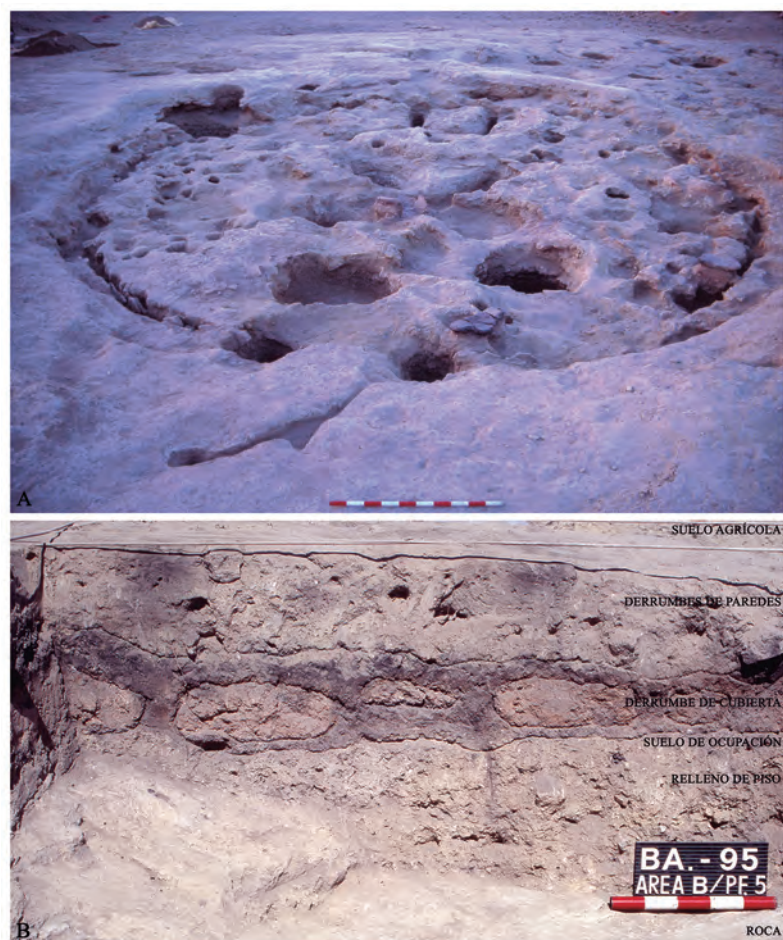


Fig. 15: La gran cabaña colectiva de Bautista (A) es ejemplo de la edificación característica del primer poblamiento permanente tribal (Neolítico Final-Edad del Cobre). Al pie de la imagen la puerta de entrada, flanqueada por dos grandes fosas de postes jambas para adintelar el vano, y a uno de sus laterales exteriores, el surco con hoyos de postes asienta un armazón vegetal que resguarda el acceso. En la imagen de abajo (B), una serie normal de derrumbes edilicios, donde destacan los adobes recubiertos por una armadura vegetal.

La treintena de perfiles estratigráficos documentados y muestreados en las excavaciones permiten una retrospectiva fidedigna a las construcciones del lugar. El asentamiento fundacional fue una gran cabaña colectiva circular de 10 m de diámetro, rodeada a su exterior por un espacio de habitación al aire libre, protagonizado por un campo de fosas de almacenaje (Figs. 14 y 15A). La residencia colectiva delimitaba su planta circular por un surco perimetral, destinado a la cimentación y sujeción de un sólido entramado vegetal, que revestía externamente el muro portante de la construcción: un alzado de tapial enriquecido con mampuestos de piedras trabadas con arcilla y sin cimentación alguna (nivel superior de derrumbes, véase Fig. 8B). Conjuntos de postes al interior apuntalaban la techumbre esférica, construida con adobes revestidos con una armadura vegetal (nivel inferior de derrumbes, como Fig. 15B). Un hueco central en esta techumbre permitiría la salida de humos de un único gran hogar situado en el centro del suelo de la construcción. El piso de tierra estaba excavado en la roca y frecuentado por estructuras excavadas. Alrededor de la pared se or-

ganizaban varios espacios domésticos con molinos de mano barquiformes, fosas de almacenaje y compartimentos con entramado vegetal. Esta gran cabaña colectiva tenía su puerta abierta a la solana, protegida por un parapeto vegetal que señala el surco de su cimentación. En un momento avanzado de la ocupación del lugar, amortizando algunas fosas precedentes, se construyó una cabaña oval unifamiliar exenta. El fondo de la cabaña está medio excavado en la roca y su perímetro fue complementado con un zócalo de sillarejo y alzado de tapial, su cubierta igualmente de adobes revestidos de un entramado vegetal (Fig. 15B).

La residencia se rodeaba por un campo de fosas de almacenamiento con distintas formas y funciones (Fig. 14 y 16), unas piriformes con revestimientos de piedras planas y yesos, donde se presentaban especialmente depósitos de cereales o ajuares de cultura material amortizada (piedra pulimentada). Otras fosas con escalón de acceso presumiblemente cisternas, otras anchas y poco profundas. Una de las fosas se prestaba como horno para la obtención de yesos. Algunas fosas disponían de parapetos de entramados vegetales de protección, a juzgar por los surcos periféricos y hoyos de postes que las envuelven. En estos contextos exteriores se encuentran todos los hogares descubiertos (Fig. 11 y 16B), a excepción del hogar central de la gran cabaña. Ello es manifestación de que estos exteriores eran escenario común de la vida cotidiana.

El protagonismo de las estructuras excavadas en el subsuelo (Fig. 16), donde sobresalen las fosas (algunas de ellas silos), emparenta a este lugar prehistórico con la “cultura arqueológica” de la Cultura de los Silos (Neolítico Reciente y Edad del Cobre de Andalucía), tradición constructiva coetánea a la Cultura de Los Millares del Sudeste (RAMOS, 2007). Destaca en estas regiones interiores del Surco Intrabético y del Valle del Guadalquivir la escasez de piedra para la construcción frente a la riqueza arcillosa de su sustrato geológico. Lo que propicia las múltiples excavaciones del terreno y en nuestro caso el empleo extendido del tapial y el adobe. El adobe es un material de construcción característico de este poblamiento prehistórico regional bastetano, conocido desde su descubrimiento en el cercano yacimiento del Cerro de Orce (SCHÜLE y PELLICER, 1966). Entonces se creyeron estos adobes procedentes de colonos del Mediterráneo oriental, cuando en realidad son creaciones autóctonas.

El ambiente de vida cotidiana colectiva que trasciende de esta escena material prehistórica pinta la imagen de la vida primitiva actual en las casas colectivas amazónicas, residencias colectivas que son los asentamientos perma-

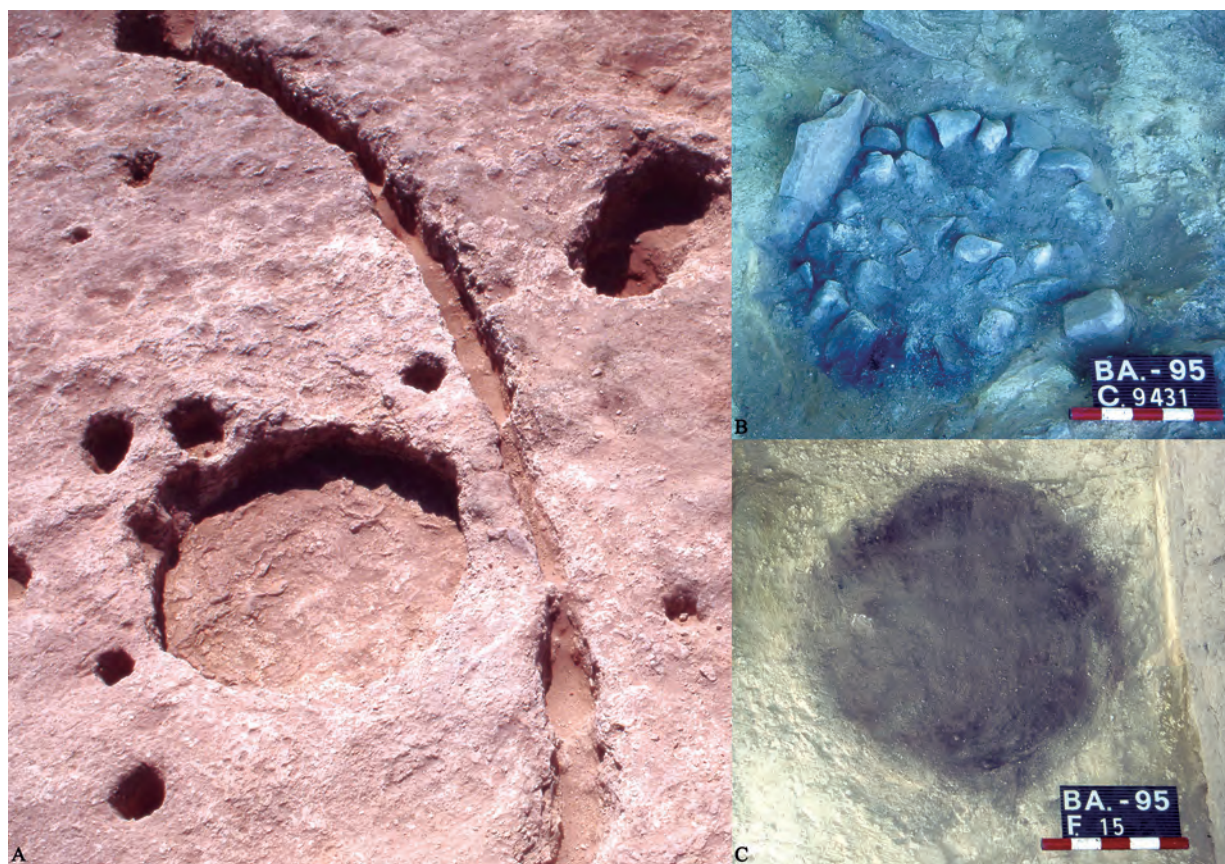


Fig. 16: La periferia exterior de las residencias estaba poblada de fosas de diversas funciones, protegidas con estructuras vegetales de donde los surcos y hoyos de postes que las circundan. Junto a ellas son frecuentes los hogares, todo ello prueba de que estos espacios exteriores representan una prolongación del espacio residencial de las cabañas.

nentes más antiguos que ha conocido la antropología planetaria de la cultura primitiva. El hallazgo de cuernos de ciervo señala el cambio ecológico que ha experimentado la región en los últimos milenios para llegar a las condiciones subdesérticas actuales. Destacamos por último que los suelos de habitación están exentos de cultura material en uso y sólo restan las basuras centenarias, como propio del despoblado del lugar en favor de una nueva aldea del Bronce Antiguo, como será ejemplo el yacimiento de María Luisa (B), siguiente parada histórica.

María Luisa (B), una aldea tribal de las jefaturas territoriales del Bronce Antiguo

El yacimiento de María Luisa se ubica en la pedanía de la Venta del Peral (Cúllar), al borde de la Rambla de la Amarguilla. Es un yacimiento complejo constituido al menos por tres ocupaciones históricas, en el Neolítico Final-Edad del Cobre (María Luisa A, coetáneo a Bautista), en el Bronce Antiguo (B) y un asentamiento rural romano (C). Las obras de la Autovía sólo afectarían a los contextos arqueológicos superficiales (Fig. 5), a excepción del contexto estructurado del Bronce Antiguo que ahora nos ocupa.

El Seguimiento Arqueológico de las Obras puso de manifiesto este registro arqueológico prehistórico en el talud de una cantera de arcilla, yacimiento que mayoritariamente estaría oculto bajo el depósito arqueológico romano. Sólo estaba afectada por obras un área muy reducida de una cabaña excavada en el subsuelo arcillo-

so. Su piso estaba recubierto con el depósito de tapial del derrumbe de sus paredes, y presentaba abundantes fragmentos cerámicos de vasijas de almacenamiento ("píthoi") característicos del Bronce Antiguo. Se trataba indudablemente de la nueva aldea del Bronce Antiguo generada por el despoblado del antiguo lugar de la Edad del Cobre (María Luisa A).

El Bronce Antiguo de la Cultura del Argar está representado en varios yacimientos en la periferia de esta obra de Autovía, y otros serán objeto de intervenciones en el extremo oriental de este ramal viario A-92 Baza-Puerto Lumbreras (Chirivel y Campo de Lorca). Representa la época de máximo desarrollo demográfico del poblamiento prehistórico, manifestación de la intensificación económica de base agraria y territorial que trajeron consigo estas jefaturas complejas. Este techo socioeconómico tan inmediato que tenían las múltiples y pequeñas jefaturas tribales, frenó pronto su desarrollo autónomo y determinó el origen de un conflicto sociopolítico a gran escala regional en la cultura tribal. Este acontecer bélico traerá consigo el abandono repentino de estas aldeas, que se manifiesta en la riqueza de cultura material de sus suelos de ocupación, enseser abandonados en sus contextos de uso, que es nuestro caso. Abandono de este mundo aldeano tribal que fue tan drástico y generalizado que se salda con el traslado de todo el poblamiento a las alturas defensivas, para iniciarse la época de los *hillforts* argáricos del Bronce Medio (RAMOS, 2013; RAMOS y otros en este volumen).

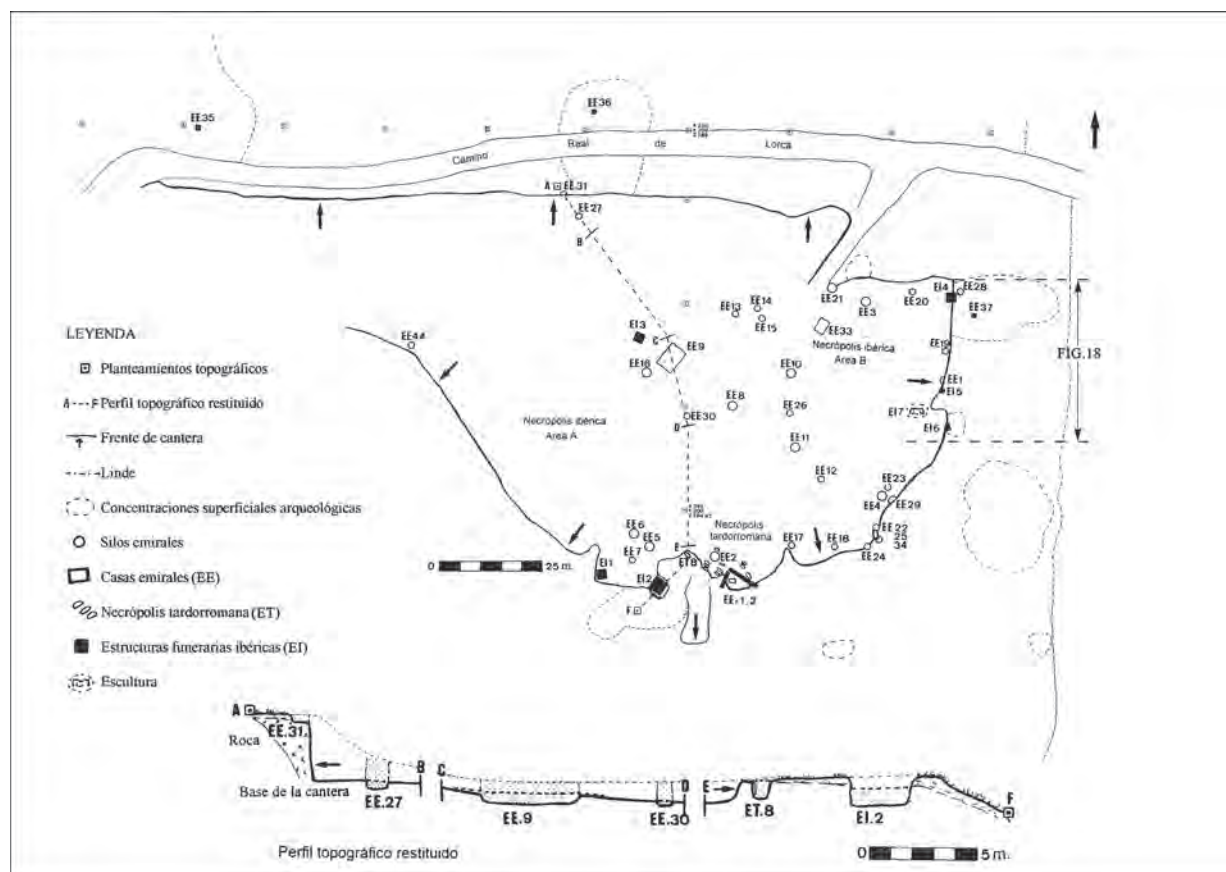


Fig. 17: La cantera de Cerro Largo afectó de manera considerable un yacimiento estructurado complejo constituido por la superposición de tres ocupaciones, una necrópolis ibérica, un cementerio tardoantiguo y una alquería emiral (en RAMOS y otros, 1999: fig. 2.4).

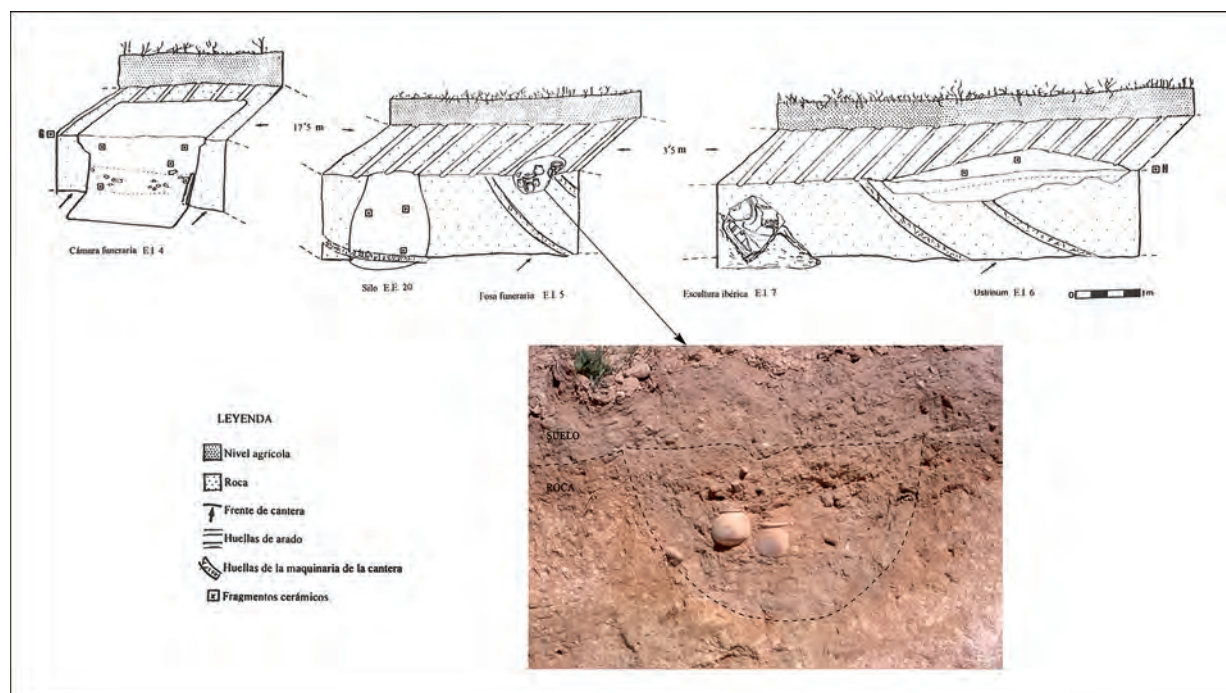


Fig. 18: El perfil del talud de la cantera de Cerro Largo mostraba la existencia de las diversas estructuras arqueológicas que constituían el yacimiento (en RAMOS y otros, 1999: fig. 2.11).

La Autovía bastetana por los orígenes del Estado. El Príncipe de Baza

No se presentó ningún yacimiento arqueológico ibérico en la traza de la Autovía, pero la explotación de la cantera de Cerro Largo y el expolio arqueológico que este yacimiento sufrió paralelamente, trajeron consigo estos hallazgos ibéricos, aunque en condiciones desafortunadas. Ahora nos referimos a su ocupación ibérica, pero el yacimiento de Cerro Largo fue también el lugar de un cementerio tardantiguo y de una alquería emiral (Fig. 17 y 18, RAMOS y otros, 1999, 2001).

Cerro Largo es junto con Cerro del Santuario necrópolis de la ciudad ibérica de *Basti* (Cerro Cepero). Coetáneas en parte durante el siglo IV a. C., Cerro Largo extenderá su uso funerario en el siglo III a. C. (Fig. 19). Ambas han proporcionado estatuas funerarias de reconocido valor, la afamada Dama de Baza del Cerro del Santuario y el llamado Guerrero de Baza de Cerro Largo, de conocido impacto mediático y repercusión judicial tras su aparición. Ambas necrópolis manifiestan comparable organización funeraria, la presencia de las distintas clases de sepulturas de incineración con diferentes dotes de riqueza: las excepcionales grandes cámaras con estatuas urnas como el Guerrero de Baza, que son sepulturas principescas (Fig. 20), las cámaras funerarias de proporciones reducidas (Fig. 21) y las pequeñas fosas, junto con la presencia de *ustrina* (Fig. 18), excavaciones subsuperficiales donde se practicaban las incineraciones (RAMOS y otros 1999, RAMOS y otros

2001). Estas evidencias funerarias reflejan la sociedad estratificada a la que había conducido las transformaciones históricas desde la Prehistoria Reciente, ahora ya propias de una sociedad estatal, que en su contexto primigenio reflejan estos *oppida*-estado, centros políticos regionales como fue *Basti*.

La estatua urna de Cerro Largo no porta los atributos que refiere su denominación de Guerrero de Baza. Y más allá de los recursos nominales pretendidamente neutros o asépticos de "Busto de varón ibérico" o "Togado de Cerro Largo", su iconología nos lleva a un encuentro sociopolítico con la Bastetania. La estatua funeraria de un rango superior en dicha sociedad ibérica, imagen principesca de la sociedad estatal de *Basti* durante el siglo III a. C., el Príncipe de Baza sucesor de la escultura de la Dama de Baza del siglo IV a. C.

La Autovía Augusta y su geografía romana

La Via Augusta: el primer proyecto de construcción viaria

Tenemos a disposición una copiosa literatura científica acerca del ramal de la *Via Augusta* de *Carthago Nova* a *Cástulo*, que desde *Eliocroca* (Lorca) a *Basti* transitaba por el corredor geográfico viario de nuestra Autovía. A través del corredor de Xiquena y del Pasillo de Chirivel desde Parroquia (Lorca) a Cúllar, existe constancia del hallazgo de una decena de miliarios romanos, por más que el conocido yacimiento villático de El Villar de Chirivel, actualmente Bien de Interés Cultural, ha sido reiteradas veces identificado con la *mansio Ad Morum*, una posada de la vía citada en

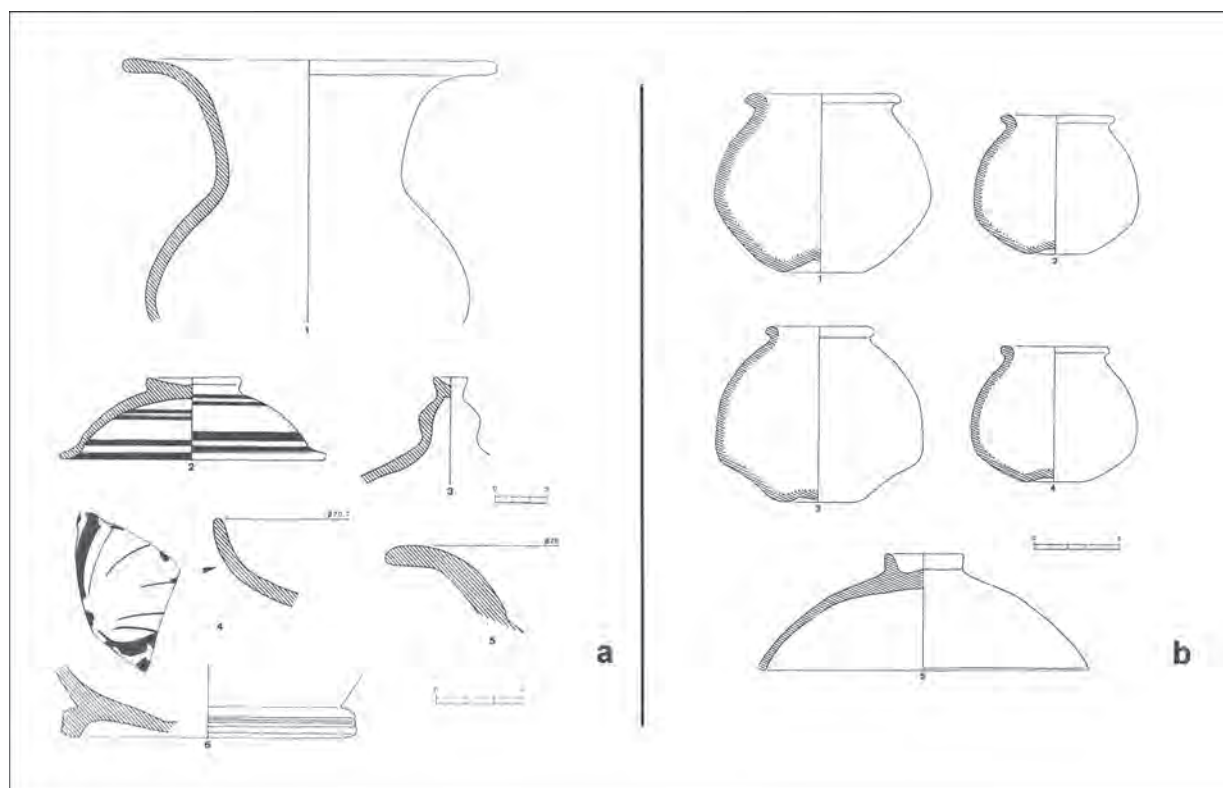


Fig. 19: La necrópolis ibérica presentaba un conjunto cerámico de los siglos IV y III a. C. (A): (1-3), Cerámica pintada de la tumba EI.1, (1) Kalathos de cuello estrangulado, (2) Plato-tapadera, (3) Tapadera de asa de botón; (4 y 6) Materiales de superficie, (4) Ática de figuras rojas, (6) Taller de Rosas, (5) Barniz rojo indígena de la tumba EI 4. (B): Conjunto cerámico de la fosa funeraria EI.5, Ollitas troncopiramidales de carena baja y plato-tapadera (en RAMOS y otros, 1999: figs. 2.12 y 2.13).



Fig. 20: El busto del Príncipe de Baza (B) fue descubierto en el exposito de una tumba principesca en Cerro Largo fuera de la explotación de cantera, y abandonado en el talud de la misma. Años después apareció de improviso una cabeza masculina en este entorno arqueológico, que según los indicios disponibles parece pertenecer a dicho busto. Busto en las dependencias del Museo Arqueológico de Granada; fotografía de la cabeza masculina facilitada por Lorenzo Sánchez Quirantes (Director del Museo Arqueológico Municipal de Baza).

el Itinerario Antonino (Fig. 16 en RAMOS y otros en este volumen).

A su entrada en la Comarca de Baza (Venta del Peral), existen algunos asentamientos rurales de época romana (María Luisa C y Los Alacranes), pero las evidencias de una verdadera geografía humana abocada al suministro de productos a los usuarios de la vía romana, se multiplican en el entorno de *Basti*. A unos 500 m al sur de la ciudad de *Basti* el extenso yacimiento romano de Peones Camineros 1 representó un *vicus* industrial viario asociado a dicho centro urbano, originado en torno al cambio de era. La *Via Augusta* posiblemente atravesara este importante lugar romano, de manera que el *vicus* pudiera ser la misma *mansio Basti* del Itinerario Antonino.

Ubicado en la llanura de inundación del río de Baza, sufrió inundaciones de avenidas fluviales de gran importancia, sedimento aluvial que acabó soterrando el lugar. quizás la razón para que en el Bajo Imperio y a pocos kilómetros

en dirección a *Acci* (Guadix), en los Llanos de Zaborja (Barranco del Sarmiento), ya fuera y al borde de la llanura de inundación, floreciera en el Bajo Imperio un nutrido rosario de instalaciones rurales con la clara vocación industrial de servicio a la *Via Augusta*: tabernas (Pavezar 1 A), telares (Pavezar 2), herrerías (Mataramique 2 y Pavezar 1B) y alfarerías (Cueva Morenate y Mataramique 4).

Los lugares rurales de María Luisa y Alacranes

Estos asentamientos rurales romanos menores que no son extraños en las proximidades de las vías romanas, se sitúan en la Venta del Peral en torno a la Rambla de la Amarguilla. Estos que nos ocupan no son los únicos que están presentes en el corredor viario (Fig. 16 en RAMOS y otros en este volumen). No fueron el caso de impactos críticos, pues sólo se afectaron sus contextos superficiales. La arqueología superficial no reporta atributos villáticos. Mientras que Los Alacranes tiene el espacio reducido de una casa de campo, el yacimiento de María Luisa (C) tiene mayor entidad.

El vicus viario de Basti (Peones Camineros): un complejo industrial

Basti es el jalón urbano en el curso de la *Via Augusta* desde *Eliocroca* (Lorca) a *Acci* (Guadix). Es en este entorno como indicábamos donde se encuentra una verdadera geografía humana industrial de servicio a la vía romana. A medio kilómetro al sur de *Basti*, la Autovía atraviesa este importante enclave de época romana, que a juzgar por su período de ocupación habitacional y su dedicación industrial, reúne los atributos propios de un *vicus* viario, esto es, generado para

satisfacer un servicio de suministro de productos a los usuarios de la *Via Augusta* (Fig. 22).

Se trata de un yacimiento extenso (Figs. 22 y 23), cuya delimitación no pudo ser concretada pues las excavaciones fueron sólo introductorias, muy limitadas por el escaso tiempo de ejecución de obra y dada la extensión espacial y complejidad estratigráfica del sitio. La potencia estratigráfica superior a un par de metros tiene la especificidad geoarqueológica de estar constituida por un importante depósito arcilloso de avenidas fluviales, pues el lugar se encuentra en la llanura de inundación del Río de Baza, concretamente a 40 m. de la Rambla de la Mancoba, de la que son conocidas sus inundaciones históricas. Estas inundaciones entierran a ganado vacuno y realizan traslados masivos de los derrumbes edilicios. El yacimiento ya fue afectado por la previa carretera nacional que desdobra la Autovía, donde se encontraba una Caseta de Peones Camineros.

Presentaba una ocupación que pudo iniciarse en el entorno del cambio de era pero no parece presenciar el Bajo

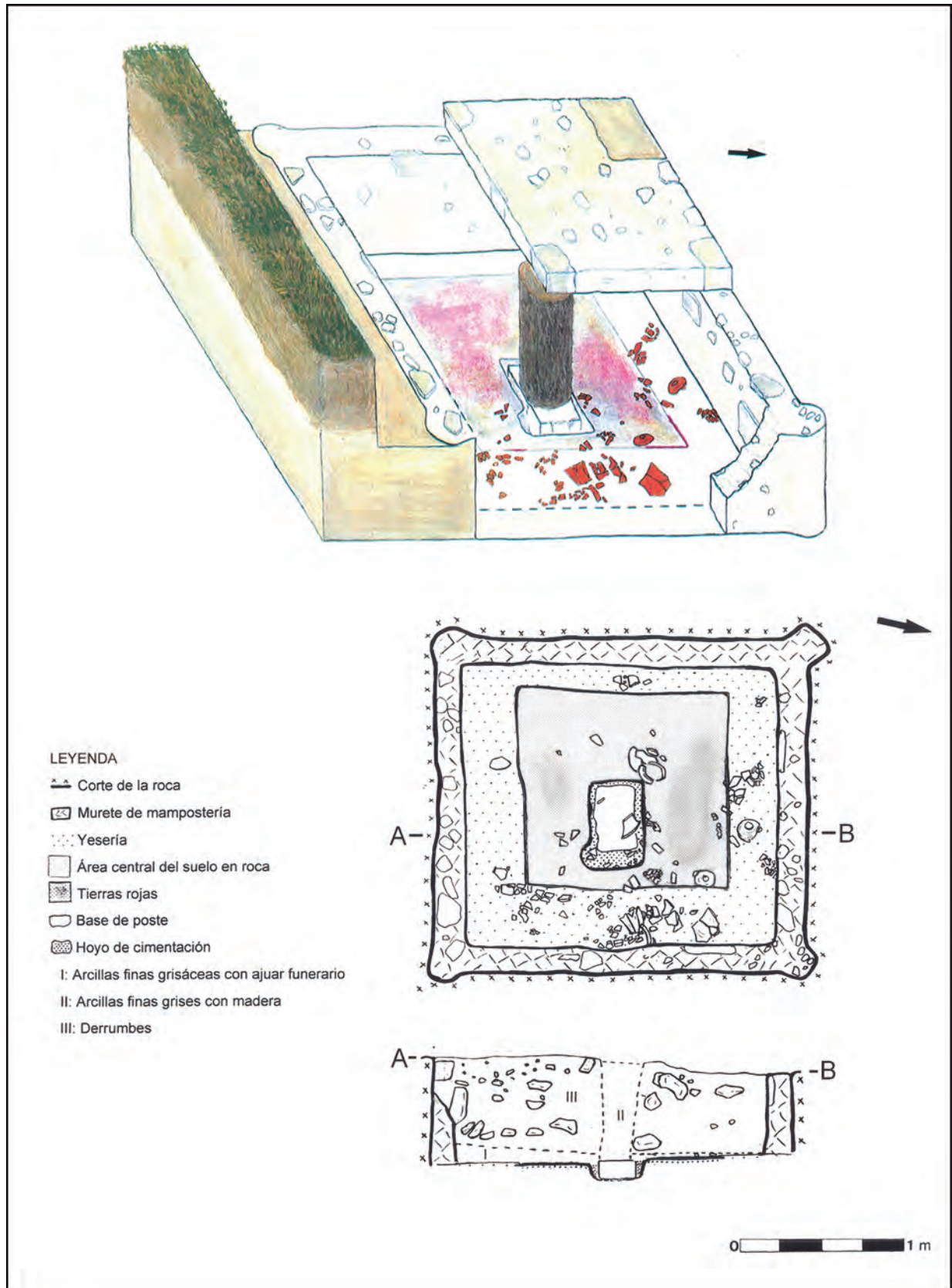


Fig. 21: Cámara funeraria ibérica El. 1 de Cerro Largo (RAMOS y otros, 1999: figs 2.5 y 2.7).



Fig. 22: El Vicus de Camineros se encuentra en las inmediaciones de la ciudad romana de Basti, a modo de una prolongación de la misma, Vicus Basti se presenta como un enclave industrial para el suministro de mercancías a la Via Augusta, en cuyo trayecto parece ubicarse. Es un lugar de la mansio Basti del Itinerario Antonino. Ello traería consigo su inclusión en el conjunto arqueológico de Basti hoy día declarado B.I.C. (foto de base de Google Earth).

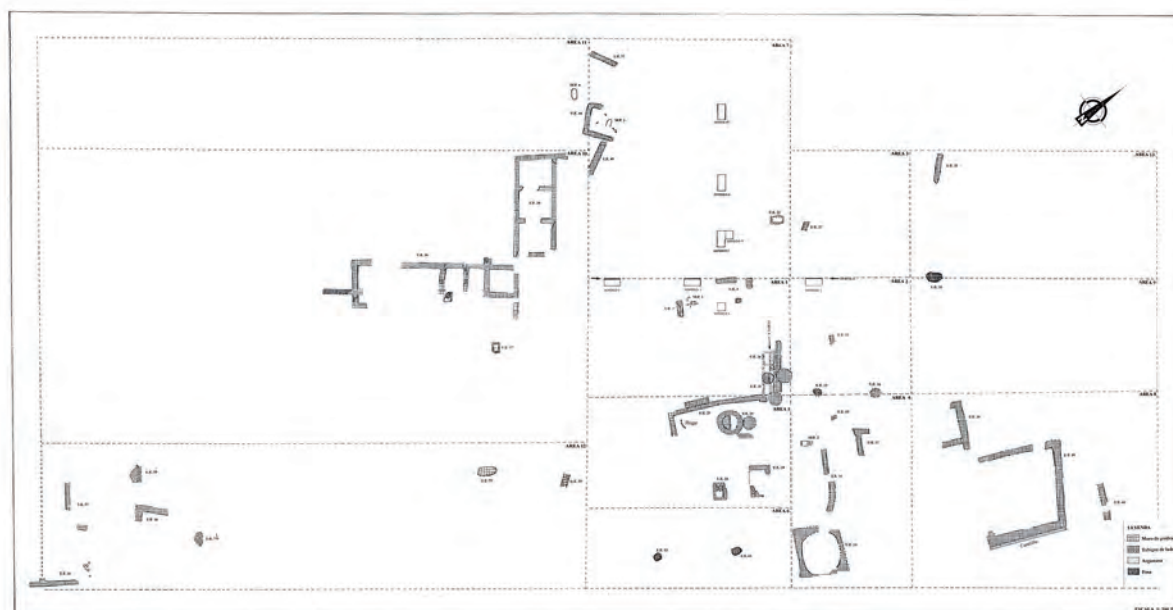


Fig. 23: Peones Camineros 1 es un yacimiento con cierta extensión y grandes edificios industriales que fue inundado por avenidas fluviales al encontrarse en la llanura de inundación de río de Baza (Rambla de la Mancoba). El escaso plazo de ejecución no permitió más que una introducción a su arqueología.

Imperio. Se trata posiblemente de un complejo villático, aunque las evidencias de su *pars urbana* no han sido más que insinuadas por la presencia de erráticas evidencias musivarias. Pues lo que destaca en el lugar son sus manifestaciones edilicias industriales, grandes estancias rectangulares (Fig. 24) asociadas a molinos, piletas y estructuras circulares. En este lugar de mercado los hallazgos numismáticos eran frecuentes, como ya denunciaban las

evidencias de búsquedas con detectores de metales. Dada la cercanía de *Basti*, podría tratarse de la misma *mansio Basti* del Itinerario Antonino, ya que el *vicus* parece generarse al encuentro con la misma *Via Augusta*.

La taberna de Pavezar

El yacimiento de Pavezar 1A (Figs. 2A y B y 9B) presentaba toda una serie de estructuras y ajueres característicos de una taberna con evidencias estructurales de lagar y vi-



Fig. 24: Los grandes edificios con gruesos zócalos de mampostería (A y B) son comunes en Camineros, todos mostrando funciones industriales al interior y exterior de los edificios (C y D).

ñedo. Los hallazgos numismáticos sitúan la instalación en época bajoimperial. Destaca en su depósito estructurado que el lugar fue abandonado, dada la abundancia de cultura

material en estado de uso, y a continuación saqueado, siendo manifiesto el desmonte intencionado de estructuras y la ausencia tanto de un depósito arqueológico normal de derrumbes estratificados como de suelos de arruinamiento. Las estructuras murarias presentes sólo eran retazos, sin mantener disposiciones articuladas, y algún gozne de puerta restaba en su lugar sin ningún muro asociado. A su vez permanecieron en el lugar ajuares cerámicos completos o con fracturación arqueológica, evidencia del abandono súbito del lugar.

Las estructuras muestran evidencias de una taberna (Fig. 25 y 26), pues se dispensa el vino que se produce en su propio lagar, que se construye en un viñedo. Los característicos hoyos rectangulares de plantación de viñas excavados en la roca arcillosa refieren un viñedo en *alveus* (Plinio, Columela), algunos de los cuales aparecían amortizados por las estructuras constructivas e industriales del lagar. Destaca la presencia de piletas, cubetas, canales y una gran tinaja con tapadera (*dolio*), enterrada en el viñedo. Las jarras para dispensar el vino y los cuencos para su consumo son comunes entre los enseres (Fig. 27). Los frecuentes hallazgos numismáticos son evidencia de la actividad comercial.

El telar de Pavezar

En las proximidades de la taberna de Pavezar, un nuevo yacimiento conocido como Pavezar 2 con impacto severo se situaba al borde de la traza de la Autovía. Las trincheras superficiales y estratigráficas mostraron que su contexto estructurado se ubicaba externo a la misma (Fig. 7D). Se trataba de una pequeña construcción rectangular con dos fases de ocupación diferenciadas. La fase fundacional respondía a un telar, habida cuenta las fosas de asiento de una estructura de madera, amortizadas con el relleno expreso de tapial, piedras e incluso pesas de telar (Figs. 13A y 28). La amortización del telar dio lugar a una segunda fase de ocupación, que transformó la estancia en una residencia, cuyo rico nivel de arruinamiento (Fig. 12) es propio de un abandono del lugar, como acaeció en la cercana taberna (Fig. 27). Todo el periodo de ocupación histórica correspondía al Bajo Imperio.

Las herrerías de Mataramique y Pavezar

Estos yacimientos situados en la periferia inmediata a la traza de la Autovía mostraban en superficie escorias de mineral de hierro. Mataramique 2 mostraba su depósito

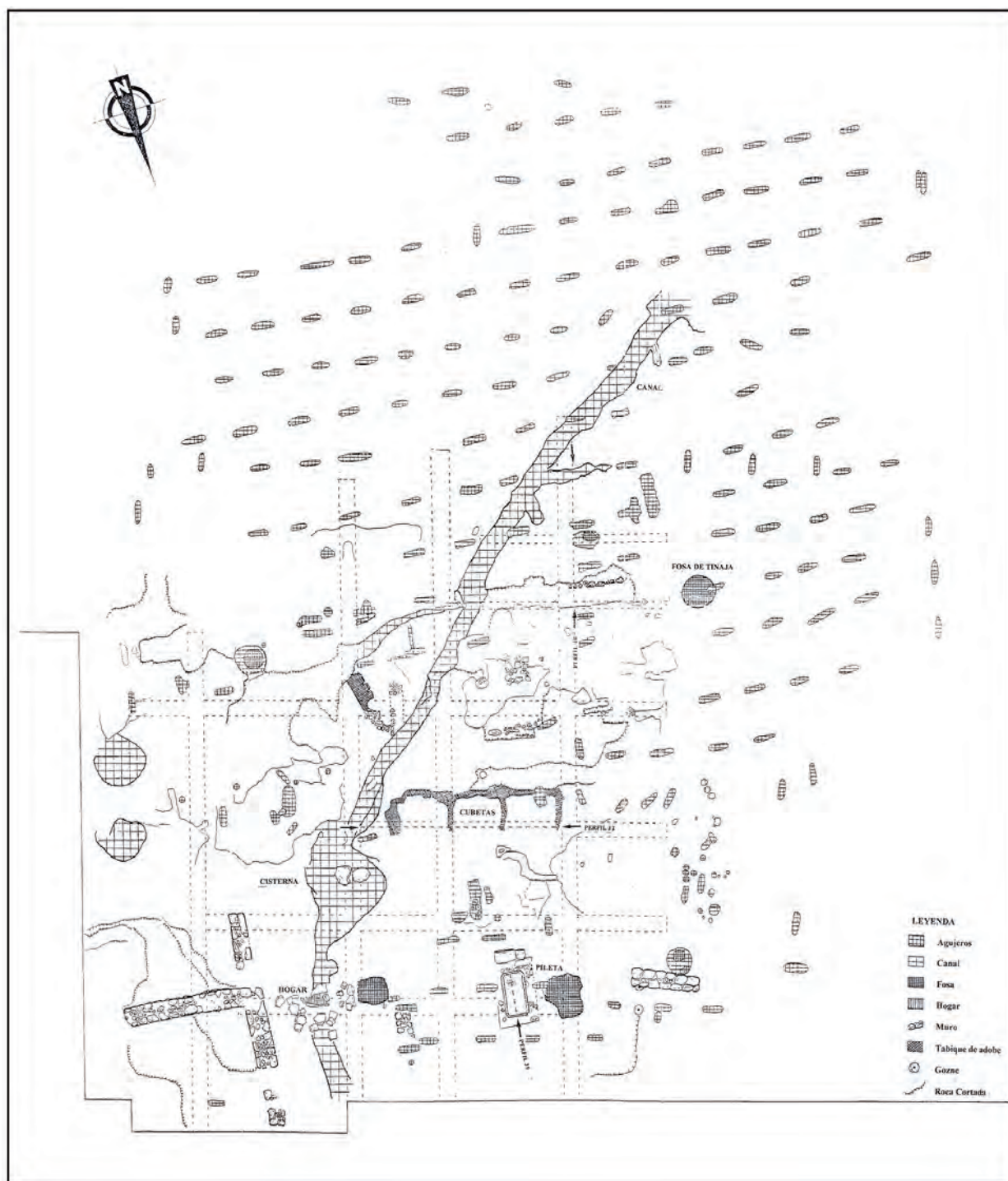


Fig. 25: El yacimiento de Pavezar 1A es una taberna romana del Bajo Imperio en la Via Augusta. Enclavada en un viñedo y con infraestructura de lagar, los hallazgos monetarios de actividad comercial eran frecuentes. El lugar fue abandonado y sufrió un saqueo inmediato de sus estructuras constructivas.

estructurado en la proximidad del espacio de obra (Fig. 6), impacto severo que fue objeto de una intervención de prospecciones, sondeos superficiales y trincheras estratigráficas. Permitted comprobar que estábamos ante una herrería, donde una estructura constructiva con zócalo de mampuestos y alzado de tapial encerraba una estructura caracterizada por una fosa excavada en la roca y abundante material de combustión. Es de predecir que la concentración de desechos industriales metalúrgicos de Pavezar 1B

respondiera a la misma actividad. Los inventarios cerámicos correspondían igualmente al Bajo Imperio.

Las alfarerías de Cueva Morenate y Mataramique

Las alfarerías romanas también están presentes en las inmediaciones de la Autovía, como es Mataramique 4, que bien externo a la traza no ha sido objeto de intervenciones. En 1990 sin embargo se excavó la alfarería de Cueva Morenate, considerándose que el yacimiento se vería afectado

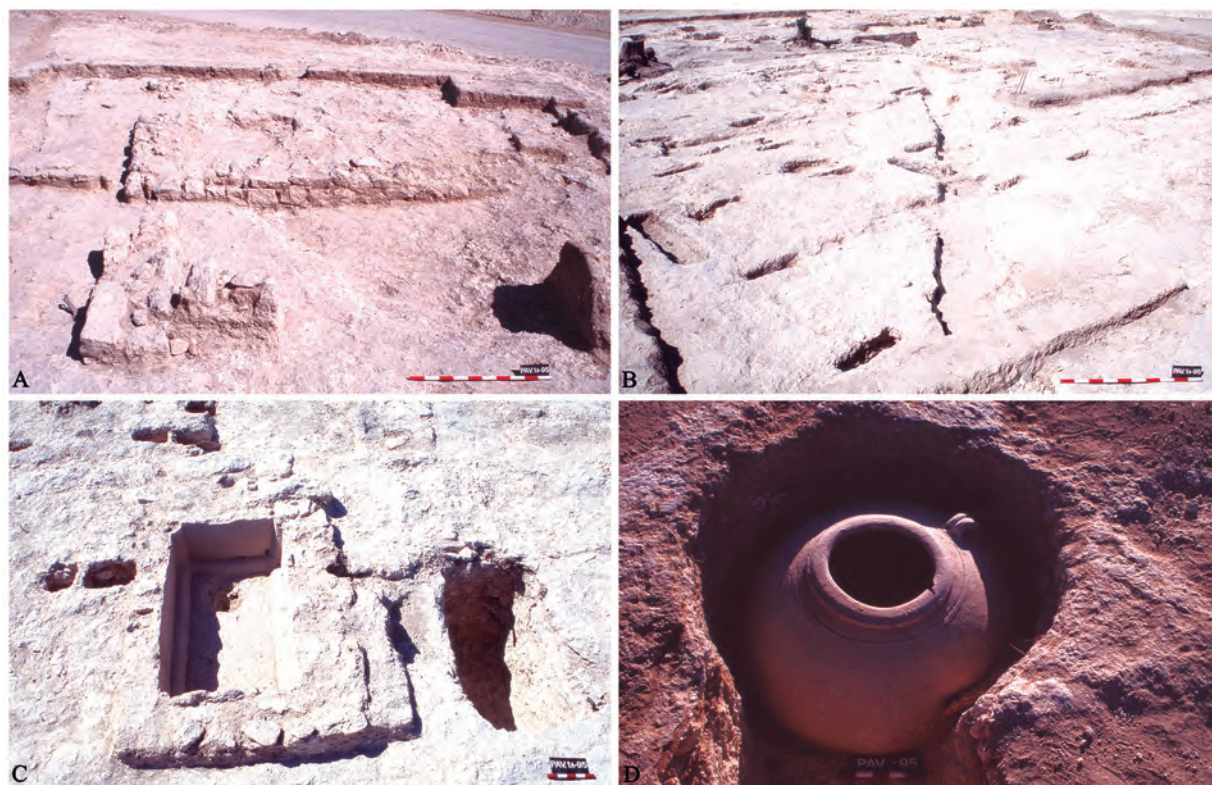


Fig. 26: En Pavezar 1A restan escasas evidencias de las estructuras constructivas, que fueron desmontadas en época antigua (A). El viñedo (B) rodea las instalaciones del lagar y la taberna (C y D).

por la Variante de Baza, lo cual no sería el caso (SÁNCHEZ y PUENTEDURA, 1992). La alfarería nos confirma la dedicación industrial de todo este entorno de los Llanos de Zabroja (Barranco del Sarmiento), al borde de la llanura de inundación, para el suministro de mercancías a los usuarios de la vía romana.

Una Autovía con tesoros funerarios de la Antigüedad Tardía

En el yacimiento arqueológico de Peones Camineros 1 se descubrieron cuatro sepulturas de inhumación en el techo de su serie estratigráfica. Se trataba de fosas excavadas en la roca arcillosa fluvial del lugar. Las sepulturas estaban en general muy deterioradas, con restos óseos muy fragmentarios y con estructuras constructivas igualmente testimoniales. Dos de estas sepulturas permitían datar el conjunto entre los siglos V y el VII.

La sepultura 3 no conservaba ningún elemento estructural en su construcción, aunque el ajuar de elementos de adorno personal que portaba era excepcional (Fig. 29). Piezas ornamentales que decoraban sus orejas, cuello, pecho, cintura y manos, tal como pendientes, cuentas de collar, fíbulas, cinturón, anillo, monedas, etc., actualmente un conjunto en estudio (SALVADOR, 2011; CABALLERO, 2014).

De mayor entidad fue el registro funerario presente en Cerro Largo. Se trataba de 11 fosas de inhumación individual y una con doble inhumación. En su mayoría las sepulturas se encontraron en un estado de destrucción deplorable en la base de la cantera y afectadas por exoliaciones posteriores. Una de las sepulturas mostraba un revestimiento con lajas de piedra y presencia de yesos (RAMOS y otros, 1999 y 2001).

Una Autovía por el arrecife andalusí de medina Batza a la alquería de Külilla

El corredor de la geografía histórica de nuestra Autovía transita inevitablemente por al-Andalus. Los nodos urbanos de la antigua vía romana se actualizan y enriquecen. Nos referimos en nuestro caso a las poblaciones andalusíes de *medina Bastha* (o *Batza*, *Baza*) y la alquería de *Külilla* (Cúllar), que definen los extremos occidental y oriental de esta Autovía. Ambas poblaciones eran atravesadas por la carretera nacional precedente, y ahora nuestra Autovía las rodea desde sus respectivas variantes. La historia andalusí de ambas poblaciones esta nutrida de fuentes documentales y arqueológicas.

De nuevo los hallazgos andalusíes de mayor calado proceden de la cantera de Cerro Largo (Figs. 17 y 18). Se trata de una alquería rural emiral, especializada en una producción agrícola cerealista intensiva. Habida cuenta que las residencias están inmersas en un verdadero “campo de silos”. Son residencias comparables a la casa de campo de Mataramique 3, con zócalos de piedra, alzados de tapial y tejados. La ausencia de cultura material en uso tanto en los suelos de habitación como en los silos, evidencia que la alquería fue despoblada. Las basuras de algunos silos indican una cronología donde está especialmente representado el siglo IX.

Cierto es que nuestra arqueología andalusí no revelará este dinamismo viario y comercial del imperio romano. Aparte de evidencias arqueológicas de tierras de cultivo andalusíes, dada los abonos de cultura material cerámica, en la periferia tangencial de la traza viaria, la residencia rural andalusí de Mataramique 3 (Figs. 2A y 7B y C) sólo fue sondeada con trincheras estratigráficas a efectos de reco-



Fig. 27: El suelo de ocupación de la taberna de Pavezar 1A evidencia un contexto arqueológico propio del abandono del lugar, permaneciendo los enseres en estado de uso.

nocimiento y delimitación del inmueble histórico con respecto a las obras (impacto severo). Es una residencia rural con tejado, sobre paredes con zócalo de mampuestos y alzado de tapial cuyos suelos de habitación, desprovistos de cultura material manifiesta que fue despoblada. Su cronología es pre-nazarí, pero no disponemos aún de mayor concreción cronológica, sin estudios al respecto y dada la exigüidad de sus materiales arqueológicos.

De Camino Real a Autovía: la revitalización moderna de la vía de comunicación

A partir de la Reconquista, el siglo XVI representará la revitalización de la vieja vía de comunicación con el Camino

Real de Lorca a Granada, que culminará en la Carretera Nacional N-342 de Jerez de la Frontera a Cartagena, como precedente de la actual Autovía que la desdobra. Desde el siglo XVI, el origen de las ventas para dar servicio a los viajes carreteros y arrieros modernos en el enclave de importantes haciendas, parece un eco de las posadas las *mansiones* romanas (RAMOS y otros en este volumen). Pues estas ventas se encuentran entre los previos nodos varios andalusíes, como eran Vélez Rubio, Cúllar y Baza. Nos estamos refiriendo en nuestro tramo de Autovía a las Ventas del Peral y Venta Quemada. Estas ventas proseguirán su desarrollo hasta el siglo XIX, para resentirse en las últimas décadas del siglo pasado.

Esta época moderna es también el origen de las cortijadas de la región. De su última época contemporánea son los inmuebles que generalmente en estado de abandono y reconocidos por la administración de cultura como patrimonio etnológico, fueron inventariados por nuestra intervención en el patrimonio histórico de la Autovía. El conjunto de estos inmuebles afectados en mayor o menor medida por las obras, se encuentra en las tierras de secano del glacis oriental de la Hoya de Baza, las Altiplanicías de Cúllar. Nos referimos a la Casa-cueva de Mazarra, los cortijos de tipo andaluz-levantino de dos plantas y establos, Cortijo de Burgos y Cortijos de Bautista, las canteras de Mazarra y la Alfarería de Bautista, uno de los dos talleres que disponía el último alfarero de Cúllar. La Autovía integró en sus obras de fábrica los únicos dos puentes previos, en el Río de Baza y sobre la Rambla de El Valenciano (Cúllar).

DISCUSIÓN

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (MOPT-MA 1994) considera entre sus objetivos la “*minimización de los impactos ambientales, la prioridad de la acción preventiva sobre la correctora, la aplicación de medidas correctoras e imputación de costes en origen (...) y en definitiva, disminuir el impacto ambiental*” (ANALISTAS ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA, 2002: 294). Sin embargo, este proyecto de arqueología ambientalista en la A-92 Baza-Venta Quemada, indica el gran deterioro arqueológico que trajo consigo la Autovía A-92 por toda Andalucía.



Fig. 28: Debajo del nivel de arruinamiento de Pavezar 2 (ver Fig. 12), apareció el piso de la estancia horadado por varias fosas amortizadas rellenas con argamasa, piedras y tierra e incluso pesas de telar. Responderían las fosas al anclaje de un telar de madera que representó la primera ocupación del lugar.



Fig. 29: Este enterramiento femenino aparece en el techo sedimentario de las arcillas fluviales de Camineros, donde se hallaron varias fosas de inhumación tardoantiguas. En este caso el ajuar de adorno personal que portaba era ostentoso, datado en el siglo V d. C. (conjunto en estudio, CABALLERO, 2014: 329).

Las cinco comarcas andaluzas históricas que atraviesa la Autovía, el Bajo Guadalquivir, la Depresión de Antequera, las hoyas de Granada, Guadix y Baza, son todas ellas Zonas Arqueológicas con una tradición bicentenaria de investigación y crónica científicas.

Todo el impacto arqueológico es inducido por déficit de planeamiento, en gran parte labor interadministrativa, pues nuestros estudios de impacto arqueológico fueron en consonancia prescriptiva con el desarrollo del planeamiento del propio Proyecto de Construcción, sus estudios de carretera. Esta carencia de planeamiento arqueológico común en la Arqueología Preventiva europea, es contrario a la normativa ambientalista y engendra proyectos de cons-

trucción con una obra arqueológica sobredimensionada, que problematiza la ejecución de la construcción y satura la propia obra arqueológica *per se*. Pues la continuidad de los estudios de corrección ambiental queda suspendida, posponiendo *sine die* la “recuperación científica” del recurso ambiental arqueológico objeto de mitigación. La Arqueología Preventiva europea sólo procura un volumen desmesurado de excavaciones arqueológicas, que sin el derrotero prescriptivo ambientalista de corrección, resulta una verdadera fuente agentiva de impacto ambiental.

Pero en este contexto europeo de nuestro entorno occidental, la previsión que es lo único que caracteriza su

preventiva, marca distancias sustantivas con la administración de la Arqueología de Urgencias del país, hoy día denominada preventiva. La imprevisión, de los plazos de ejecución de la obra arqueológica como investigación, de los recursos financieros para su ejecución, para la continuidad de los estudios tras las excavaciones que lleven a publicaciones científicas, para traslados estructurales y en última instancia para transferir a la sociedad el Patrimonio Histórico de la carretera, es un cuadro deficitario en normativa ambientalista. Conduce a la conservación arqueológica nominal y de trámite administrativo propio de la Arqueología de Salvamento de siempre.

La disciplina sedimentaria que sostiene la arqueología procesual de campo ha sido fundamental para todo este ejercicio preventivo y corrector del deterioro arqueológico. Ha permitido dimensionar la obra arqueológica en términos ingenieros y dirigirla hacia la conservación científica, donde las excavaciones permitan la reconstrucción fidedigna de la materialidad del pasado histórico, como es competencia de toda ciencia sedimentaria. He aquí otro hándicap destacado de nuestra conservación arqueológica, pues la práctica al uso de la arqueología historicista de campo, no hubiera puesto al descubierto la población de yacimientos presentes, ni hubiera tenido capacidad para una explotación científica de los yacimientos en los términos sedimentarios que proceden.

La obra arqueológica de la Autovía A-92 Norte Baza-Venta Quemada fue un proyecto de investigación ambientalista a efecto de una profundización con calado en la disciplina de la conservación arqueológica. Trajo consigo la aplicación de las máximas ambientalistas de la contención preventiva y de la científicidad correctora del impacto. Y esta aplicación fue un verdadero test de examen de la conservación arqueológica en curso, de la Arqueología Preventiva europea y de la administración arqueológica española. Es en este contexto disciplinario superior donde esta obra arqueológica de la Autovía de Baza cobra una relevancia protagonista y por lo que sus enseñanzas siguen en vigor.

AGRADECIMIENTOS

Estos trabajos han disfrutado de las imprescindibles atenciones de Carmen Pérez Torres (Delegación de Cultura de Granada) y de Jesús María Bueno Vargas (Servicio de Carreteras de la Delegación Territorial de Granada). Agradecemos la ayuda prestada por los profesores del Departamento de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Granada, Fernando Molina González, Andrés Adroher Auroux y Alberto Dorado Alejos (Laboratorio de Arqueometría). También a Lorenzo Sánchez Quirantes (Museo Arqueológico Municipal de Baza) y Alejandro Caballero Cobos (CIYA, Baza) por las fotografías facilitadas. Nuestro agradecimiento a Marcos Fernández Ruiz (Departamento de Prehistoria y Arqueología, Universidad de Granada) por su afanosa dedicación a la presentación de las ilustraciones de sendos artículos.

REFERENCIAS

Documentos administrativos

Autovía del Mediterráneo Baza-Puerto Lumbreras
Carta Arqueológica y Carta de Riesgo Arqueológico
1990

RÍOS JIMÉNEZ, G. y TAPIA ESPINOSA, A. (1990): **Proyecto de Prospección Arqueológica Superficial de**

la Carretera N-342. Autovía Baza-Puerto Lumbreras. Términos municipales de Cúllar (provincia de Granada), Chirivel y Vélez Rubio (provincia de Almería). Delegación de Cultura de Granada.

TAPIA ESPINOSA, A. y RÍOS JIMÉNEZ, G. (1991): **Informe de Prospección Arqueológica Superficial del trazado de la Autovía Baza-Puerto Lumbreras (claves: 11GR2380, 11AL2250, EI-1-E-12-D, EI-1-EC y EI-1-E-B).** Delegaciones de Cultura de Granada y Almería.

TAPIA ESPINOSA, A. y RÍOS JIMÉNEZ, G. (1991): **Memoria Científica del proyecto de prospección arqueológica en la Carretera N-342. Autovía Puerto Lumbreras-Baza (provincias de Granada y Almería). Tramos: términos municipales de Vélez Rubio (Almería), Chirivel (Almería) y Cúllar (Granada). (claves: 11GR2380, 11AL2250). Variantes: Vélez Rubio (clave EI-1-E-12-B), Chirivel (clave EI-1-E-12-C) y Cúllar-Las Vertientes (clave EI-1-E-12-D).** Delegaciones de Cultura de Granada y Almería.

TAPIA ESPINOSA, A., AZNAR PÉREZ, J. C., OSUNA VARGAS, M. M., SÁNCHEZ QUIRANTE, L., SOBRINO RUBIO, Y. y RAMOS MILLÁN, A. y (1992): **Memoria Científica. Impacto Cultural y Medidas Correctoras del Proyecto de Obras de la Autovía Puerto Lumbreras-Baza a su paso por el término municipal de Baza (provincia de Granada). Tramo, Clave: 11GR2380.** Delegación de Cultura de Granada.

Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico
1993

RAMOS MILLÁN, A. (1993): **Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico de la Autovía del Mediterráneo Baza-Puerto Lumbreras (N 342).** Delegaciones de Cultura de Granada, Almería y Murcia.

Autovía A-92 Norte, Baza-Venta Quemada
Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico

RAMOS MILLÁN, A. (1994): **Proyecto de Corrección de Impacto Arqueológico en la Autovía A-92 Norte, Baza-Puerto Lumbreras, Tramo Baza-Venta Quemada (Crta. N-342, km. 184-144, Términos municipales de Baza y Cúllar).** Delegación de Cultura de Granada.

RAMOS MILLÁN, A., OSUNA VARGAS, M. M. y TAPIA ESPINOSA, A. (1994): **Informe de la 1ª Fase de Actuación Arqueológica del Proyecto de Corrección de Impacto Arqueológico en la Autovía A 92 Norte, Tramo Baza-Venta Quemada (N-342. Km. 184-144).** Delegación de Cultura de Granada.

RAMOS MILLÁN, A., OSUNA VARGAS, M. M. y TAPIA ESPINOSA, A. (1994): **Proyecto de Corrección del Impacto Arqueológico en la Autovía A 92 Norte, Baza-Venta Quemada (N-342. Km. 184-144). 2ª Fase de Actuación Arqueológica. Yacimientos Arqueológicos de Salaor, Los Prados, Morenate 1, Morenate 2.** Delegación de Cultura de Granada.

RULL PÉREZ, E., TAPIA ESPINOSA, A., OSUNA VARGAS, M. M. y RAMOS MILLÁN, A. (1996): **El impacto arqueológico y su corrección en la Autovía A 92 Norte. Tramo Baza-Venta Quemada. Memoria de las actividades arqueológicas de urgencia, 2 vols.** Delegación de Cultura de Granada.

RULL PÉREZ, E., RAMOS MILLÁN, A., OSUNA VARGAS, M. M., AZNAR PÉREZ, J. C. y ADROHER AUROUX, A. (1997): **Actuación Arqueológica de Urgencia en el yacimiento de Cerro Largo (Baza). Memoria Científica.** Delegación de Cultura de Granada.

Bibliografía

AGUAYO DE HOYOS, P. CONTRERAS CORTÉS, F., ESQUIVEL GUERRERO, J. A., MARTÍNEZ FERNÁN-

DEZ, G., MOLINA FERNÁNDEZ, F. y RAMOS MILLÁN, A. (1986): "Propuesta de un modelo sistemático de la recuperación del registro arqueológico". *Arqueología Espacial*, 7, pp. 121-146.

ANALISTAS ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA (2000): **Efectos socioeconómicos de la A-92**. GIASA, Sevilla.

ANALISTAS ECONÓMICOS DE ANDALUCÍA (2002): **La A-92 y el crecimiento económico de Andalucía**. Sevilla.

CABALLERO COBOS, A. (2014): **Vías de comunicación en las comarcas de Baza y Huéscar. Una aproximación histórico-arqueológica desde la Prehistoria Reciente a la Edad Media**. Tesis doctoral, Universidad de Granada, Granada.

GOLDBERG, P. y MACPHAILL, R. L. (2006): **Practical and Theoretical Geoarchaeology**. Blackwell Publishing, Oxford.

KARKANAS, P. (T.). (2019): **Reconstructing Archaeological Sites. Understanding the Geoarchaeological Matrix**. John Wiley & Sons Ltd., Oxford.

MOPTMA (1994): **Plan Director de Infraestructuras 1993-1997**. Boletín Oficial de las Cortes Generales 54, Madrid.

MORENO ONORATO, M.A., CONTERAS CORTÉS, F. y CÁMARA SERRANO, J. A. (1992): "Patrones de asentamiento, poblamiento y dinámica cultural en las tierras altas del sureste peninsular. El Pasillo Cúllar-Chirivel durante la Prehistoria Reciente". **Cuadernos de Prehistoria de la Universidad de Granada**, 16-17, pp. 191-245.

RAMOS MILLÁN, A. (1983): "La villa romana de Las Canteras (Chipiona, Cádiz). Procesos formativos y transformativos del registro arqueológico e inferencias preliminares del asentamiento". **Cuadernos de Prehistoria de la Universidad de Granada**, 8, pp. 375-416.

RAMOS MILLÁN, A. (1986): "Procesos postdeposicionales y explotación eficaz del registro arqueológico. La recuperación de las coordenadas posicionales del componente material". *Arqueología Espacial*, 7, pp. 81-108.

RAMOS MILLÁN, A. (2007): "Las fortificaciones calcolíticas o el origen de las aldeas: crítica global a una teoría legendaria de la Península Ibérica". En OLIVEIRA JORGE, S., BETTENCOURT, A. M. S. y FIGUEIRAL, I. (eds.): **A concepção das paisagens e dos espaços na Arqueologia da Península Ibérica**, Universidade do Algarve, Faro, 37-45.

RAMOS MILLÁN, A. (2013): "Villages of Wealth and Resistance in Paradise. Millaran and Argaric Chiefdoms in the Iberian Southeast". En BERROCAL, M. C., GARCÍA SANJUÁN, L. y GILMAN, A. (eds.). **The Prehistory of Iberia. Debating Early Social Stratification and the State**, Routledge, Nueva York, pp. 74-98.

RAMOS MILLÁN, A. MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, G., RÍOS JIMÉNEZ, G. y AFONSO MARRERO, A. (1991): **Flint Production and Exchange in the Iberian Southeast, III millennium B. C.** Instituto Tecnológico GeoMinero de España y Universidad de Granada, Granada.

RAMOS MILLÁN, A., RULL PÉREZ, E., OSUNA VARGAS, M. M. y ADROHER AROUX, A. M. (1999): "La estatua funeraria de la necrópolis ibérica de Basti en Cerro Largo: un patrimonio histórico en construcción". En SAN MARTÍN MONTILLA, C. y RAMOS LIZANA, M. (eds.). **El Guerrero de Baza**. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Granada, pp. 9-32.

RAMOS MILLÁN, A., RULL PÉREZ, ÁZNAR PÉREZ, J. C., OSUNA VARGAS, M. M. y ADROHER AROUX, A. M. (2001): "La necrópolis ibérica de Basti en Cerro Largo y su estatua funeraria. Un caso de estudio de impacto arqueológico en la Depresión de Baza (Granada)". **Anuario Arqueológico de Andalucía 1997**, II, pp. 177-197.

RAMOS MILLÁN, A. y OSUNA VARGAS, M. M. (2001): **La gestión del impacto arqueológico en carreteras. Un ejemplo andaluz en la Autovía Alhendín-Dúrcal**. Arkaion S.C.A., Granada.

RAMOS MILLÁN, A., OSUNA VARGAS, M. M., TAPIA ESPINOSA, A., PENA GONZÁLEZ, B. y ÁZNAR PÉREZ, J. C. (1997): "Archaeological Research in the La Venta Flint Mine". En RAMOS MILLÁN, A. y BUSTILLO (eds.). **Siliceous Rocks and Culture**, Universidad de Granada, Granada, pp. 245-270.

RAMOS MILLÁN, A., OSUNA VARGAS, M. M., TAPIA ESPINOSA, A. y RULL PÉREZ, E. (1995a): "Highway Rescue Archaeology. A Case Study in Southern Spain". En **First Annual Meeting. Abstract. European Association of Archaeologists**, Santiago de Compostela, p. 35.

RAMOS MILLÁN, A., TAPIA ESPINOSA, A., ÁZNAR PÉREZ, J. C. y OSUNA VARGAS, M. M. (1993): "El impacto arqueológico desde perspectivas conservacionistas. La Autovía del Mediterráneo Baza-Puerto Lumbreras. Tramo Cúllar-Vélez Rubio (provincias de Granada y Almería)". **Anuario Arqueológico de Andalucía**, 1991, III, pp. 169-182.

RAMOS MILLÁN, A., TAPIA ESPINOSA, A., ÁZNAR PÉREZ, J. C. y OSUNA VARGAS, M. M. (1995b): "El impacto arqueológico desde perspectivas conservacionistas. La Autovía A-92 Norte, Baza-Puerto Lumbreras, Tramo de Baza (Granada)". **Anuario Arqueológico de Andalucía**, 1992, III, pp. 329-334.

RODRÍGUEZ TEMIÑO, I. (2022): "Arqueología preventiva: una revisión crítica". *Revista d'Arqueologia de Ponent*, 32, pp.139-152.

SALVADOR OYONATE, J. A. (2011): **La Bastitania romana y visigoda: arqueología e historia de un territorio**. Tesis Doctoral, Universidad de Granada, Granada.

SANCHEZ QUIRANTE, L. y PUENTEDURA BEJARÍ, M. (1992): "Horno romano de material de construcción y cerámica común en Cueva Morenate (Baza-Granada)". **Anuario Arqueológico de Andalucía**, 90 III, pp. 196-202.

SAN MARTÍN MONTILLA, C. y RAMOS LIZANA, M. (eds.). **El Guerrero de Baza**. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Granada.

SCHULE, W. y PELLICER CATALÁN, M. (1966): **El Cerro de la Virgen, Orce (Granada)**. Excavaciones Arqueológicas en España, 46, Madrid.

Recibido: 9/5/2023

Aceptado: 17/5/2023

