



Acceso al aeropuerto de Alicante. Tramo: N-332 a A-7 (Elche y Alicante)
Eduardo López Seguí y Rosalina Barber Escoda

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2009

Editores

Araceli Guardiola Martínez y Fernando E. Tintero Fernández
Sección de Arqueología del Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados
en Filosofía y Letras y en Ciencias de Alicante

Año de la edición: 2010

Depósito legal: A-979-2010

ISBN: 978-84-693-7154-1



Nombre de la intervención:	Acceso al aeropuerto de Alicante. Tramo: N-332 a A-7
Municipios:	Elche / Elx y Alicante / Alacant
Comarcas:	El Baix Vinalopó / El Baix Vinalopó y L'Alacantí
Directores:	Eduardo López Seguí y Gabriel Lara Vives (Alebus Patrimonio Histórico, S. L.)
Equipo técnico:	Palmira Torregrosa Giménez, Rosalina Barber Escoda y José Vicente Carpio Domínguez
Autores del artículo:	Eduardo López Seguí y Rosalina Barber Escoda
Promotora:	Ingeconsult Ingeniería, S. A.
Autorización:	2009/0888-A
Fecha de la actuación:	22/10/2009 – 23/10/2009
Coordenadas localización:	–
Periodo cultural:	Contemporáneo
Material depositado:	Museo Arqueológico y de Historia Alejandro Ramos Folqués (MAHE)
Tipo de intervención:	Prospección arqueológica y etnológica

DESARROLLO DE LA INTERVENCIÓN

La prospección se llevó a cabo con el fin de constatar o desestimar la presencia de vestigios arqueológicos, etnológicos o paleontológicos, cumpliendo con la Ley 2/1989 de Impacto Ambiental, de 3 de marzo, Decreto 162/1990, de 15 de octubre, y la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano 4/98, de 11 de junio, modificada por la Ley 5/2007. Este estudio sistemático está orientado a documentar los bienes culturales susceptibles de afección por las obras y a valorar la incidencia sobre cada uno de ellos, a la vez que se estiman las medidas correctoras, protectoras y/o preventivas necesarias de acuerdo a la legislación vigente.

Previamente al inicio de los trabajos procedimos a la recogida sistemática de la información arqueológica de la zona, para poder documentar todos los yacimientos conocidos hasta el momento que pudieran verse afectados por la futura construcción. Para ello, se consultaron las fichas disponibles de la Conselleria de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana y las

publicaciones arqueológicas dedicadas a la zona en cuestión, además de la información del Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de los respectivos ayuntamientos. También, en la medida de lo posible, se ha entablado comunicación oral con los vecinos de la zona. La conclusión básica es la ausencia, en las inmediaciones de la zona a prospectar, de yacimientos arqueológicos.

Con los datos disponibles, debido a la ausencia de yacimientos no se ha elaborado el preceptivo inventario preliminar en el que se recogen los yacimientos arqueológicos y recursos patrimoniales conocidos en el interior de la banda de prospección del trazado, es decir, los que se localizan a una distancia igual o menor a 200 m del eje del trazado del proyecto, así como los situados en las zonas de préstamos.

Del mismo modo, para establecer la posición y relación espacial de los yacimientos y recursos culturales respecto al trazado proyectado y al resto de las áreas de obras, se calculó, en el hipotético caso de localizar nuevos yacimientos arqueológicos, un área circular de unos 100-150 m de radio a partir del punto de coordenada de localización. Para otros elementos y recursos culturales no arqueológicos, como el caso de edificios singulares, molinos, puentes, etcétera, se marcó un área circular de unos 50 m de radio.

La prospección realizada ha sido de cobertura total y carácter intensivo a lo largo de todo el trazado y sus áreas auxiliares, y se ha extendido a una banda de 200 m de anchura desde el eje del trazado, así como a las áreas auxiliares de obra (caminos, zonas de instalaciones auxiliares, zonas de acopio temporal de materiales o tierras, vertederos, etc.).

La prospección arqueológica del tramo ha sido desarrollada por un equipo de dos arqueólogos y siguiendo la metodología correspondiente a este tipo de intervención. Se ha recorrido el terreno sistemáticamente, observando detenidamente la superficie y todas las secciones expuestas en la zona de prospección ocasionadas por acciones tales como desmontes de carreteras, caminos, aterrazamientos, etc. En este sentido, la existencia de zanjas y sondeos en la zona contigua a la nueva terminal del aeropuerto ha sido bastante reveladora, pues observamos que bajo una delgada capa de sedimento que debe corresponder a los suelos agrícolas, se aprecia un estrato arcillosoarenoso muy limpio cuyo origen debe ser geológico. Esta circunstancia, en caso de mantener la estratigrafía, limita la posibilidad de

hallazgos arqueológicos y coincide con los datos que conocemos sobre la formación geológica del entorno del saladar.

El área de actuación corresponde a unos 2967,150 m², y el motivo de la realización de la prospección arqueológica fue la ampliación del acceso al aeropuerto de El Altet (Alicante).

La actuación se inició prospectando el perímetro de las parcelas, georreferenciando con el GPS los vértices que delimitan el área de actuación. Una vez finalizada esta tarea, se procedió a la inspección visual superficial del interior siguiendo un tipo de prospección de tipo intensivo sistemático. Esta estrategia consiste en la subdivisión de la superficie total a analizar en diversos pasillos o transectos de 20 m de anchura –con una orientación E-O–, actuando en aquellas zonas donde se pudo acceder a las parcelas.

El área prospectada se ha visto reducida por el cercado sistemático para realizar zonas de aparcamiento descubierto vinculadas al aeropuerto, especialmente masificado en la mitad oriental de la traza debido a su proximidad a este. En la mitad occidental, sin embargo, la presencia de zonas de cultivo, invernaderos y parcelas habitadas en urbanizaciones ha significado la reducción de la zona de prospección debido a la imposibilidad de acceder a su interior. Sin embargo, en el resto del espacio se ha procedido actuando en la cobertura total del área de intervención. Estos trayectos realizados en el interior de las parcelas han sido grabados con un GPS.

Otro factor que ha resultado determinante es el grado de abandono de muchas de las parcelas prospectadas, pues la ausencia de roturación ha favorecido la proliferación de matorrales y rastrojos que han dificultado las labores arqueológicas. Este hecho es especialmente evidente en la zona contigua al saladar, donde la densidad de las especies vegetales dificultaba no solo el tránsito, sino también la observación de la superficie del suelo. En otras zonas donde la vegetación ha sido mantenida a raya eficazmente, se optó por pavimentar con tierra y gravas apisonadas la superficie, probablemente como solución a la próxima creación de nuevas áreas de aparcamiento. Esta acción obstaculiza igualmente las posibilidades de localizar restos arqueológicos.

Finalmente, en las zonas contiguas al aeropuerto observamos la formación de zonas de acopio de tierra y áridos, cuya dispersión sobre la superficie agrícola impide la localización de posibles restos de cronología anterior.

En cuanto a los resultados de la batida sistemática de este lugar, tenemos que decir que no se ha registrado ningún tipo de yacimiento arqueológico ni paleontológico, ni siquiera pequeñas dispersiones de objetos que nos puedan indicar lugares de actividad limitada (*non-site*) o hallazgos de tipo aislado sin contexto. Los restos localizados responden a cronologías entre los siglos XIX y XX, y están relacionados con la explotación agrícola de los bancales y parcelas prospectadas.

La prospección ha permitido la localización y ubicación, dentro de la banda de estudio, de un único recurso cultural arqueológico-etnológico a escasos metros del perímetro de la traza, que comentaremos más adelante. No se ha identificado ningún yacimiento nuevo o desconocido, sin que se observe constancia de alguno en las bases de datos consultadas.

VALORACIÓN DE LOS YACIMIENTOS

En la superficie prospectada no se han detectado indicios de estructuras o restos de cultura material que puedan relacionarse con la existencia de yacimientos arqueológicos. Sin embargo, no podemos descartar la existencia de yacimientos o restos arqueológicos en el ámbito del trazado que no hayan podido detectarse, y que podrían aparecer durante el movimiento de tierras de la fase de obra.

En cuanto al elemento significativo reseñado anteriormente, mencionaremos la existencia dentro de la traza de un búnker perteneciente a la línea defensiva de Alicante durante la Guerra Civil, cuya relevancia como elemento defensivo implica su declaración como bien de interés cultural (BIC).

Por otra parte, los escasos elementos etnológicos existentes en la traza responden a los usos agrícolas de las parcelas, pues detectamos diferentes muros de abancalamiento modernos-contemporáneos, quedando su cronología ligada a la de las explotaciones desarrolladas en ellas, y una estructura a modo de pozo-aljibe para la captación de aguas de escorrentía en las faldas del Portichuelo. Este elemento se emplazó aprovechando la naturaleza arcillosoarenosa del sustrato, aunque se encontraba en estado ruinoso y su datación no debe llevarse más allá de inicios del siglo XX.

La prospección se inició en la zona más meridional a la que se accede desde la carretera N-332, y desde allí se fueron trazando los diferentes

transectos, repartidos con dos equipos de trabajo con un GPS para cada uno de ellos que nos permitió grabar los trazados y los bienes patrimoniales documentados.

Como consecuencia de las labores de prospección y consulta, podemos establecer que en el entorno próximo del trazado se sitúan los siguientes elementos:

- Patrimonio arquitectónico, etnográfico y otros elementos y recursos de interés cultural: únicamente se ha localizado un elemento patrimonial de consideración. Se trata de una construcción militar defensiva cuya cronología debe establecerse en fechas de la contienda civil de 1936-1939, vinculada a la línea de defensa de la ciudad de Alicante, último reducto del bando republicano. Queda emplazado a 10 m de la traza, por lo que hemos realizado la ficha de catalogación correspondiente.
- Patrimonio paleontológico: realizada la consulta con fecha 20 de julio de 2009, número de expediente A-618, se determina que no existen afecciones de esta naturaleza y no es necesario abordar ningún tipo de actuación previa para la salvaguarda de este patrimonio, sin perjuicio de justificar el cumplimiento de las exigencias que se deriven de la protección del patrimonio arquitectónico, arqueológico y etnológico.
- Patrimonio arqueológico: no se han detectado elementos arqueológicos que evidencien la existencia de yacimientos.

Por tanto, de todo ello se desprende que no se han registrado yacimientos arqueológicos ni paleontológicos, pero sí un elemento etnográfico que deberá ser protegido.

A continuación, presentamos la ficha de inventario del "Búnker línea de cierre (Alicante)":

COORDENADAS UTM: 712148/4241957.

ALTITUD: 79 m s. n. m.

UBICACIÓN: La construcción queda emplazada actualmente junto a una vía de servicio paralela a la A-79, en las inmediaciones de la parcela ocupada por la empresa AROSA. Se trata de una zona de monte bajo por donde discurría uno de los caminos tradicionales de acceso a la ciudad de Alicante.

ACCESO: Situado en las inmediaciones de la Institución Ferial Alicantina, su acceso se realiza desde la A-79 y su vía de servicio, quedando emplazada la edificación a unos 150 m de la rotonda donde se produce la intersección de las carreteras N-340, CV-848 y A-79.

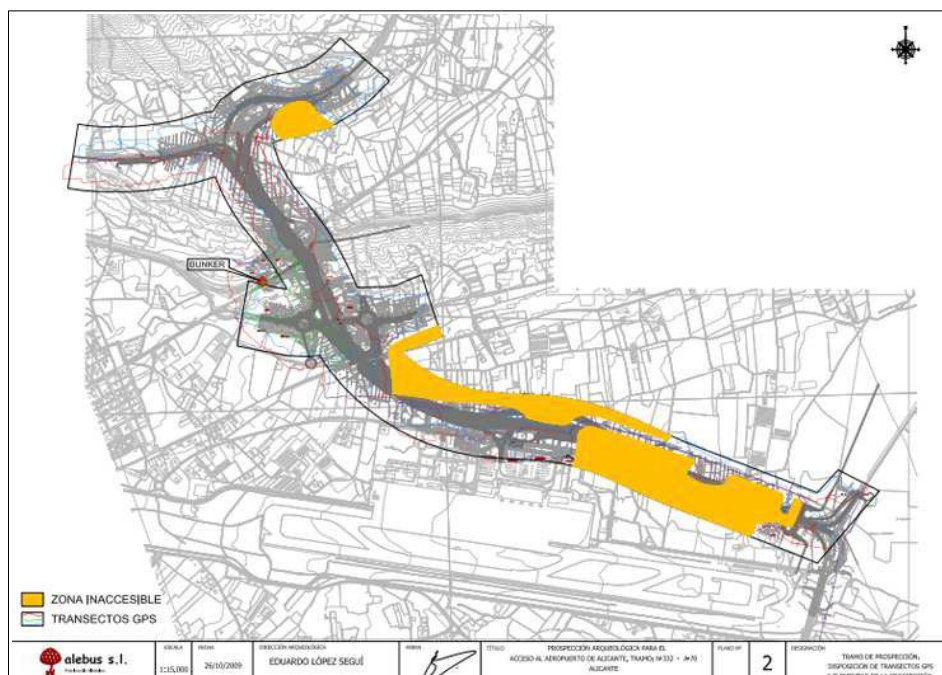
FECHA DE CONSTRUCCIÓN: Contexto bélico de la guerra civil española (1936-1939).

TIPOLOGÍA: Búnker-nido de ametralladora.

DESCRIPCIÓN GENERAL: Se trata de un edificio en el que se aprecian dos cuerpos de fábrica diferentes: una de ellas es de planta circular y presenta menores dimensiones que la otra, que se le adosa englobándola. Con 9,5 m aproximadamente de longitud máxima, no hemos podido precisar su anchura, aunque debe estar en torno a los 6 m. Su altura oscila entre 2,3-3,40 m de fachada, a lo que debemos añadir la bóveda que cubre las paredes. Su espesor es de 0,80 m y están formadas por cemento armado y encofrado, donde apreciamos la existencia de, únicamente tres vanos, que corresponden a unas aspilleras de 1,17 m de anchura y 0,30 m de altura en la superficie externa, y 0,50 x 0,20 m en la parte interior. Estos vanos debieron permitir abrir fuego sobre el enemigo que avanzase por la vía de comunicación inmediata. No se advierte la existencia de vanos de acceso, por lo que tal vez los militares accedieron por las propias aspilleras.

USO: Abandonado.

ESTADO: Deteriorado, con pintadas en el exterior. Se aprecian algunas perforaciones en la superficie de los muros; las aspilleras fueron cegadas con mortero y piedras, aunque en la actualidad, una de ellas ha sido nuevamente abierta y otra, parcialmente.



Plano de emplazamiento



Búnker-nido de ametralladora