



**Proyecto de construcción Vía Parque Alicante-Elx.
Tramo N-338 Alicante (Alicante)**
Alejandro Ramos Molina

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2000

Editores

Fernando E. Tintero Fernández y M.^a José Rodríguez Manzanque y Escribano
Sección de Arqueología del Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados
en Filosofía y Letras y en Ciencias de Alicante

Año de la edición: 2001

Depósito legal: A-772-2001



Nombre de la intervención:	Proyecto de construcción Vía Parque Alicante-Elx. Tramo N-338 Alicante
Municipio:	Alicante / Alacant
Comarca:	L'Alacantí
Director:	Alejandro Ramos Molina
Fecha de la actuación:	31/1/2000
Coordenadas localización:	Latitud 38° 20' 15" – Longitud 0° 31' 10"; Latitud 38° 17' 51" – Longitud 0° 34' 00"
Periodo cultural:	No se ha documentado ningún periodo cultural
Material depositado:	No se ha recuperado material arqueológico
Tipo de intervención:	Prospección arqueológica

INTRODUCCIÓN

El principal objetivo de este trabajo es la evaluación y corrección del impacto arqueológico que pueda ser generado por una obra de trazado lineal, como es el caso del proyecto de construcción Vía Parque Alicante-Elx. Tramo: N-338-Alicante. Si bien, *a priori*, este tipo de conducciones, dadas sus características constructivas, suponen una afección limitada en el espacio real de los propios yacimientos arqueológicos, el hecho de que presenten un amplio recorrido lineal puede tener como resultado un impacto patrimonial importante.

Puesto que se trata de obras públicas con un peso específico considerable, de interés social y estratégico, nuestro objetivo prioritario debe encaminarse a la minimización de la agresión al patrimonio histórico. Sin embargo, y puesto que en ocasiones esta se convierte en inevitable, la solución debe pasar por la transformación productiva de dicha agresión en conocimiento arqueológico.

Los datos que se presentan en este artículo son, en última instancia, el resultado de la realización de prospecciones arqueológicas de carácter superficial a lo largo del eje y radio de afección del trazado propuesto para la ampliación y mejora de esta carretera, que afecta al término municipal de Alicante.

TRAZADO

El trazado del proyecto discurre sobre la actual carretera en todo momento, ensanchando lo necesario para su realización y colocando las oportunas glorietas en los cruces de caminos.

El origen del proyecto está ubicado en la salida de Alicante desde el polígono de Babel en dirección a Elche y termina en la unión de esta carretera con la carretera nacional 340 Alicante-Murcia.

Se comienza la actuación arqueológica con la recopilación de toda la documentación existente de esta zona para poder realizar un análisis previo y, posteriormente, se continúa con la prospección propiamente dicha.

La investigación realizada referente a la zona geográfica que enmarca este proyecto no ha manifestado la existencia de ningún yacimiento arqueológico ya catalogado. Desde el Museo Arqueológico Provincial de Alicante también ha sido notificada la carencia de yacimientos arqueológicos en el área involucrada en este proyecto de nueva carretera. No hay ningún yacimiento conocido en la zona afectada por esta obra según el inventario arqueológico del Servicio de Patrimonio Arqueológico, Etnológico e Histórico de la Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana.

PROSPECCIÓN

El proyecto en el que se inscribe esta prospección superficial, comienza en la rotonda que marca el final de la avenida Alcalde Lorenzo Carbonell. Todo el proyecto consiste en duplicar la calzada y dotar de rotondas en sus principales cruces a la carretera que une el polígono de Babel de Alicante y el acceso a la autovía A-7 con la carretera nacional 340. Así discurre casi totalmente por encima de la vía ya existente, ensanchando lo necesario en cada parte del nuevo trazado. La mencionada rotonda ya tiene su salida correspondiente a este trazado con cuatro carriles, que son los que habría que mantener.

Este tramo 1, hasta la rotonda n.º 1, discurre sobre un puente sobre un barranco y se continua por en medio de una montaña de roca calcárea sobre la que discurre la autovía A-7. La rotonda n.º 1 se desarrolla con su centro en la actual carretera y ocupa parte de los terrenos de cultivo de sus alrededores. Se trata de terreno de cultivo sobre un nivel de sedimento roto por el trazado

anterior de la actual carretera. Los perfiles no indican ningún nivel arqueológico, que sería fácilmente perceptible en este caso. Tampoco hay material arqueológico en superficie.

De la misma forma se desarrolla el tramo 2, en una zona en que termina en superficie el depósito sedimentario proveniente de la sierra existente en la parte sur de esta carretera y se desarrolla el terreno de cultivo. Este tramo 2 se continúa hasta la rotonda n.º 2 sin que se haya podido detectar ningún resto arqueológico ni en los perfiles de los cortes existentes ni en toda la superficie del terreno afectado. Más adelante, ya en una zona llana, sin acumulación de sedimentos en superficie y sobre un punto con terreno de cultivo sobre un nivel de sedimentos a escasa profundidad y una zona ocupada por un transformador, se ubica la rotonda n.º 2. En esta zona tampoco se ha podido detectar ningún resto arqueológico ni ningún material en superficie.

El tramo 3 se desarrolla en una zona de terreno árido cubierto de escombros por vertido de basuras y con montículos compuestos por material sedimentario. En este mismo terreno, se desarrolla la rotonda n.º 3. En esta zona tampoco se ha podido localizar ningún resto arqueológico ni ningún material en superficie.

El tramo 4 discurre por una zona igualmente árida que ya ha sido rebajada por acción antrópica y que permite observar la inexistencia de restos arqueológicos. Por su lado este, este tramo afectaría a un campo de golf actualmente en uso que se encuentra a una cota inferior a la actual carretera. Más adelante este tramo 4 continuaría por una zona de terreno de cultivo con plantación de almendros. Tras una exhaustiva búsqueda de materiales en superficie los resultados han sido negativos. El terreno tiene continuos desniveles que nos permite leer su estratigrafía y en la que en ningún momento aparecen vestigios arqueológicos.

La misma tónica continúa en la zona donde va ubicada la rotonda n.º 4. Se trata de una zona llana con terreno de cultivo con plantación de almendros sin ningún material arqueológico en superficie.

Con este mismo terreno y las mismas condiciones parte el tramo 5, que cuando se aproxima a la elevación rocosa deja la actual carretera y con dirección suroeste cruza en línea recta sobre la misma, en un terreno rocoso calcáreo sin vegetación con escaso nivel de sedimentos en el que no hemos localizado ni restos de estructuras ni material arqueológico. Una vez cruzado este terreno

rocoso vuelve a la actual carretera, que ya termina en el punto donde con una isleta se une a la carretera N-340, punto altamente antropizado en donde se ubicaría la rotonda n.º 5.

Una vez en la N-340, el trazado continúa en la actual carretera sobre terrenos ya removidos por las obras de ingeniería actuales, ubicando dos nuevas rotondas, la n.º 6 y la n.º 7, en dos puntos con sendos problemas de entradas y salidas de carriles.