



Proyecto de ensanche y mejora de la CV-780 intersección CV-785 (Benifallim)

Jesús Moratalla Jávega

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2005

Editor

Fernando E. Tendero 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: 2007

Depósito legal: A-981-2006



Nombre de la intervención:	Proyecto de ensanche y mejora de la CV-780 p. k. 9-12 intersección CV-785
Municipio:	Benifallim
Comarca:	L'Alcoià
Director:	Jesús Moratalla Jávega
Equipo técnico:	—
Autor del artículo:	Jesús Moratalla Jávega
Promotora:	Conselleria de Obras Públicas y Urbanismo
Autorización:	2005/0106-A
Fecha de la actuación:	16/5/2005 – 23/5/2005
Coordenadas localización:	—
Periodo cultural:	Contemporáneo
Material depositado:	No se ha recuperado material arqueológico
Tipo de intervención:	Prospección superficial

SECTORIZACIÓN DEL TRAZADO

Para una mejor comprensión de las características del terreno reconocido y de la metodología en él desarrollada, hemos optado por utilizar un determinado número de tramos para definir los distintos sectores del trazado, utilizando como extremos de estos segmentos las características del proyecto de mejora.

En el primer tramo –Sector I, desde el p. k. 9 hasta el 11– no tendría sentido un reconocimiento individualizado del eje de la carretera, dada la cercanía de la superficie de rodadura a partir de una amplia curva que se produce a la altura del p. k. 9,6. Con esta disposición, resulta conveniente realizar un recorrido a partir de un único transecto que englobe ambos tramos de la carretera. El punto inicial del mismo se sitúa en las coordenadas UTM 254813, de la hoja de Villajoyosa (847), cuadrante I (Torremanzanas), escala 1:25 000, editada por el Instituto Geográfico Nacional, y presenta una altura sobre el nivel del mar de 949 m.

A partir del p. k. 11 y hasta alcanzar el enlace con la carretera CV-785, situamos el Sector II, un segmento descendente que pasa de la cota 885 a otra de 735 m s. n. m. Este tramo tiene una orientación sudoeste-nordeste, salpicado de varios giros cerrados que van marcando las curvas de nivel. El

terreno resulta algo escarpado, con barrancadas por la parte de levante, que suponen un buen límite natural para los trabajos de prospección; a poniente, una línea de cabezos que, a modo de anteceros, se proyectan desde la sierra del Rentonar marcan la divisoria de vertientes donde situamos los límites del trabajo. Toda esta zona aparece abancalada, lo que favorece el reconocimiento superficial, con predominio del cultivo arbóreo, en concreto almendros y olivar.

Una vez alcanzada la carretera a Alcoy (CV-785), se proyecta una amplia rotonda de unos 25 m de diámetro que servirá para regular la circulación entre esta vía, la que ahora se quiere reformar, el acceso al casco urbano de Benifallim y una cuarta carretera que, con dirección Benilloba, se dirige hacia el noroeste. La amplitud de esta última obra y el carácter de glacis de los terrenos de Les Capelles –más propicios para el hábitat que los sectores I y II–, aconsejan un reconocimiento específico de toda la zona, que pasa a englobarse en el Sector III. El centro de esta área circular se sitúa en las coordenadas UTM 250827, de la hoja de Villajoyosa (847), cuadrante I (Torremanzanas), escala 1:25 000, editada por el Instituto Geográfico Nacional, y presenta una altura sobre el nivel del mar de 727 m.

RESULTADOS DE LA PROSPECCIÓN

El SECTOR I, al discurrir por la umbría de la sierra del Rentonar, está caracterizado por la presencia de un pinar denso, además de otras especies vegetales como la encina, las jaras, las zarzamoras, etc., riqueza en flora que certifica la existencia –prácticamente en el inicio de las obras proyectadas, junto a la margen izquierda de la carretera– de una microrreserva auspiciada por la Generalitat Valenciana. El terreno es calcáreo, con una capa vegetal de textura arenosa fina, color castaño oscuro y abundantes gravas, y prácticamente no ha deparado registro cerámico alguno.

Es, por tanto, un área de considerable pendiente, donde apenas se percibe huella antrópica más allá de la propia carretera, en la que destacan un conjunto de quitamiedos que, de manera discontinua, protegen el margen derecho de la carretera. Gran parte de los mismos se encuentran arruinados, mostrando su factura de mampostería trabada con cal.

Hacia el p. k. 9,8, justo después de una cerrada curva a la derecha, comienzan a distinguirse campos de cultivo, si bien estos no vienen acompañados por una mayor densidad demográfica de tipo tradicional –las dos construcciones que se

observan son de factura muy reciente—, lo que aboga por la escasa relevancia del poblamiento en esta zona de la sierra.

En este sector los materiales arqueológicos hallados durante las tareas de prospección son realmente escasos, apenas si se identifica algún fragmento de cerámica común tipo botijo (en adelante CM) o de teja plana (en adelante TEJ), que obviamente aportan una información de valor *quasi* nulo, por tratarse de aportes muy residuales de época contemporánea (en adelante CONT).

No obstante, a la salida de la curva citada se observa un primer elemento para el que nos atrevemos a postular su carácter patrimonial: se trata de un aliviadero que cruza toda la carretera transversalmente, sin duda construido en la planificación original de la misma. Esta vía puede datarse hacia 1914-1915, pues F. Figueras Pacheco nos informa que las obras estaban en marcha cuando escribe su magna *Geografía del Reino de Valencia* (Figueras, 1914). La obra (fig. 1, 1) se presenta como una canalización de 50 cm de luz por otros tanto de flecha, destinada a recoger la escorrentía de aguas que se genera por la ladera; su construcción se soluciona mediante una doble hilada de sillería, biselada en su techo.

El SECTOR II discurre entre bancales de cultivo aterrazados. Las parcelas aparecen ocupadas generalmente por almendros, con evidentes huellas de abandono en varias de ellas, ocupando por completo la maleza el perímetro abancalado.

Conviene señalar distintos factores arqueológicos a propósito de estas terrazas de mampostería. En primer lugar, estas líneas de abancalamiento aparecen claramente cortadas por la carretera en distintos puntos, lo que permite fecharlas con anterioridad a 1914. Son construcciones de piedra seca, en las que se suele constatar una primera hilada a modo de zócalo compuesta por grandes piedras irregulares, sobre la que se dispone un aparejo de calibre mediano en hiladas poco horizontales. Es notorio señalar la diferencia de modulación que presentan estos bancales cortados respecto a otros que, por el contrario, se disponen en paralelo a la carretera, luego son posteriores a esta. Estos últimos muestran una mayor altura —media en torno a 1,60 m, cuando la de los primeros apenas alcanza 1 m— y una distinta factura: mampostería irregular en todo el paramento con el añadido de pseudosillares trabajados de mayor calibre situados en las esquinas para fortalecer el talud, que a su vez se apoya en un relleno de casquijo y cantos dispuesto sobre el terreno.

Por tanto, nos encontramos ante dos tipos de evidencias arqueológicas. Las alineaciones paralelas al trazado de la carretera son evidentemente posteriores a esta, o contemporáneas si se quiere, por lo que su datación a lo largo del siglo XX es incuestionable. En cuanto a las primeras, siendo anteriores a la carretera, no parece en ningún caso que tengan una antigüedad más allá del siglo XIX. Ello se fundamenta en la inexistencia de hábitat tradicional en esta zona de la sierra y, sobre todo, en el propio material cerámico observado a lo largo de este sector. En este sentido, el registro, siempre escaso y discontinuo, muestra los típicos fragmentos de TEJ –curva y plana–, CM de pasta anaranjada o amarilla, VID (vidriada) de tonos melados y verdosos, lozas de engalba blanca con decoración en azul y porcelanas. Ninguno de ellos permite defender claramente una cronología anterior al siglo XIX, por lo que esta debe ser la datación de los bancales cortados por la carretera.

El sector II, por otro lado, ha proporcionado el hallazgo de carácter patrimonial más interesante de toda la prospección: los restos de un antiguo horno de cemento.

Esta construcción (fig. 1, 2) se encuentra a unos 22 m al sur del actual firme de la carretera, a la altura del p. k. 12,1, siendo sus coordenadas GPS 725547; 4281832, y su altura respecto al nivel del mar de 827 m.

El edificio, exento y aislado, presenta una planta rectangular de aproximadamente 7,5 x 4,5 m, con su eje mayor orientado de este a oeste y ocupando, por tanto, una superficie construida de 33,75 m². Buena parte del mismo se encuentra cubierto por una densa vegetación arbustiva, a lo que se suma el carácter arruinado de su tercio superior; no obstante, puede calcularse una altura actual de unos 3,5 m, cifra que a buen seguro es inferior a la original, pues a simple vista se observa que distintos paquetes sedimentarios han llegado a cubrir parte de las bocas de los hornos.

Como único elemento añadido a esta construcción hemos de mencionar la existencia, unos 5 m al norte de la fachada, de una gran muela cónica de piedra situada sobre una superficie de rodadura de planta circular de cemento de la que sobresale un recio vástago de hierro, presumiblemente el eje sobre el que rodaría la muela; sería así una zona de triturado, presumiblemente para machacar la mezcla de cal y arcilla –clinker– que luego se introduciría en el horno, junto al combustible, en capas alternantes. Según se describe en algunos manuales al uso (Orús, 1984), después de este primer paso por el

horno, la mezcla es enriquecida con yeso y nuevamente pulverizada, para volver a ser introducida en el horno con vistas a obtener el producto final.

La construcción se levanta con mampostería de piedra mediana y pequeña, dispuesta en hiladas más o menos horizontales y trabadas con una argamasa dura de cal y gravas, siendo de un calibre algo mayor las dispuestas en la parte más occidental de la fachada. Esta circunstancia, unida a la indudable línea de discontinuidad que recorre toda la vertical del edificio y que indicaría la existencia de dos cuerpos de fábrica de un tamaño bastante similar, invita a suponer que primero se levantó el cuerpo más oriental y, posteriormente, el occidental, pues este se apoya sobre el primero. Es posible que estemos ante un mismo episodio constructivo, aunque también resulta convincente suponer que el segundo cuerpo se adosó al primero cuando este ya llevaba cierto tiempo funcionando –lo que indicaría una fase inicial de producción ciertamente boyante que obligó a la construcción de un segundo horno–, lo cual justificaría el distinto calibre de la piedra del muro.

En la fachada se advierten dos aberturas de 1,05 m de luz, prácticamente simétricas, rematadas con un arco de medio punto muy rebajado –propiamente un arco escarzano–, el cual se define mediante una cimbra realizada con ladrillos macizos que presentan un módulo de 28 x 14 x 2 cm. Se trata de las bocas de los hornos, que aparecen cegadas en su interior –una incluso con un gran trozo de cemento–, aunque presumiblemente conectarían con sendos tiros de chimenea que se distingue en la parte superior de la construcción. Estos cilindros, de un diámetro de 1,40 m, se realizan con el mismo ladrillo macizo utilizado en los hornos, lo que abogaría por un corto lapso de tiempo entre la construcción de un cuerpo de fábrica y otro.

Los alrededores de la construcción ofrecen un registro cerámico muy similar al comentado párrafos más arriba, ahora con la presencia frecuente de fragmentos de ladrillos macizos.

Estamos, por tanto, ante un característico horno de cuba dedicado a la producción de cemento, similar al que aparece en sección en el manual citado (Orús, 1984, fig. 68). Tendría por ello una capacidad productiva bastante limitada, presumiblemente con un ámbito de distribución comarcal.

La datación del mismo no resulta en exceso complicada. La estratigrafía del paisaje que ofrece la fotografía del llamado Vuelo Americano permite observar

cómo un ramal caminero que parte de la carretera ahora a reformar recorre los aproximadamente 20 m que separan la construcción del asfalto; esto quiere decir que el acceso al horno, y por lo tanto su construcción, es, como mínimo, contemporáneo a la realización de la carretera, siendo más probable que su construcción se planificara un tiempo después de trazar aquella, pues en este caso la relación de contemporaneidad se nos antoja en exceso casual. Por tanto, el edificio tendría como cronología *post quem* la fecha de 1914-1915 que nos ofrece F. Figueras Pacheco (1914) como datación de la carretera. La fecha resulta perfectamente coherente con lo que conocemos sobre los inicios de la producción de cemento en España en general y en tierras alicantinas en particular. La primera fábrica de cemento instalada en España se construye en Oviedo en 1898 (Orús, 1984: 159), mientras que en Alicante las instalaciones de Sant Vicent del Raspeig datan, al parecer, de 1917 (Moratalla, 2000: 59). Si a ello unimos el uso exclusivo de ladrillo macizo, material constructivo que progresivamente va siendo sustituido por el ladrillo hueco, sobre todo después de la Guerra Civil, hemos de concluir que la década de los años veinte del pasado siglo se muestra como la horquilla de construcción más probable de este edificio, sin descartar que incluso fuera unos años más antigua.

El espacio englobado en el SECTOR III se circunscribe a la rotonda final del proyecto ahora analizado. Los terrenos que en la actualidad rodean este punto de intersección están cultivados de almendros y en dichas parcelas es posible localizar algún fragmento de cerámica CM, VID de color miel o verde o lozas de engalba blanca, sin formar concentración o indicio alguno que permita valorar la existencia de restos arqueológicos dignos de reseñar. De este modo, queda despejada la duda sobre la posible existencia de restos superficiales relacionados con el asentamiento de Els Horts, en potencia un yacimiento ibero-romano (Espí, 2001) con posibles antecedentes protohistóricos (Martí y Mata, 1993). En este caso, el barranco que media entre los 350 m que separan el yacimiento citado de la rotonda final puede haber actuado de límite natural de aquel asentamiento.

CONCLUSIONES

Los resultados alcanzados por la prospección se caracterizan por la falta de hallazgos arqueológicos dignos de ser tenidos en cuenta, tanto cualitativa como cuantitativamente. La totalidad del terreno reconocido presenta un registro superficial escaso –en los terrenos cultivados– o muy escaso –en la masa forestal del Sector I–, además todo él de adscripción CONT, o MOD como

fecha más remota. En cualquier caso, no existe zona alguna que presente en superficie un número y densidad de restos cerámicos suficientes como para inferir la existencia en el subsuelo de un yacimiento arqueológico.

Por lo que se refiere a la existencia de los aliviaderos localizados, el primero de los cuales fue descrito en el Sector I, se recomienda la conservación de estos elementos de la construcción original, no en vano son ya casi centenarios, siendo un ejemplo notable del carácter planificado y moderno con que se concibió en su día la carretera. En cuanto a los restos del horno de cemento, se trata de una construcción de indudable carácter patrimonial cuya conservación íntegra resulta inexcusable, pues, a pesar de su modestia, atesora valores arquitectónicos, históricos, económicos, sociales e incluso estéticos que obligan a su conservación tal y como ha llegado a nuestros días. Este sería el primer paso de un deseable proyecto de rehabilitación y puesta en valor para un patrimonio que nos atrevemos a calificar como único, dada su funcionalidad como industria productora de cemento de tecnología casi artesanal.

BIBLIOGRAFÍA

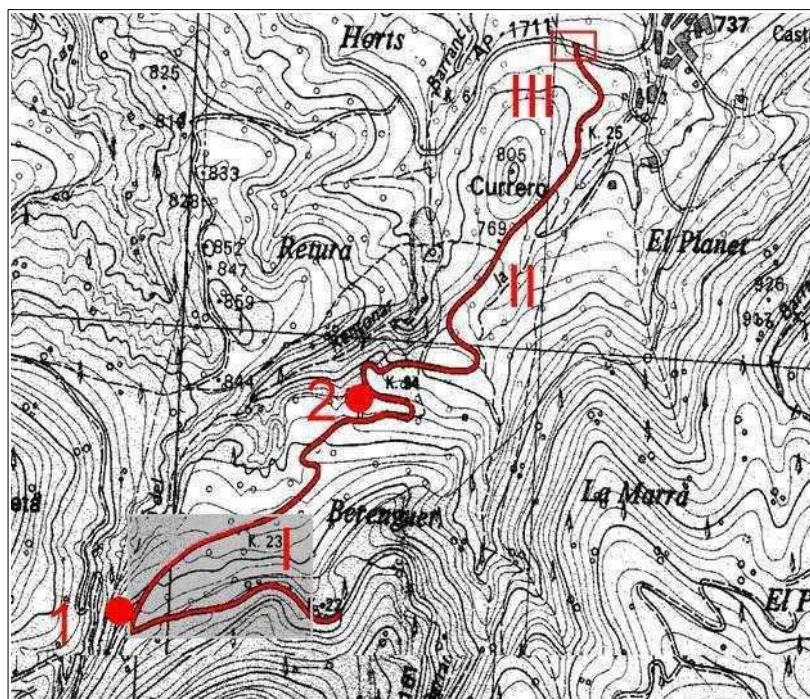
ESPÍ PÉREZ, I. (2001): "Noves dades sobre poblament ibèric i romà a les comarques de l'Alcoià i del Comtat. Les valls de les Puntetes, Polop, Serpis mitjà i Alcalà", *Recerques del Museu d'Alcoi*, 10, pp. 83-110.

FIGUERAS PACHECO, F. (1914):, *Geografía general del Reino de Valencia. Provincia de Alicante*, Establecimiento Editorial de Alberto Martín, Barcelona.

MARTÍ BONAFÉ, M^a A. y MATA PARREÑO, C. (1992): "Cerámicas de tipo fenicio occidental en las comarcas de L'Alcoià y El Comtat (Alacant)", *Saguntum*, 25, pp. 103-117.

MORATALLA JÁVEGA, J. (2000): *Arqueología y Patrimonio Histórico en Sant Vicent del Raspeig*, Editorial Club Universitario, San Vicente del Raspeig.

ORÚS ASSO, F. (1984): *Materiales de construcción*, Dossat, Madrid.



Sectorización del trazado



Canalización bajo la carretera



Vista frontal de los hornos



Interior de uno de los hornos