
**PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA DEL
TRAZADO DE LA AUTOVÍA
MADRID-CARTAGENA, TRAMO: VENTA DEL
OLIVO-ARCHENA**

ALONSO DOMÍNGUEZ BOLAÑOS

JAIME NUÑO GONZÁLEZ

ENTREGADO: 1994

REVISADO: 1999

PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA DEL TRAZADO DE LA AUTOVÍA MADRID-CARTAGENA, TRAMO: VENTA DEL OLIVO-ARCHENA

ALONSO DOMÍNGUEZ BOLAÑOS, JAIME NUÑO GONZÁLEZ
ARCHEOS S.L.

Palabras clave: Prospección, Autovía, Murcia, Yacimientos, Calzada.

Resumen: Se recogen en este trabajo los resultados de la prospección arqueológica de la Autovía Madrid-Cartagena, llevados a cabo en otoño de 1994. Junto a una serie de yacimientos prehistóricos y otros con materiales ibéricos, romanos o islámicos, cabe destacar el hallazgo de un tramo de la calzada romana del Puerto de la Losilla, en Ulea, cuya existencia era conocida históricamente pero de la que hasta el momento no se habían hallado evidencias del trazado.

INTRODUCCIÓN

El proyecto de construcción de la autovía Madrid-Cartagena, en su tramo Venta del Olivo-Archena, ha contemplado, a instancias del entonces denominado Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) y de la empresa consultora encargada (SETEC-ALATEC), la realización de un estudio arqueológico del trazado que detectase los restos de carácter histórico-arqueológico existentes y que indicase las actuaciones más adecuadas en orden a su documentación o, en su caso, conservación, siempre teniendo en cuenta que estos aspectos son competencia de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia.

En estas breves páginas se recogen los resultados de los trabajos llevados a cabo en otoño de 1994, con referencia a cuatro yacimientos afectados así como otra serie de puntos de menor relevancia (fig. 1). A destacar un tramo de la calzada romana del Puerto de la Losilla, hasta ahora desconocido.

PLANTEAMIENTO

Las características del trabajo realizado exigían su estructuración en tres fases: En primer lugar la recogida de

Abstract: In this work we collect the results of the archeological prospection, made in autumn of 1994, previous to the construction of Madrid-Cartagena's state highway. In addition to some prhistoric deposits and others with Iberian, Roman or Islamic materials, we wish to emphasize the discovery of a Roman way section in the Puerto de la Losilla, Ulea, whose existence was historically known but without evidence of its design until now.

toda la documentación previa existente: tanto la contenida en la bibliografía especializada como la que se custodia en los archivos del Servicio Regional de Patrimonio Histórico, además de los útiles básicos de trabajo (cartografía 1:2000 de la autovía así como fotogramas aéreos) facilitados ambos por la empresa contratante. En segundo lugar se procedió a la realización de una prospección arqueológica intensiva de los 32,8 km. del trazado en una banda de 200 m. de anchura (100 m. al eje) en pasadas que abarcaban 40/50 m. Finalmente se elaboró el informe definitivo en el que se proporcionaba toda la información de interés arqueológico obtenida. Una copia de dicho informe fue depositada en el Servicio Regional de Patrimonio a comienzos de 1995.

RESULTADOS

Entre los puntos localizados podemos considerar como verdaderos yacimientos los cuatro que siguen, manteniendo la numeración que recibieron en su día en el citado Informe.

Yacimientos:

1. Cieza. El Toledillo-Fuente de las Pulguinas

Caracterización cultural: Yacimiento ibero-romano, con

posible ocupación islámica. Ya era conocido en parte, si bien ahora se le ha añadido una notable extensión hacia el oeste.

Situación: Se encuentra, cortado por la carretera nacional, en los arrabales de Cieza, al norte de esta ciudad. Ocupa un espacio de laderas que ascienden hacia el norte a lo que serían las últimas estribaciones de la Sierra de Ascoy (figs. 2, 3, 4 y 5)

Descripción: En este lugar se han localizado restos cerámicos muy fragmentados, con presencia de sigillatas, algunas de origen sudgálico, vidrios, parte del fondo de una lucerna romana, varios fragmentos de cerámicas ibéricas con decoración pintada, cerámicas vidriadas, tal vez entre ellas algunas de tradición mudéjar, junto con productos de alfarería más basta y menos expresiva. Además se recogió lo que puede ser el fragmento de un ídolo tipo Camarillas y dos lascas de sílex (fig. 6).

Actuación aconsejada: No se pudo determinar con seguridad que el espacio de este yacimiento incidido por la nueva carretera mantuviera estructuras o incluso restos de una secuencia estratigráfica de interés, la sola posibilidad de que fuera así aconsejó proponer la realización de una excavación arqueológica que exhumara y documentase los restos que pudieran existir en el ámbito de las obras con carácter previo a su destrucción.

2. Cieza. Cueva de los Realejos

Caracterización cultural: Enterramiento colectivo eneolítico cuyos materiales están depositados en el Museo Arqueológico de Murcia y Cieza.

Situación: Este importante yacimiento se encuentra, según las fichas del Servicio Regional de Patrimonio y las informaciones orales obtenidas, en la zona alta de la ladera de un pequeño cerro amesetado en donde se ubicaban un buen número de "casones", viviendas semiexcavadas en la tierra, que al parecer han estado habitadas hasta hace poco tiempo, habiendo sido desmanteladas por orden del ayuntamiento de Cieza (figs. 7, 8 y 9).

Descripción: La cueva aparece igualmente destruida, según nos indican en la misma acción que las viviendas, y presenta, en la actualidad, un aspecto muy similar a ellas. En su entorno no hemos podido documentar la existencia de resto alguno que se refiera a los enterramientos eneolíticos que se citan para la Cueva de los Realejos.

Actuación aconsejada: Dado el grado de destrucción actual y la situación de la Cueva de los Realejos a más de 100 m. del eje del trazado de la autovía, no se propusieron otras medidas que la restricción de paso o acceso de maquinaria hasta este lugar que, según los planos manejados, no debería verse directamente alcanzado por las obras.

6. Abarán. El Molar III (o La Asomada)

Caracterización cultural: Yacimiento inédito cuya ad-

scripción, por la similitud de sus características y algunos de los materiales con los talleres excavados en la Rambla Salada en Fortuna, podríamos llevarlo a un momento similar: "neolítico final o tránsito del neolítico a un eneolítico ya plenamente formado" (JIMÉNEZ LORENTE, 1.987: p. 57).

Situación: Junto a un estrecho barranco que conduce hasta la Rambla del Moro, en una zona de suave ladera, inculca (figs. 10, 11 y 12).

Descripción: Aquí se detectan numerosos elementos de sílex y algunos de cuarcita. De las piezas recogidas destacan algunos útiles como una lámina, un perforador y una punta triangular. Más abundantes son los elementos que cabría considerar como desechos de talla y los que son simplemente sílex sin trabajar. Este material es, en su mayoría, de color blanco si bien algunos fragmentos presentan colores marrones o melados. Junto a estos y las escasas cuarcitas trabajadas no se detecta la presencia de ningún otro tipo de material arqueológico, lo que invita a considerar este lugar como un taller de trabajo de la materia prima (fig. 13).

Actuación aconsejada: Ya hemos puesto de manifiesto sus similitudes con el excavado de La Rambla Salada en Fortuna. La intervención llevada a cabo allí y los resultados obtenidos nos servían de referencia para proponer una actuación similar para este yacimiento de Abarán: una excavación arqueológica para recuperar, topografiar y definir los distintos elementos de industria lítica, aquellos que corresponden a desechos de talla y los que únicamente constituyen materia prima.

9. Ulea. Cañada de la Cubeta (Puerto de la Losilla)

Caracterización cultural: Posibles restos de la vía romana entre Carthago Nova y Saltigi, inéditos.

Situación: se localiza a partir del punto culminante del puerto y a través de las laderas que descienden hacia el Sur, junto a la carretera actual, concretamente en el pago conocido como Cañada de la Cubeta (figs. 14 y 15).

Descripción: aquí se ha detectado un antiguo trazado viario a lo largo de unos 400 m. que se desarrolla en dirección suroeste-noreste. En este tramo hay cuatro puntos donde los restos son inequívocos: marcas de roderas de carros perfectamente visibles sobre los afloramientos rocosos (fig. 16):

- Una sola muy erosionada de unos 12 m. de longitud.
- Una continua y a retazos las dos, a 35/40 m. de la anterior, tienen una longitud de 35/40 m. que se pierde oculta por una acumulación de tierra y vegetación. La anchura de la rodera oscila entre los 18/20 cm. y los 47/48 cm. La distancia entre las dos es de 1,15 m.
- Una sola a 5 m. de las precedentes, a lo largo de 8 m. que está encajada en la roca describiendo una especie de portillo de 70/75 cm. de desnivel.

- Una doble a 35 m. de la anterior, se reconoce a lo largo de unos 30 m. y se pierde bajo un moderno terraplén sobre el que se asienta una acometida de aguas. La distancia entre las dos roderas es de 1,01 m.

Posteriormente parece reconocerse la vía en otro pequeño tramo, sin roderas, pero en el que los cortes de la roca sugieren estar realizados para su acomodo acabando bajo la acumulación de tierra de un bancale de frutales semiabandonados (almendros). Los argumentos que permiten identificar estas roderas de carros con la antigua vía romana y medieval se fundamentan en la referencia a un miliario romano hallado en el lugar, en la coincidencia de su trazado con las noticias documentales existentes y en la propia denominación del paraje en que se encuentra: cañada y tal vez el propio topónimo de la Losilla. Ciertamente la procedencia del miliario es discutible, en efecto Hübner recoge en esta vía tres miliarios (CIL, II: 4.945, 4.496 y 4.497) de los que tiene referencia, sin embargo, Sillières (SILLIÈRES, 1.982) concluye que las tres citas de las que se hace eco el epigrafista alemán corresponden en realidad a una sola pieza, que en virtud de las millas que la separaban de Cartagena debería estar ubicada en origen en las inmediaciones de Cieza. A pesar de esta última conjetura debemos tener presente que la primera referencia a este miliario, la de Lozano (LOZANO, 1.794) lo sitúa en el puerto de la Losilla y el mismo argumento que defiende Sillières para identificar los tres monumentos citados serviría para sospechar que su lectura no es del todo clara ya que para cada uno se da una interpretación distinta, en concreto las millas que rezan son LVIII, VIII y VIII respectivamente (SILLIÈRES, 1.982: p. 248), con lo que atribuir, en virtud de las distancias, una procedencia al miliario distinta de la de su localización inicial puede ser problemático. Además, ¿hasta qué punto no es posible que la lectura de las millas corresponda con XLVIII?, que cuadraría muy bien con la distancia de Cartagena al puerto de la Losilla. De otro lado, el apoyo de fuentes documentales arranca del autor musulmán del s. XI Al-Udr_, quien cita los núcleos que unía este trazado en sus días y que sin duda tenía un origen anterior. Estudios más recientes, además de los propios de Sillières, ponen de manifiesto reiteradamente su paso por el puerto de la Losilla (YELO TEMPLADO, 1.988; SELVA INIESTA; JORDÁN MONTES, 1.988).

Actuación aconsejada: estas modestas huellas cobran un interés especial si se tiene en cuenta que constituyen el

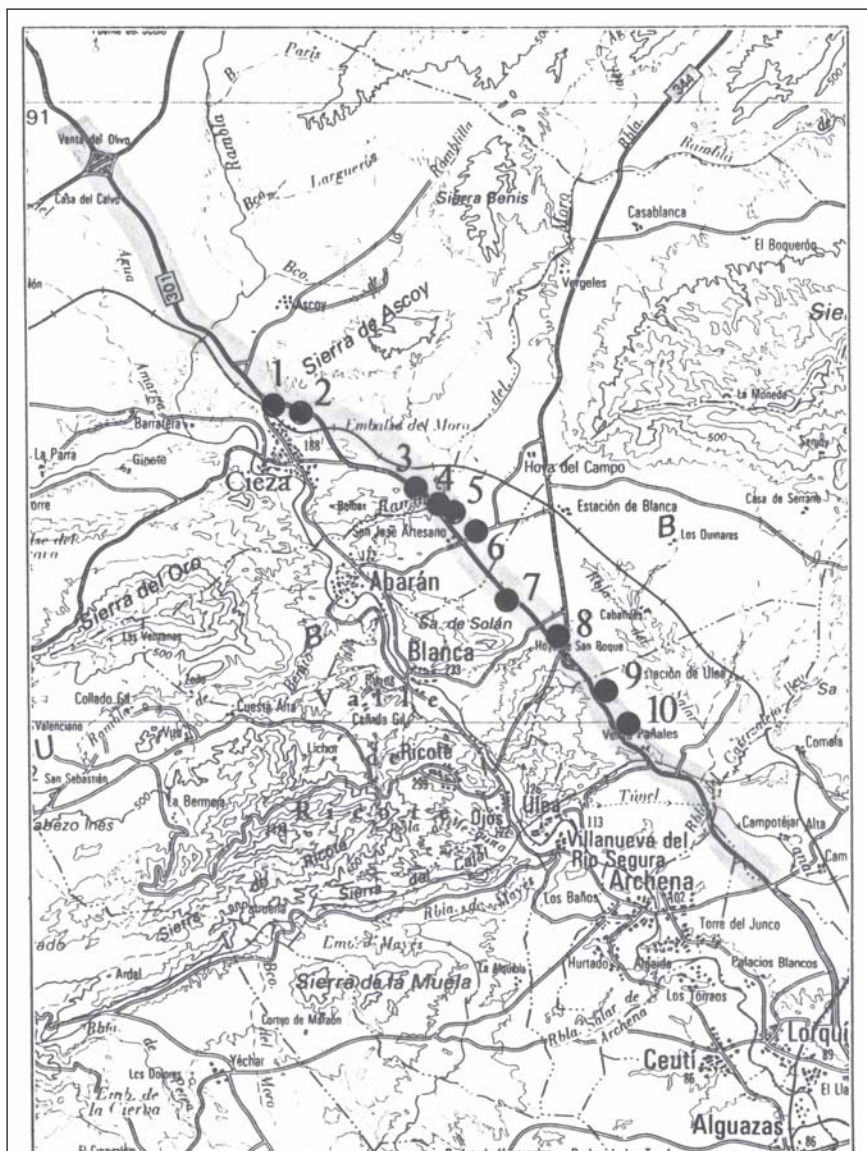
único vestigio que tenemos hasta el momento de la vía que unía la ciudad de Cartagena con la meseta. De ahí la importancia de su documentación, en gran parte realizada a través de nuestro informe -descripción, situación en cartografía y reflejo fotográfico- y lo interesante de su conservación, al menos en el tramo mejor conservado, aunque sólo fuese por el mantenimiento de este testimonio del antiguo trazado, que viene a perpetuarse ahora con el de la nueva autovía.

Otros puntos de interés

Con los números 3, 4, 5, 7, 8 y 10, se recogen otros puntos de un interés menor que han ofrecido algún indicio arqueológico. El 3, Rambla del Moro (Cieza), el 4, El Molar I (Abarán), el 5, El Molar II (Abarán) y el 8, Hoya de San Roque (Blanca), corresponden a hallazgos aislados de piezas de sílex, en su mayoría probables desechos de talla, que en los casos de los numerados con el 4 y el 5 seguramente se relacionan con el taller de El Molar III/La Asomada. El 7, Las Canteras (Blanca) corresponde a un pequeño altozano horadado de forma artificial seguramente para una pequeña extracción minera, ya en época moderna, en el que se localizó igualmente algún elemento de sílex. Finalmente con el número 10 se recoge el Barranco del Saltador (Ulea) que ofrecía unas dudosas roderas, de muy difícil adscripción cuya relación con la vía de la Cañada de la Cubeta no se puede descartar.

BIBLIOGRAFÍA

- JIMÉNEZ LORENTE, S. (1987): "Los niveles arqueológicos del taller de sílex al aire libre de Rambla Salada. Campaña de Excavación, 1.982 (Fortuna)", Excavaciones y prospecciones arqueológicas. Servicio Regional de Patrimonio Histórico. Murcia, pp. 37-45.
- LOZANO, J. (1794): Bastitania y Contestania del Reyno de Murcia. Murcia 1.794
- SELVA INIESTA, A.; JORDÁN MONTES, J.F. (1988): "Notas sobre la red viaria romana en la comarca de Hellín-Tobarra (Albacete)", Vías romanas del Sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986. Murcia, pp. 85-90
- SILLIÈRES, P. (1982): "Une grande route romaine menant à Carthage: La voie Saltigi-Carthago Nova", Madrider Mitteilungen, 23, 1982, pp. 247-257.
- YELO TEMPLADO, A. (1988): "Cieza, un importante enclave viario", Vías romanas del Sureste. Actas del symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de octubre de 1986. Murcia, pp. 65-66.



HALLAZGOS SITUADOS DENTRO DEL ÁREA DE PROSPECCIÓN

1. El Toledillo-Fuente de las Pulguinas (Cieza).
2. Cueva de los Realejos (Cieza).
3. Rambla del Moro (Cieza).
4. El Molar I (Abarán).
5. El Molar II (Abarán).
6. El Molar III (Abarán).
7. Las Canteras (Blanca).
8. Hoya de San Roque (Blanca).
9. Cañada de la Cubeta (Ulea).
10. Barranco del Saltador-Venta Puñales (Ulea).

Figura 1. Autovía Madrid-Cartagena (Tramo Venta del Olivo-Archena). Hallazgos situados dentro del área de prospección.

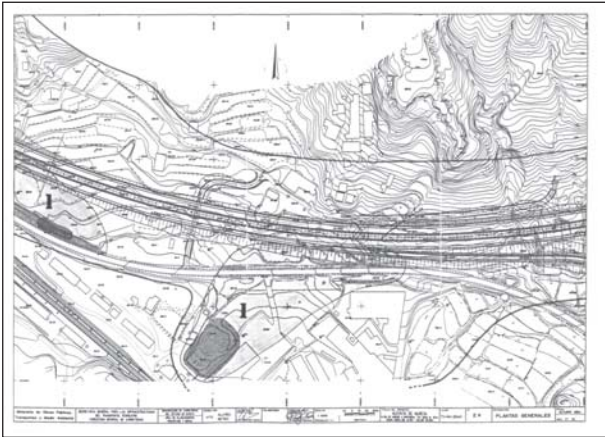


Figura 2. Yacimiento catalogado con el n° 1: El Toledillo-Fuente de las Pulguinas (Cieza).



Figura 5. Vista aérea de El Toledillo (izquierda) y Fuente de las Pulguinas (derecha). Áreas de hallazgos y trazado de la autovía.

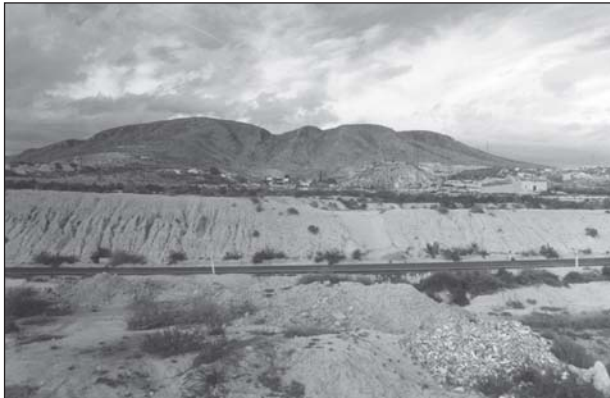


Figura 3. Vista general de El Toledillo. En el talud de la carretera N-301 es donde se localiza la mayor concentración de materiales.

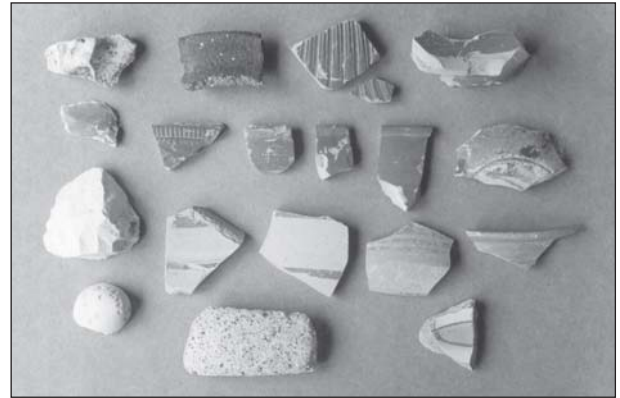


Figura 6. Materiales de El Toledillo.



Figura 4. Sector conocido como Fuente de las Pulguinas (Cieza).

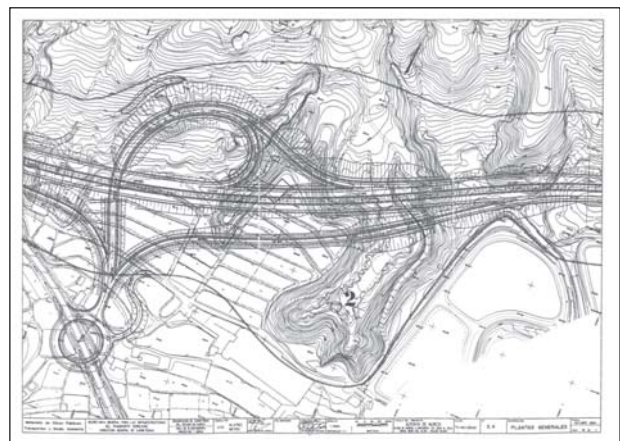


Figura 7. Ubicación del yacimiento n° 2, la Cueva de los Realejos (Cieza), y su relación con la autovía.



Figura 8. Restos de la Cueva de los Realejos.



Figura 11. Vista aérea de los barrancos que convergen en la Rambla del Moro. A la izquierda El Molar II y a la derecha El Molar III (Abarán).



Figura 9. Trazado de la autovía y ubicación de la Cueva de los Realejos.



Figura 12. El Molar III (Abarán).

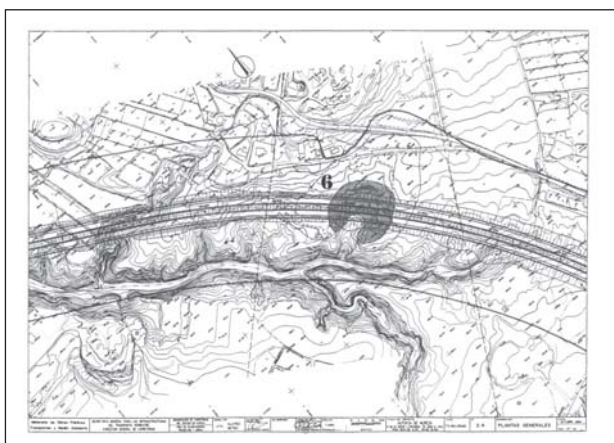


Figura 10. Yacimiento n° 6: El Molar III (Abarán).



Figura 13. Materiales de El Molar III.

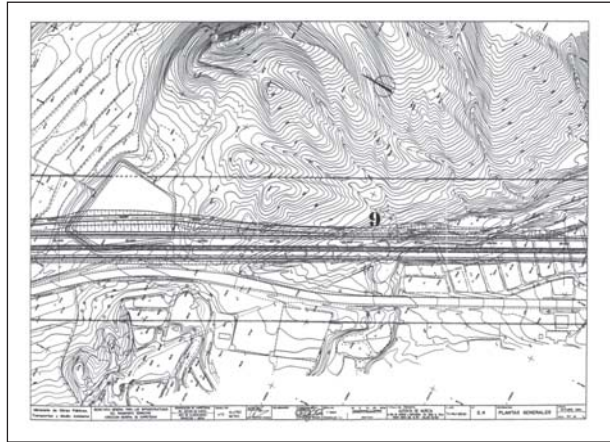


Figura 14. Yacimiento catalogado con el n° 9: La Cañada de la Cubeta a la altura del Puerto de la Losilla (Ulea).

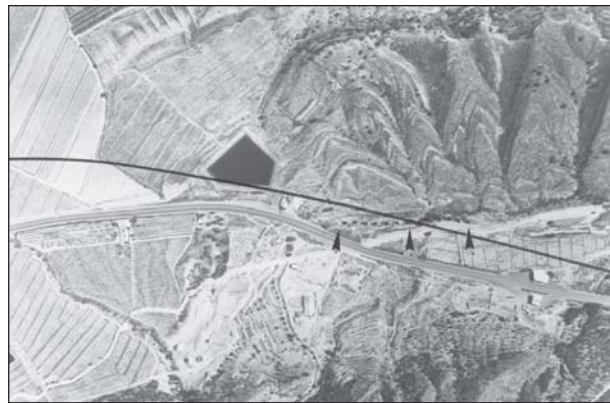


Figura 15. Vista aérea del Puerto de la Losilla y tramo de roderas en el pago conocido como Cañada de la Cubeta.



Figura 16. Uno de los tramos de roderas en la Cañada de la Cubeta (Ulea), correspondientes a la calzada que atravesaba el Puerto de la Losilla.