

LA GESTIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PATRIMONIO HISTÓRICO EN LA A-92, LAS JUNTAS-NACIMIENTO (ALMERÍA). UNA INTRODUCCIÓN A LA ARQUEOLOGÍA Y ETNOLOGÍA AMBIENTALISTAS EN CARRETERAS

ANTONIO RAMOS MILLÁN
MARIA DEL MAR OSUNA VARGAS
MIGUEL SORROCHE CUERVA
G. BOLÍVAR HINOJOSA
SALVADOR CARA MALDONADO

Resumen: El estudio de impacto arqueológico realizado al comienzo de la construcción de la Autovía, ha permitido revelar las desventajas de los estudios de planeamiento de carreteras que no contemplan la implicación de una investigación arqueológica específica para el Proyecto de Construcción. La preventiva con planificación pudiera haber corregido en su totalidad el elevado impacto arqueológico y etnológico previsto.

Abstract: The study of the archaeological impact resulting from the beginning of the construction of the highway has revealed the disadvantages of studies concerning roads that do not include the involvement of archaeological research for the construction project. Preventive planning could have completely corrected the heavy archaeological and ethnological impact foreseen.

INTRODUCCIÓN

La Autovía A-92, Las Juntas-Nacimiento recorre al corredor geográfico de Fiñana para conectar la Depresión de Guadix con el Sudeste costero, conectando la A-92 Norte con la cuenca de Almería. El tramo que nos ocupa recorre 11,5 kms. entre los términos municipales de Abla, Tres Villas y Nacimiento. El trazado tiene un primer tramo de escasos 4 kms. inmediato al río Nacimiento, para atravesar en la mayor parte de su recorrido la altiplanicie y piedemonte meridional de la Sierra de los Filabres (Fig. 1) (Martínez Oña 1975, Ortiz Ocaña 1982).

El presente trabajo ofrece las líneas maestras y principales resultados del estudio específico de impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico, realizado en este tramo de la Auto-

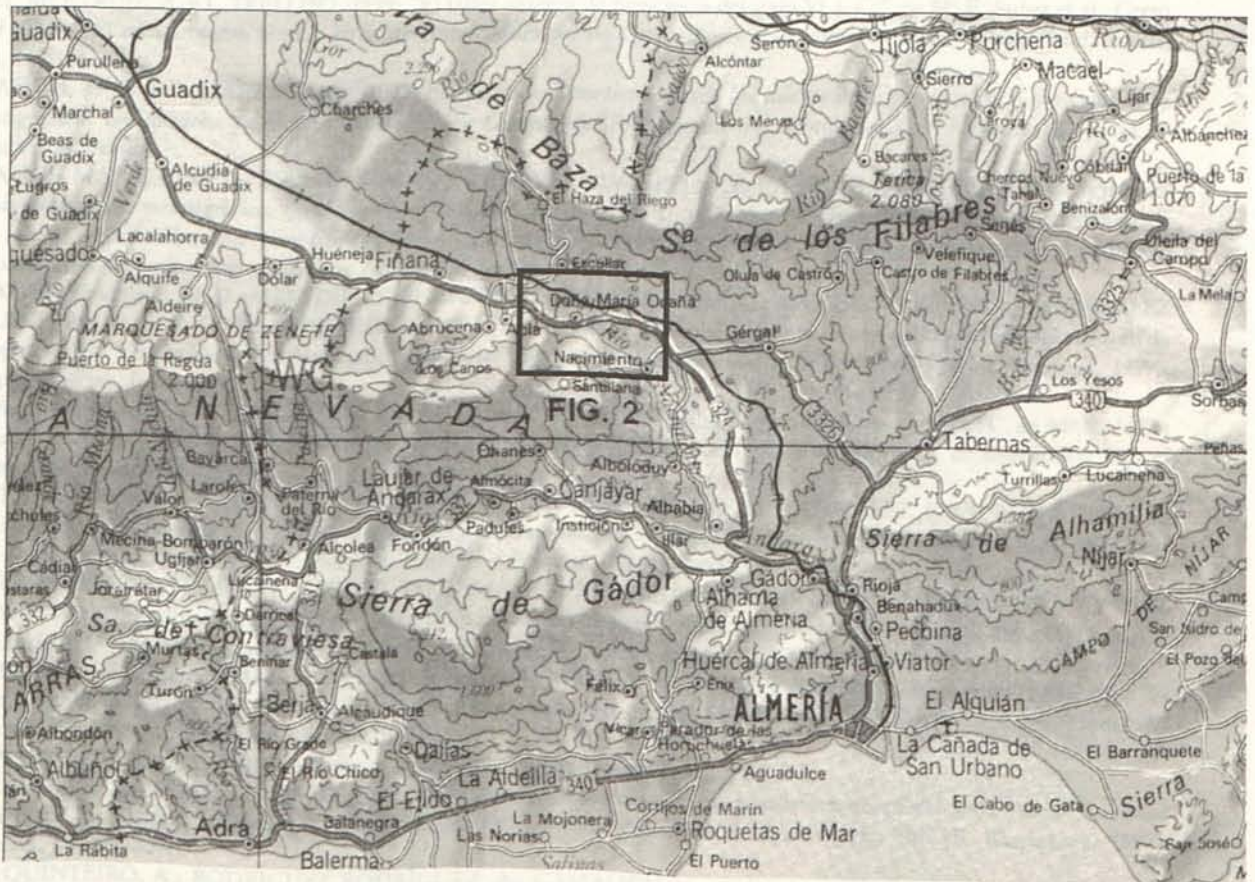


FIG. 1. Localización de la Autovía A-92. Tramo Las Juntas - Nacimiento (Prov. Almería).

vía durante los escasos meses de implantación del Proyecto de Construcción sobre el terreno. Realizado el encargo de corrección del impacto arqueológico por parte de la empresa adjudicataria de las obras, U.T.E. Las Juntas (Sacyr S.A y Sando S.A.), y comprobada la ambigüedad e indefinición del valor del impacto arqueológico y etnológico recogido en el Proyecto de Construcción, fue previamente necesario este estudio de impacto que permitiera conocerlo y diagnosticar a partir de ello sus medidas correctoras.

El presente proyecto no sólo ofrece los resultados de un estudio específico de impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico, básico para comprender las medidas correctoras adoptadas por medio de la aplicación de la investigación arqueológica. También nos muestra las ventajas de estos estudios específicos sobre los genéricos en la fase de planeamiento de los proyectos de construcción, ofreciendo nuevamente los beneficios ambientales y financieros de la práctica de una arqueología ambientalista en carreteras, promoviendo la prevención por medio de predicciones científicas fundamentadas.

LA GESTIÓN GENÉRICA DEL PATRIMONIO HISTÓRICO EN EL PLANEAMIENTO DE LA AUTOVÍA

La literatura especializada sobre el Patrimonio Histórico del ámbito geográfico concreto que atraviesa la Autovía es tan reducida como una única referencia bibliográfica (Pérez Casas y Paoletti 1977), donde se recogen los hallazgos fortuitos de varias tumbas argáricas (Edad del Bronce) en el yacimiento de Las Ventanillas (Doña María, Almería). Las sepulturas aparecieron con motivo del desmonte de terrenos junto a una caseta de peones camineros en la carretera nacional. El yacimiento se localiza en torno al P.K. 5 + 300-400 (Camino 10) de la Autovía, aunque no se aprecian allí evidencias arqueológicas superficiales. Todas las demás referencias bibliográficas de la zona responden a yacimientos arqueológicos fuera de este tramo de Autovía (Martínez García 1981 y 1990, Adroher Auroux y otros 1990 y López Godoy y otros 1990).

Ante la ausencia de referencias bibliográficas, el planeamiento del Proyecto de Construcción incorporó un conjunto de yacimientos arqueológicos fruto de prospecciones regionales selectivas (megalitos), que fueron desarrolladas fuera del marco de planeamiento del Proyecto de Construcción, así como también otros hallazgos arqueológicos resultado de exploraciones extensivas de trazado, que permitieron definir un "área arqueológica" situada entre los P.P.K.K. 2 + 100 y 2 + 600, donde indica la existencia de 7 yacimientos, de los cuales no se detalla ni su compatibilidad con las obras, ni sus características arqueológicas, ni tampoco delimitaciones reales (Consejería de Obras Públicas y Transportes 1999).

Entre estos P.P.K.K. hemos definido un total de 4 yacimientos arqueológicos estructurados (los megalitos 12, 19 y los asentamientos romanos 14 y 15). El Proyecto de Construcción consideraba que el asentamiento rural romano superficial del Cortijo de la Encina (nº 14), era de "tipología desconocida" y de delimitación muy distinta a la ofrecida por este proyecto actual. El nº 15 no se veía afectado por las obras, según nuestros estudios sobre el terreno.

A uno y otro lado de estos P.P.K.K. se contabilizan un total de otros 9 yacimientos arqueológicos afectados por las obras que fueron descubiertos o redescubiertos por nuestros trabajos prospectivos, ninguno de los cuales fue incorporado en el Proyecto de Construcción, correspondientes tanto a megalitos, previamente conocidos en las prospecciones inéditas anotadas, como también a asentamientos rurales de la Antigüedad Tardía.

Por último, hay que destacar el caso del Cortijo del Cerro de la Encina. Inventariado como Patrimonio de Arquitectura Popular por la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Gil Albarracín 1992, Junta de Andalucía 1998), el cortijo destaca por diversos elementos singulares. El planeamiento del Proyecto de Construcción aceptó el impacto en este caso previsiblemente a efectos de evitar que el trazado interceptara a los yacimientos arqueológicos conocidos entre los P.P.K.K. 2 + 100 - 2 + 600, ya indicados. Pero de los cuatro yacimientos arqueológicos objeto de esta preservación física, tres de ellos quedaron totalmente afectados por el Proyecto de Trazado (nº 12, 14 y 19).

La ausencia de una adecuada valoración del impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico no permitía ser solventes en la corrección del mismo, por lo que era necesario conocer previamente el impacto potencial real, motivo que determinó la realización de los estudios específicos de impacto que nos incumben en este trabajo.

EL MODELO DE GESTIÓN ESPECÍFICA DEL PATRIMONIO HISTÓRICO EN LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

En los momentos iniciales de la ejecución del Proyecto de Construcción, la empresa adjudicataria de las obras, U.T.E. Las Juntas, solicitó y encargó a la empresa Arkaion S.C.A., Investigación, Conservación y Divulgación Arqueológica (Granada), la ejecución de las medidas correctoras del impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico.

Dada la imprecisión de la carta de riesgo genérica desarrollada en los estudios de planeamiento de la Autovía, y por ello la indefinición de las medidas correctoras a aplicar, el encargo de estos trabajos de gestión del impacto tuvo el planteamiento de un programa de corrección del mismo a desarrollar en el breve plazo de ejecución que representaba las fases iniciales de obra, tales como el replanteo del Proyecto de Construcción sobre el terreno y los movimientos de tierras.

En estos momentos operacionales de la ejecución de un Proyecto de Construcción ya no son factibles las medidas preventivas de evitación y preservación física de los recursos del Patrimonio, sobre todo en los objetos de impacto en posición central en la obra (tronco de la Autovía), y sólo serán factibles cambios de trazado y la preservación del Patrimonio Histórico en los objetos de impacto en posiciones periféricas (por ejemplo caminos de servicio, préstamos, etc.). Por ello, la planificación de la corrección del Impacto Ambiental sobre el Patrimonio Arqueológico sería de un trazado único y en construcción, lo que trae comúnmente consigo el desarrollo de gestiones correctoras (y compensatorias) del impacto.

El programa de corrección del Impacto Ambiental sobre el Patrimonio Histórico tendría un desarrollo bifásico. En una primera fase se desarrollarían los estudios específicos de planeamiento del impacto, que traería consigo sucesivamente una carta arqueológica y etnológica, una carta de riesgo y la elaboración de un Proyecto de Corrección del Impacto sobre el Patrimonio Histórico. Esta primera fase estaría fundamentada en unas prospecciones adaptadas al perfil de la obra, que se desarrollarían en la fase de replanteo del Proyecto de Construcción.

La segunda fase del programa de corrección del impacto representaría la ejecución y aplicación propiamente dicha de las medidas correctoras, tanto trabajos arqueológicos y etnológicos de campo para corregir los impactos previstos según se estipulara en la Carta de Riesgo, como también de los impactos previstos causados por la presencia sobrevenida de nuevos impactos, ya sea por factores del Patrimonio Histórico o de obra imprevistos.

a) La Carta del Patrimonio Histórico

Esta carta fue concebida como el documento maestro para el planeamiento del impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico. Se pretendía conocer la base de recursos del Patrimonio Histórico, arqueológico y etnológico, asociada a la traza de la Autovía, ya en las posiciones geográficas inmediatas pero fuera del espacio de obra (recursos compatibles), ya en localizaciones dentro del espacio de obra (yacimientos afectados con varios valores de impacto).

Como es común en nuestros estudios de impacto ambiental en carreteras (Ramos Millán y Osuna Vargas 2001), la prospección arqueológica y etnológica fue el método para

conocer la base de recursos del Patrimonio Histórico asociada a la Autovía.

Se llevaron a cabo prospecciones arqueológicas regionales de tipo intensivo, esto es, con cobertura total sobre la superficie objeto de estudio. El ámbito de la prospección sería un transect regional de unos 500 m. de ancho englobando en su centro el trazado de la carretera (Fig 2). Estas prospecciones regionales intensivas trajeron consigo registros escritos y gráficos, especialmente la localización de los yacimientos arqueológicos y sitios etnológicos, la recogida de mínimas muestras materiales y documentación fotográfica y videográfica.

Las prospecciones ofrecieron un total de 27 yacimientos arqueológicos (Tabla 1), de los que 7 son superficiales y 20 estructurados, todos ellos al parecer de fábricas monofásicas y simples, aunque algunos mostraban cierta complejidad sedimentaria.

En este conjunto de yacimientos se definía una elevada población de yacimientos arqueológicos afectados, un total de 13, que comprendería la Carta de Riesgo Arqueológico.

Durante estos trabajos prospectivos de campo se localizaron los recursos del Patrimonio Etnológico situados en zonas de afección por obras, objetos de nuevos impactos sobre el Patrimonio Histórico. Se identificaron un total de 10 sitios etnológicos que igualmente constituirían la Carta de Riesgo del Patrimonio Histórico de la Autovía.

b) La Carta de Riesgo del Patrimonio Histórico

Los 13 yacimientos arqueológicos afectados por el planeamiento de las obras de la Autovía fueron objeto en cada caso de prospecciones extensivas. El objetivo era delimitar



FIG. 2. Localización del transect de prospección de la Autovía A-92. Tramo Las Juntas - Nacimiento (Prov. Almería).

tar y zonificar a cada uno de ellos en la planimetría 1:2000 del Proyecto de Construcción. Estas prospecciones de yacimientos fueron ejecutadas con las mismas directrices metodológicas y documentales que las previas prospecciones regionales.

El distinto potencial sustantivo de los yacimientos, afectados diversamente por la incidencia (desmontes, terraplenes) y el alcance de la ocupación de las obras al yacimiento, procuraba la trama interactiva de factores que determinan los grados de impacto ambiental sobre este Patrimonio Histórico.

La población de yacimientos arqueológicos afectados (13) presentaba un potencial sustantivo superior en la mayoría de los casos, dado que tanto como 10 de ellos se trataban de yacimientos estructurados (asentamientos, necrópolis), mientras que sólo 3 se mostraban superficiales.

Todos los yacimientos iban a ser objeto de desmontes, pero algunos sólo serían parcialmente afectados en su área. Entre estos yacimientos parcialmente afectados por las obras destaca uno de ellos (5. Cortijo de Giles 1), de naturaleza estructurada, que sería ocupado sólo en sus espacios superficiales secundarios.

Los tres yacimientos superficiales afectados y este último yacimiento estructurado afectados en sus contextos superficiales indican un total de 4 impactos arqueológicos moderados.

En los otros 9 yacimientos estructurados serían total o parcialmente afectados sus respectivos contextos estructurados, amén de los superficiales. Sería la población que representarían los grados superiores de impacto ambiental sobre el Patrimonio Arqueológico. Seis de estos yacimientos fueron calificados con un grado de impacto severo (nº: 4, 6, 10, 12, 24 y 31). Tres de éstos (4, Cortijo de Juan Laos 1; 10, Cortijo Giles 4, ambos de los siglos tardorromanos, y 31, El Llano 1, con materiales del Bronce Antiguo) tenían esta calificación de manera cautelar, por la posible presencia de contextos estructurados afectados inadvertibles desde la prospectiva

superficial realizada. Otros tres eran megalitos con el suficiente estado de deterioro como para desechar las calificaciones de impacto crítico (nº 6, Benítez 1; 12, Cortijo de la Encina 1, y 24, Cerro de los Cortijos 1).

El valor del impacto arqueológico de la Autovía encontraba su principal referencia en tres yacimientos estructurados afectados totalmente por las obras, el yacimiento del (19) Cortijo de Boca de Escúllar 3 (Fig. 3) estaba constituido por un conjunto de tres megalitos tumulares de grandes dimensiones, mientras que los yacimientos de (14) Cortijo de la Encina 2 (Lam. I) y (23) Cortijo de Montilla representaban dos asentamientos rurales romanos de época bajoimperial. Son los valores de impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico que adquieren la calificación de grado crítico (Ramos Millán y Osuna Vargas 2001).

El elevado valor del impacto arqueológico de la Autovía, en un total de 9 yacimientos con los grados superiores de impacto (grados severo y crítico), es una señal de identidad de



LAM. I. Área A del Yacimiento Arqueológico nº 19. Boca Escúllar 3. Megalito afectado por la Autovía.

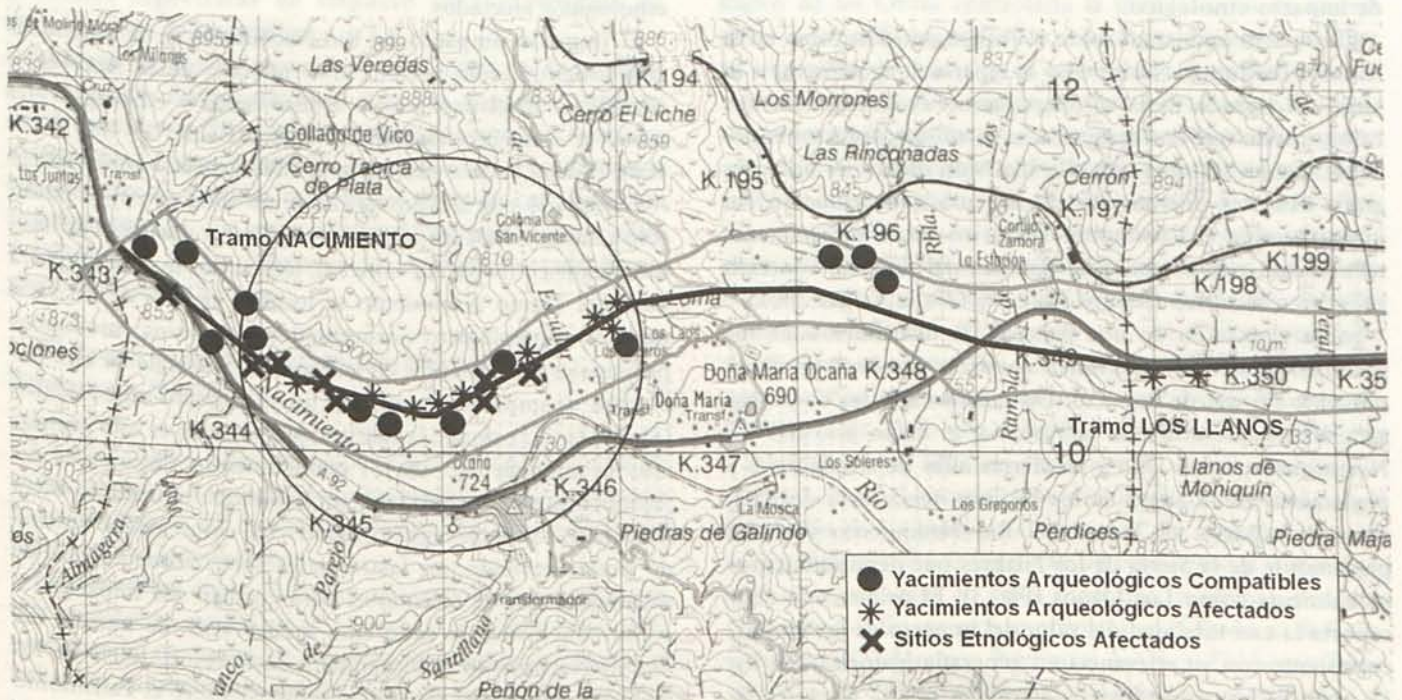


FIG. 3. Los tramos de impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico en la Autovía A-92. Tramo Las Juntas - Nacimiento (Prov. Almería).

los Proyectos de Corrección Arqueológica que son fruto de gestiones específicas del impacto de opción única de trazado. Denuncia la preterición del impacto arqueológico en los estudios de impacto genéricos que comúnmente significan a los Estudios de Impacto Ambiental de los proyectos de carreteras en curso. Si la gestión genérica del Proyecto de Construcción hubiera realmente fundamentado la corrección del impacto arqueológico de la Autovía, gran parte de los yacimientos arqueológicos interceptados hubieran sido destruidos de manera desapercibida, sin que hubiera quedado constancia alguna de ello.

Pero también estos Proyectos de Corrección de opción única de trazado, que abocan a proyectos de excavaciones de gran envergadura, denuncian la ausencia enriquecedora de la preventiva en los estudios de planeamiento de la carretera, que pudieron haber evitado, al menos, la mayor parte de este elevado valor global de impacto arqueológico.

Junto con este impacto arqueológico, el etnológico no es menos desdeñable. Las obras de la Autovía afectarían a un total de 10 sitios etnológicos. A excepción de uno de los casos, todos ellos son estructuras residenciales de cortijos menores propios de la geografía rural subactual de la región.

Sin embargo, también en este tipo de Patrimonio Histórico como es el etnológico existen en esta autovía potenciales elevados y relevantes, como al menos así se puede desprender de las instancias administrativas. El Cortijo de la Encina (Lam. II) estaba inventariado como Patrimonio de Arquitectura Popular por la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Junta de Andalucía 1998). Entre sus elementos singulares destaca un molino de sangre para cereal, torres de contrapeso de las vigas de prensa y techumbre de alero de pizarra. Si el conjunto general de sitios etnológicos afectados pueden globalmente ser objeto de impactos moderados-severos y de correcciones de baja intensidad, el impacto en el Cerro de la Encina cobra los tintes de un grado crítico de impacto etnológico.

El impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico en la Autovía Las Juntas-Nacimiento se reparte desigualmente a lo largo del trazado de la carretera, como es común en estos casos, puesto que la traza atraviesa distintos contextos regionales, que en sintonía con ello han sido objeto de una geografía histórica diferenciada. Es así que la distribución del impacto sobre el Patrimonio Histórico estará directamente relacionado con el potencial patrimonial de cada contexto geográfico-histórico (Ramos Millán y Osuna Vargas 2001).

Sobre el trazado de una Autovía, la distribución de los yacimientos afectados permiten zonificar el mismo en determinados Tramos de Impacto. De acuerdo con los contextos geográficos que atraviesa la Autovía, el curso alto del río Nacimiento por un lado y las tierras altas de altiplanicies y piedemonte de la Sierra de los Filabres, tendremos dos Tramos de Impacto: el Tramo del Río Nacimiento y el del piedemonte de la Sierra de los Filabres que denominaremos globalmente como Los Llanos (Fig. 3). El primero de ellos soporta la casi totalidad del valor del impacto de la Autovía, consistente con su relevancia en geografía histórica. De los 13 yacimientos arqueológicos afectados por la obra, 11 de ellos se ubican en el primer tramo, el 85 %. De igual manera,



LAM. II. Yacimiento Arqueológico del Cerro de La Encina 3 (nº14) de época Romana Bajoimperial y afectado por la Autovía.



LAM. III. El Cortijo de La Encina.

el impacto etnológico del Tramo Nacimiento reúne a 8 de los 10 casos que constituyen la población total de sitios etnológicos afectados.

El Tramo de Impacto del Río Nacimiento es de muy reducida longitud, sólo los 3,5 kms. iniciales de la Autovía, y además, todo el patrimonio arqueológico y etnológico del tramo se concentra en sólo 2,5 kms (P.P.K.K. 0 + 800 a 3 + 400). Estos 2,5 kms. contienen el 83% del Patrimonio Histórico afectado por la Autovía (19 de un total de 23). Cuando sólo consideramos los impactos superiores sobre el Patrimonio Histórico (severos y críticos), tendremos que en estos 2,5 kms. del Tramo Nacimiento se localiza el 90% de los yacimientos arqueológicos estructurados (9) y sitios etnológicos principales (1) presentes en la Autovía. Sólo sale de esta población de impactos superiores un yacimiento arqueológico (31. El Llano 1), donde la calificación de severo es sólo cautelar ante la ambigüedad de los conocimientos disponibles del yacimiento, por lo que sería probable que el impacto fuera moderado sobre un registro superficial, como así fue mostrado posteriormente por las investigaciones arqueológicas de excavación que se ejecutaron para corregir los impactos. Y como conclusión de todo ello, los 2,5 kms. de trazado del Tramo Nacimiento comprendería entonces el 100% de los impactos superiores (severos y críticos) sobre el Patrimonio Histórico (arqueológico y etnológico).

Estos datos aleccionan aún más sobre la importancia que hubiera tenido una preventiva especializada durante los estudios de planeamiento de la carretera. Especialmente en el Estudio del Proyecto de Trazado, cuando los desplazamientos métricos de la traza no afectan las esencias técnicas del proyecto viario, sólo en 2,5 kms. de los 11,5 kms. del trazado total de la A-92, Las Juntas-Nacimiento, hubieran necesitado las consideraciones legislativas de la arqueología y etnología ambientalistas para evitar la totalidad del impacto sobre el Patrimonio Histórico. No sólo se hubiera evitado este elevado impacto ambiental, sino también la financiación de las medidas correctoras que traen consigo las excavaciones, a la par que se hubiera preservado físicamente el Patrimonio Histórico, habiéndolo enriquecido desde la situación preexistente, y lejos de haber incurrido en los impactos indirectos, derivados y residuales que son secuelas comunes de toda corrección de estos impactos mediante excavaciones arqueológicas o estudios etnológicos de urgencia.

Pero truncado el modelo de gestión genérica del impacto ambiental sobre el Patrimonio Histórico en estos momentos iniciales de la ejecución del Proyecto de Construcción, este mismo Proyecto brindaba una nueva y aleccionadora escena para contrastar y valorar las gestiones genéricas y específicas, a la par que, de manera destacada, permitiría el desarrollo de un Proyecto de Corrección de estos impactos ambientales con la garantía de esta gestión específica que estábamos desarrollando, en el rico marco de la preventiva que brinda la arqueología y etnología ambientalistas fundadas en las disposiciones legislativas sobre impacto ambiental.

El análisis del impacto arqueológico y etnológico de esta Carta de Riesgo se completaba con la consideración de las correspondientes medidas correctoras por medio de la aplicación de la investigación científica, que estaría determinada por el desarrollo de los voluminosos programas de excavaciones que caracterizan a estos proyectos de construcción que no han disfrutado de la preventiva propia de las gestiones específicas de impacto en los estudios de planeamiento de la carretera.

La Carta de Riesgo incorporaba un conjunto de medidas correctoras (y compensatorias) para los impactos previstos en el Patrimonio Histórico, tanto intervenciones limitadas (prospectiva) como intensivas (excavaciones). Paralelamente consideraba las medidas correctoras sobre los impactos imprevistos, por lo que consideraba el conocido Seguimiento Arqueológico de las Obras en los movimientos de tierras generalizados en la traza.

c) El Proyecto de Corrección del Impacto del Patrimonio Histórico

Con las firmes bases de esta Carta de Riesgo, era factible como en otros casos, considerar las medidas apropiadas para la gestión futura del impacto en la ejecución en marcha del Proyecto de Construcción.

Estas medidas deben plantearse en los términos específicos que requiere su ejecución, y el Proyecto de Corrección debe proponer la ejecución de estudios que sitúen en umbrales inferiores el valor potencial del impacto arqueológico previsto, mediante la aplicación de las medidas preventivas, correc-

toras y compensatorias, todas ellas relativas de la investigación arqueológica y etnológica. El conjunto de estas medidas consideradas para mitigar el impacto previsto constituyó el Programa de Investigación Arqueológica y Etnológica.

Junto al impacto arqueológico previsto y definido en la Carta de Riesgo, fruto de los estudios prospectivos, hay también que considerar el impacto previsible por ser aún desconocido. Existen diversas fuentes de nuevos impactos arqueológicos que se pueden activar durante la ejecución de las obras, impactos aún no conocidos ya por las propias limitaciones metodológicas de la arqueología prospectiva sobre los posibles yacimientos ocultos en el subsuelo, ya por la aparición de nuevos agentes de impacto por obras, obras menores de nueva planificación durante la fase de construcción de la carretera. La gestión preventiva de estos nuevos impactos será el objeto del Seguimiento Arqueológico de las Obras.

El Programa de Investigación Arqueológica del impacto ambiental previsto sobre el Patrimonio Arqueológico y Etnológico estaría constituido por las siguientes actividades. Las Investigaciones Limitadas comprendería las prospecciones y sondeos arqueológicos en 5 yacimientos arqueológicos, además de las exploraciones etnológicas en 9 sitios. Las Investigaciones Sistemáticas representarían en última instancia el desarrollo de excavaciones en 8 yacimientos arqueológicos y una investigación detallada del Cortijo de la Encina. Estas investigaciones concluirían con la aplicación de algunas medidas compensatorias, tales como el traslado de inmuebles.

El Seguimiento Arqueológico de las Obras estableció cautelas especiales de control de movimientos de maquinaria en determinados yacimientos próximos al ámbito de las obras, tales como fueron los yacimientos 1, 2, 3, 17, 19, 25, 27 y 33. Asimismo se estableció cautela en torno a los P.P.K.K. 5 + 300-400 y 0 + 062 (Camino 10), por las informaciones de hallazgos de sepulturas argáricas en las proximidades (Pérez Casas y Paoletti 1977).

Fuera de estas cautelas particulares, el Seguimiento Arqueológico de las Obras controlaría la planificación de nuevas obras y supervisaría todas las superficies expuestas tras los movimientos de tierras en la explanación de la Autovía.

Un Proyecto de Corrección de tanta envergadura, fruto de una afortunada gestión preventiva promovida por los agentes administrativos y empresariales implicados, pero precipitada a última hora, cuando ya la construcción de la carretera había comenzado, es la mejor situación en estos casos de planeamiento genérico, pero deseamos insistir en que afortunada, puesto que aunque en el último momento, se tomó constancia del valor del impacto real con el firme propósito de ejecutar su corrección. Es comprensible las dificultades que entrañan estos momentos de ejecución del Proyecto de Construcción, para una actividad arqueológica sobrevenida e imprevista, que limitaría el desarrollo de los movimientos de tierra. Es vital hacerse un hueco de plazo temporal para el desarrollo de las medidas correctoras, sin alterar sustancialmente el desarrollo de las obras, un bien como el tiempo que es realmente escaso en estos contextos, y además, procurar unos recursos financieros imprevistos en el Proyecto de Construcción. La Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes, y de Cultura (Almería) y la empresa adjudicataria de la construcción, convinieron en procurar una coyuntura fa-

vorable para la corrección de estos importantes impactos ambientales sobre el Patrimonio Histórico de la Autovía Las Juntas-Nacimiento.

CONCLUSIONES

El estudio de impacto ambiental del Patrimonio Histórico de la Autovía Las Juntas-Nacimiento, nos procura un conjunto de enseñanzas relativas de la gestión de la calidad ambiental en materia de Patrimonio Histórico de las carreteras, como de cualquier otro proyecto de construcción sometido a Evaluación de Impacto Ambiental.

Como hemos indicado en párrafos anteriores, los resultados del estudio específico de impacto ambiental sobre el Patrimonio Arqueológico emprendido al comienzo de la ejecución del Proyecto de Construcción, contrasta radicalmente con la ambigüedad y parcialidad de los estudios genéricos realizados previamente. Nos muestra que estos estudios genéricos no se adecuan a los requisitos que exige la legislación para una adecuada realización de los Estudios de Impacto Ambiental (Real Decreto Legislativo 1302/1986, Real Decreto 1131/1988, Ley 7/1994, Decreto 292/1995, Real Decreto-Ley 9/2000).

Estos estudios genéricos del Patrimonio Histórico abocan al origen de un impacto que puede llegar y rebasar las cotas alcanzadas en la Autovía Las Juntas-Nacimiento (Ramos Millán y otros 1993, 1995 a y b, Ramos Millán y Osuna Vargas 2001). Si en fase de planeamiento de la carretera hubieran concurrido los estudios específicos realizados ya a última hora, hubiera sido posible evitar la intercepción del trazado con la totalidad de los yacimientos arqueológicos y sitios etnológicos afectados, y esto es una enseñanza de importancia capital y ya reiterada en otros trabajos previos, que la preventiva en planeamiento procura calidad y enriquecimiento ambiental a un coste radicalmente inferior que el ocasionado por la aplicación de medidas correctoras, por más que la indeterminación definitiva de éstas exige la introducción conceptual y real de medidas compensatorias.

Los modelos de gestión correctora a la que abocan los estudios genéricos en planeamiento, bien se mantienen desafortunadamente en el conocimiento y corrección genérica del impacto, un sondeo aquí y otro allá sin consistencia científica, ocasionando un gran impacto desconocido, situación a la que hubiera llevado este Proyecto de Construcción, o

bien, excepcionalmente, como en este caso y otros que han ocupado nuestro trabajo en la última década, los modelos de gestión correctora viran hacia estudios específicos, lo cual no sólo mitigará considerablemente el impacto potencial previsto, sino que también evitará imprevisibles e inoportunos hallazgos arqueológicos durante la construcción de la carretera, que pueden impedir su normal desarrollo. Y como puede ser valorado con sentido común, será afortunado, aunque sin lugar a dudas también limitante de la construcción en curso, que el Proyecto de Construcción de la Autovía Las Juntas-Nacimiento haya podido incorporar con precisión el Impacto Ambiental sobre el Patrimonio Histórico, puesto que ya por lo pronto, no será un impacto desconocido, como tenía predestinado en planeamiento, y además, no será un impacto efectivo, puesto que se preveía ejecutar las medidas correctoras necesarias (Ramos Millán y otros 1993, 1995 a y b, Ramos Millán y Osuna Vargas 2001)

Como fruto todo ello de la trama interactiva entre las administraciones y las empresas implicadas, los estudios específicos realizados no sólo han procurado valorar el impacto y proyectar su corrección, sino que además han llevado a un enriquecimiento en Patrimonio Histórico regional. Con las prospecciones regionales realizadas, un transect regional de 500 mts. de anchura a lo largo de los 11,5 kms. de trazado entre los pueblos de Abla y Nacimiento, y con las intervenciones realizadas y planteadas en cada yacimiento afectado, el Proyecto de Construcción en la Autovía Las Juntas-Nacimiento se convierte, como ha ocurrido con otras vías de comunicación, en el primer agente moderno de desarrollo del Patrimonio Histórico regional. Téngase presente que la totalidad de 37 bienes del Patrimonio Histórico, a excepción del Cortijo de la Encina, son inéditos y que, en la región concreta que nos ocupa sólo existen referencias publicadas de algún hallazgo arqueológico fortuito, por lo que la práctica totalidad de la riqueza arqueológica actualmente disponible en este ámbito ha sido producida por la Autovía.

El Patrimonio Histórico potencialmente afectado por la Autovía es destacado, un conjunto de media docena de megalitos, donde sobresalen los tres megalitos monumentales de la necrópolis de Boca Escúllar. Además están los dos asentamientos romanos rurales de época bajoimperial del Cerro de la Encina y Montilla. Queda por volver a señalar el propio Cortijo de la Encina, catalogado como Patrimonio de Arquitectura Popular.

Bibliografía

- ADROHER AUROUX, A., BUZÓN CALDERÓN, F., MONTILLA PÉREZ, S y ARROYO PÉREZ, E. (1990). Prospección arqueológica superficial en el Pasillo de Fiñana, Sierra de Baza y Sierra Nevada. *Anuario Arqueológico de Andalucía 1987/III, Actividades de Urgencia*, 77-80.
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1995). *Proyecto de Construcción de la Autovía A-92. Tramo: Las Juntas-Nacimiento del P.K. 341 + 100 al P.K. 352 + 600*. Junta de Andalucía.
- DECRETO 292/1995, de 12 de diciembre, de la Consejería de Medio Ambiente, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía (B.O.J.A. n.º. 166, de 28 de diciembre de 1995)
- GIL ALBARRACÍN, A. (1992). *Arquitectura y Tecnología Popular en Almería*. Ed. Griselda Bonet Girabet, Almería.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1998). *Cortijos, haciendas y lagares. Arquitectura de las grandes explotaciones agrarias de Andalucía. Avance del estudio inventario*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, Sevilla.

- LEY 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental de Andalucía (B.O.J.A. n.º 79 de 31 de mayo de 1994; B.O.E. n.º 156 de 1 de Julio de 1994).
- LÓPEZ GODOY, N; ESCOBAR SÁNCHEZ, A.; RISUEÑO OLARTE, B. y RUIZ GONZÁLEZ, C. (1990). Prospección en el Pasillo de Fiñana (Almería). *Anuario Arqueológico de Andalucía 1987/ III, Actividades de Urgencia*, 73-75.
- MARTÍNEZ GARCÍA, J. (1981). El conjunto rupestre de la Rambla de Gérgal (Gérgal, Almería). *Cuadernos de Prehistoria de la Universidad de Granada* 6, 35-73.
- MARTÍNEZ GARCÍA, J. (1990). El mausoleo altoimperial de Abla (Abla, Almería). Excavación arqueológica. *Anuario Arqueológico de Andalucía 1987/ III, Actividades de Urgencia*, 7-17.
- MARTÍNEZ OÑA, J. (1975). *Mis rutas por Los Filabres*. Biblioteca de Temas Almerienses I, serie menor 5, Almería.
- ORTIZ OCAÑA, J. A. (1982). *Crónica histórica de Abla*. Ayuntamiento de Abla, Abla.
- OSUNA VARGAS, M. M. y RAMOS MILLÁN, A. (en prensa). Modelos preventivos del impacto arqueológico en la planificación de carretera. *II Congreso Hispano-Portugués y V Simposio Español sobre Carreteras y Medio Ambiente*, Asociación Técnica de Carreteras, Madrid.
- OSUNA VARGAS, M. M., RULL PÉREZ, E. y RAMOS MILLÁN, A. (1999). El análisis del impacto arqueológico en carreteras. Un ejemplo andaluz de gestión preventiva. *I Congreso Hispano-Portugués y IV Simposio Español sobre Carreteras y Medioambiente*, Torremolinos (Málaga), 1-5 Junio de 1988, Asociación Técnica de Carreteras, Madrid, 319-327.
- PÉREZ CASAS, A. y PAOLETTI, C. (1977). El enterramiento en cista hallado en Gádor y poblamiento argárico en el valle del Andarax (Almería). *Cuadernos de Prehistoria de la Universidad de Granada* 2, 213-224.
- RAMOS MILLÁN, A., TAPIA ESPINOSA, A., AZNAR 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 de Arqueología Andaluza 1991/ III, Actividades de Urgencia*, 169-182.
- RAMOS MILLÁN, A., OSUNA VARGAS, M. M., TAPIA ESPINOSA, A., AZNAR PÉREZ, J. C. y RULL PÉREZ, E. (1995 a). Highway Rescue Archaeology. A Case Study in Southern Spain. *First Annual Meeting of the European Association of Archaeologist, Abstracts*, EAA, Santiago de Compostela, 35.
- RAMOS MILLÁN, A., TAPIA ESPINOSA, A., AZNAR PÉREZ, J. C. y OSUNA VARGAS, M. M. (1995 b). El impacto arqueológico desde perspectivas conservacionistas. La Autovía del Mediterráneo, Baza-Puerto Lumbreras. Tramo Baza (provincia de Granada). *Anuario de Arqueología Andaluza 1992/ III, Actividades de Urgencia*, 329-334.
- RAMOS MILLÁN, A. y OSUNA VARGAS, M. M. (2001): *La gestión del impacto arqueológico en carreteras. Un ejemplo andaluz en la Autovía Alhendín-Dúrcal (Granada)*. Arkaion S.C.A., Granada.
- RAMOS MILLÁN, A. y OSUNA VARGAS, M. (en prensa). Los estudios de impacto arqueológico en carreteras. *II Congreso Hispano-Portugués y V Simposio Español sobre Carreteras y Medio Ambiente*, Asociación Técnica de Carreteras, Madrid.
- REAL DECRETO 1131/1998, de 30 de septiembre, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del Impacto Ambiental (B.O.E. n.º 239, de 5 de octubre 1988).
- REAL DECRETO LEGISLATIVO 1302/1986, de 28 de junio, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, de Evaluación de Impacto Ambiental (B.O.E. n.º 155, de 30 de junio 1986).
- REAL DECRETO-LEY 9/2000, de 6 de octubre, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (B.O.E. n.º 241, de 7 de octubre de 2000).