



Ronda Urbana Sant Vicent del Raspeig-San Juan
(Alicante, Mutxamel, San Vicente del Raspeig y Sant Joan d'Alacant)
 Rafael Esteve Tébar

Publicación digital
Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2002

Editores
 Fernando E. Tendaro Fernández y Alicia Pastor Mira
 Sección de Arqueología del Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados
 en Filosofía y Letras y en Ciencias de Alicante

Año de la edición: 2003

Depósito legal: A-870-2003

ISBN: 84-688-3427-0



Nombre de la intervención:	Ronda Urbana Sant Vicent del Raspeig-San Juan
Municipios:	Alicante / Alacant, Mutxamel, San Vicente del Raspeig / Sant Vicent del Raspeig y Sant Joan d'Alacant
Comarca:	L'Alacantí
Director:	Rafael Esteve Tébar
Equipo técnico:	—
Autor del artículo:	Rafael Esteve Tébar
Promotora:	Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
Autorización:	2002/0124-A
Fecha de la actuación:	4/2002
Coordenadas localización:	Inicio: latitud 38° 23' – longitud 0° 31'. Finaliza: latitud 38° 23' – longitud 0° 26'
Periodo cultural:	Contemporáneo
Material depositado:	No se ha recuperado material arqueológico
Tipo de intervención:	Seguimiento arqueológico

DESARROLLO DE LA INTERVENCIÓN

El presente trabajo se realiza sobre el proyecto expediente 438/98-AIA sobre el proyecto básico “Ronda Urbana Sant Vicent del Raspeig-San Juan (Alicante)”, clave 31-A-1365 (2) de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (COPUT), sometido a información pública mediante el anuncio de dicha Conselleria (BOE n.º 223, del 17 de septiembre de 1998 y el DOGV n.º 3346, de 7 de octubre de 1998). Para la realización del mismo, según consta en la Declaración de Impacto Ambiental, la Conselleria de Medio Ambiente recibe con fecha de 28 de diciembre de 1998 y 21 y 27 de enero de 1999, unos informes de la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia, donde se realiza un estudio previo y se aprueba el citado proyecto al no incidir sobre el patrimonio arqueológico conocido, según recoge la legislación vigente. Aunque para mayor seguridad, recomienda un seguimiento arqueológico exhaustivo sobre cualquier movimiento de tierra en todo el trazado de la obra, con el fin de documentar y preservar la posible aparición de cualquier resto arqueológico.

Para la realización del seguimiento arqueológico, solicitamos el pertinente permiso de seguimiento de obras, tal y como menciona la Orden que regula la realización de actividades arqueológicas en la Comunidad Valenciana (DOGV n.º 645, de 13 de agosto de 1987) y la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano, Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, donde se regula la obligatoriedad de solicitar el correspondiente permiso ante cualquier intervención arqueológica. Además del hecho de una continua remoción de tierra susceptible de actuación arqueológica prevista en el apartado 1 del artículo 59 de la citada Ley de Patrimonio Cultural Valenciano.

Además, según la consulta a las bases de datos del inventario inmueble de la Dirección General de Patrimonio, no hallamos yacimientos documentados en los términos municipales por los que discurre la carretera que se vean afectados directamente por dicha construcción. Por tanto, se solicita el citado y correspondiente permiso en la Dirección Territorial de Alicante de la Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana, con registro de entrada con fecha del 6 de febrero de 2002, que resuelve favorablemente el Ilmo. Sr. Director General de Patrimonio Artístico de la Conselleria de Cultura y Educación, con fecha del 12 de abril de 2002, por el que se autoriza el seguimiento arqueológico, según el documento con registro de salida número 2002/14838, expediente número 2002/0124-A, al técnico arqueólogo Rafael Esteve Tébar, según la solicitud formulada por Ceico, S. L.

El trazado del proyecto original se realiza dentro del marco del desarrollo de las previsiones del II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, como un viario comarcal de carácter local que afecta a los municipios de San Vicente del Raspeig, Alicante, Mutxamel y San Juan de Alicante. Es una zona comprendida, por un lado, dentro de la denominada como el Campo de Alicante, conformada por el cono de deyección del río Seco que configura la zona de regadío conocida como la Huerta dentro del término municipal de Alicante, además de los términos de Villafranqueza, Tángel, Santa Faz, parte de los de San Juan de Alicante, Mutxamel y Campello. Y por otra parte, por una zona de secano donde se incluye el municipio de San Vicente del Raspeig.

El trazado original de la obra en cuestión transcurre por la llanura litoral de Alicante y atraviesa en parte el cauce del barranco de Orgegia; dicha llanura se conforma en parte como una gran pendiente del glacis-terrazza de San Vicente formado por el proceso erosivo de las estribaciones del Maigmó y por las estribaciones menores de las lomas de Villafranqueza y lomas de Orgegia ya

en su tramo final. Por otro lado, y tal y como recoge el citado Informe de Impacto Ambiental, atraviesa las vías pecuarias de la cañada real del Camino de Palomo a Peñarroja y la colada del Camino del Rabosar, en el término municipal de San Vicente del Raspeig; y las de la vereda de San Juan y colada de La Coix en el término municipal de San Juan de Alicante.

Se trata de una zona afectada por procesos erosivos muy marcados, tanto por los glaciares escalonados que buscan la costa como por cuencas de barrancos con cauces esporádicos y puntuales con carácter de avenida muy intensos, que van a condicionar la configuración del terreno, como es el caso de los barrancos de Orgegia, Juncaret o el curso del río Monnegre y río Seco más al norte. Además, ha sido una zona muy alterada por la intervención humana, bien en forma de cultivos continuos, muchos de los cuales han quedado abandonados, como por una posterior urbanización, que en algunas zonas ha sido muy intensa.

Hay que resaltar de forma muy significativa que, en primer lugar, el trazado del proyecto supone en gran parte de su recorrido el desdoblamiento de la carretera CV-821, por lo tanto de una zona muy antropizada y lo que por otra parte es también muy significativo, que en el momento de inicio de la presente actuación arqueológica, las obras se encontraban en un avanzado estado de construcción, por lo que la posible detección de restos arqueológicos se hace harto difícil, salvo por observación directa en los citados márgenes y por controles esporádicos en movimientos de tierras y diferentes zanjas en extensión y en profundidad. Aunque tal y como hemos señalado con anterioridad, según el citado informe de impacto no incide sobre el patrimonio arqueológico conocido.

Para la realización de este informe hemos optado, obviamente, por seguir el trazado de la carretera en cuestión, en sentido general de suroeste a noreste, ciñéndonos estrictamente a la zona de implantación del firme y a la zona de influencia directa del mismo. Y para una mejor comprensión del desarrollo del mismo, hemos optado por numerar tanto las rotondas como los tramos comprendidos entre las mismas. Por tanto, el recorrido que vamos a estudiar comienza en las inmediaciones de la partida Los Montoyos, justo en el punto del desvío de la rotonda n.º 0 hacia la población de San Vicente del Raspeig por detrás de la Universidad de Alicante en su sector noroeste (latitud 38° 23'; longitud 0° 31'). Desde aquí, se observan hacia el oeste las estribaciones de la sierra de Fontcalent y las instalaciones de la cercana fábrica de cementos de San Vicente del Raspeig.

En este primer tramo de la construcción (tramo 1 entre rotondas n.º 0 y n.º 1; $\pm$ 400 m de longitud), nos encontramos con la obra de desdoblamiento del carril en sentido hacia la citada rotonda 1, donde se aprecia toda la tierra removida de la misma, de la preparación para la disposición de los diferentes estratos y de la superficie asfaltada, y no aparece en superficie ni en los márgenes, ningún resto arqueológico visible. Se trata de un sector muy urbanizado, por la presencia de las instalaciones de la propia Universidad de Alicante en el margen sureste, y por los bancales abandonados con restos de desperdicios y obras en la parte noreste en las afueras de la población de San Vicente del Raspeig. Dentro de este tramo, si seguimos en el recorrido siempre en sentido suroeste-noreste, llegamos a la rotonda n.º 1 todavía por construir y que será próximamente otro acceso a la Universidad de Alicante desde la población de San Vicente del Raspeig desde las rotondas n.º 0 y n.º 1; en la tierra removida no se aprecia ningún resto arqueológico.

Continuando el desarrollo de la obra en el tramo 2 ($\pm$ 300 m) entre las rotondas n.º 1 y n.º 2. Esta última sirve para distribuir el tráfico que cruza con la carretera dirección Alicante-San Vicente del Raspeig (CV-828); así como el tramo 3 ($\pm$ 330 m) entre las rotondas n.º 2, n.º 3 y el tramo 4 ($\pm$ 670 m) entre las rotondas n.º 3 y n.º 4; y el tramo 5 ($\pm$ 670 m) entre la n.º 4 y n.º 5. En primer lugar, hay que resaltar que son unos tramos muy antropizados, donde materialmente no se puede observar ningún tipo de rastro ni traza de restos arqueológicos, ya que el asfalto, el cemento y las construcciones cubren la totalidad del terreno. A grandes rasgos, nos encontramos en el sector sur de la partida de Torregrosses, perteneciente al extrarradio de San Vicente del Raspeig (latitud $38^{\circ} 23'$; longitud $0^{\circ} 31'$), y en concreto, atravesando la urbanización Sol y Luz, zona que fue objeto de un reciente estudio, con una prospección pormenorizada en la que no se encontró ningún tipo de resto ni de material arqueológico visible. Por tanto, nuestro estudio no ha hecho más que corroborar el que ya existía para esta zona, ya que hemos aprovechado para prospectar la tierra removida del desdoblamiento del carril en sentido oeste, en concreto entre las rotondas n.º 3 y n.º 4 en la zona justo anterior a la llegada de la n.º 4, al norte de la urbanización El Sagrat, justo antes de la gasolinera, y no hemos observado la presencia de ningún tipo de material arqueológico. También hemos explorado los amontonamientos removidos de tierra del margen sur y no hemos observado ningún resto. De manera que estamos ante un sector muy urbanizado, tanto por la existencia de viviendas como por tratarse de una zona en expansión propiciada por el crecimiento del municipio de San Vicente del Raspeig y la proximidad de la Universidad de Alicante.

A partir de la citada rotonda n.º 5 la carretera hace un giro, cambiando su desarrollo hacia el noroeste con el fin de evitar atravesar el centro de la población de Villafranqueza (tramo 6 ± 1090 m entre las rotondas n.º 5 y n.º 6). Se trata, en general, de una zona no tan urbanizada, pero sí muy antropizada con la presencia de numerosas casas bajas, con colegios, como el de San Raimundo de Peñafort, y chalés que van siendo más dispersos conforme más nos alejamos de la urbanización Sol y Luz. Aquí hemos aprovechado para examinar las zanjas realizadas para la construcción de la carretera, en concreto en el desdoblamiento de la parte norte de la misma, en sentido San Vicente del Raspeig, donde se observa una estratigrafía de tierra de aluvión muy alterada por construcciones anteriores para la colocación de tuberías y conducciones de agua en la parte sur en sentido Mutxamel.

Aprovechando la excavación de grandes zanjas al final de este sector, hemos comprobado que la estratigrafía está compuesta por un gran paquete de tierra aluvional y cantos rodados de más de 2,5 m de potencia y aflorando incluso en algunos tramos la roca madre, por tanto si añadimos esta circunstancia a la fuerte antropización, es difícil que existiese o se conservase cualquier traza de resto arqueológico. Siguiendo el recorrido, llegamos al sector comprendido por el tramo 7 (± 760 m; latitud $38^{\circ} 24'$; longitud $0^{\circ} 29'$) entre las rotondas n.º 6 y n.º 7. Más en concreto, en la zona adyacente de la rotonda n.º 6, se mantiene a simple vista la misma estratigrafía general, sobre la que se deposita un estrato más oscuro resultado de la presencia de arbolado y zonas de cultivo. Este sector comienza sobre la rambla de Orgegia, pasa junto al centro de *karting* y atraviesa una zona conocida como Cases de Sant Antoni, que es, a grandes rasgos, una zona menos construida con un claro dominio de bancales de cultivo de secano y chalés más dispersos, y en concreto con presencia de olivos y algarrobos y zonas dedicadas al pastoreo.

El tramo 8 (± 620 m) entre las rotondas n.º 7 y n.º 8 se sitúa entre Els Seguíns por el norte y la zona de La Garragina por el sureste y por donde transcurre el Camí Vell de València que va a parar a la citada rotonda 8. En esta zona nos volvemos a encontrar con la presencia de otra gasolinera en la parte norte, y zonas con construcciones industriales, así como con cultivos de almendros y frutales; no se ha documentado ningún tipo de resto arqueológico.

El tramo 9 (± 1640 m) comprendido entre las rotondas n.º 8 y n.º 9 evita por su trazado sur la población de Tángel, y ya en el término de Mutxamel, se desarrolla al norte de Casa la Blanca y la finca Don Salvador hasta la ermita

de Santa Teresa. Se caracteriza, como los dos sectores anteriores, por la presencia dominante de cultivos de secano abandonados; asimismo, en la prospección de los márgenes de la carretera y la zona directamente adyacente no hemos detectado tampoco la presencia de ningún resto arqueológico.

Justo a la altura de la rotonda n.º 9 la carretera vuelve a hacer un giro, esta vez más acusado, en sentido sureste (latitud 38° 24'; longitud 0° 28'); aquí se está realizando el desdoblamiento del carril en sentido San Juan de Alicante, y nos encontramos con el que hemos denominado tramo 10 ($\pm$ 586 m) entre la citada rotonda n.º 9 y la rotonda n.º 10. Es una zona de chalés en la parte norte denominada urbanización Soquí i Costera, y bancales aterrazados de secano con almendros abandonados en la parte sur, y con un área de construcción de edificios cercanos en la partida de Orgegia. Aquí volvemos a estar en una zona fuertemente antropizada con presencia de numerosos chalés y la presencia del colegio Cebat.

En el tramo 11 ($\pm$ 320 m) entre las rotondas n.º 10 (que enlaza con la carretera CV-818) y n.º 11, cerca de Les Paulines, nos encontramos con una zona en obras con importantes movimientos de tierra, tanto en extensión como en profundidad; la estratigrafía que hemos observado no difiere demasiado de las zonas anteriores, ya que tanto en los márgenes donde trabajan las máquinas excavadoras como en los sondeos en profundidad aparece un gran paquete estratigráfico compuesto por materiales aluvionales de arrastre, con presencia incluso de coladas de cantos rodados y donde aflora de nuevo la roca madre.

A partir de aquí hemos denominado el tramo 12 ($\pm$ 2120 m) entre la rotonda n.º 11 y rotonda n.º 12. Justo a la altura de esta rotonda n.º 11, ya en el término de San Juan de Alicante, la carretera, además de seguir su recorrido hacia la carretera nacional 332, hace un pequeño ramal hacia la población de San Juan hasta la denominada rotonda n.º 11 A; este pequeño sector está conformado por bancales de pinos hacia la zona del cementerio, aquí no hemos encontrado ningún resto de carácter arqueológico.

En este tramo 12 (latitud 38° 23'; longitud 0° 28'), la carretera se encaja en el barranco natural formado por la estribaciones del Calvari (100,7 m s. n. m.) por el noreste y las estribaciones de las lomas de Orgegia, más en concreto del monte del Pi d'Alberola (93,8 m s. n. m.), por el suroeste.

Volviendo al trazado general de la carretera entramos en el sector entre las rotondas n.º 11 y n.º 12; aquí hemos constatado la presencia de un acueducto

de una acequia en la parte sur de la obra, que cruza el barranco citado en la zona noreste del monte del Pi d'Alberola, en dirección norte-sur. Está realizado en sillares de piedra de tamaño medio y presenta tres vanos con arcos de medio punto y pilares reforzados en el sentido de la avenida; presenta un revestimiento hidráulico en la parte interior para la conducción del agua. Esta construcción no se ha visto prácticamente alterada por la presencia de la carretera, que no incide físicamente de manera directa en la conservación del mismo. Salvo esta construcción no se ha detectado, en todo el recorrido, ningún otro tipo de construcción ni de material arqueológico.

A partir de aquí, y siguiendo la línea del barranco en sentido sureste, la carretera pasa bajo la autopista A-7 del Mediterráneo por La Coix al sur de la urbanización Vil-latterra hacia la partida de Lloixa y en línea recta, pasando por delante del sanatorio mental, se dirige hacia la población de Santa Faz.

Estamos en el tramo 13, entre las rotondas n.º 12 y n.º 13 (± 200 m; latitud $38^{\circ} 23'$; longitud $0^{\circ} 26'$), compuesto, como muchos de los anteriores, por bancales de cultivo de secano abandonados y que va a dar a la citada población, con el consiguiente movimiento de tierras y desdoblamiento del carril atravesando zonas de cultivo hasta conectar con la carretera nacional 332. En el estado actual de las obras y el movimiento de tierra no hemos detectado hasta el momento la presencia tampoco aquí de ningún resto arqueológico.

Por lo tanto, y tal y como hemos descrito de forma pormenorizada, en todo el trazado del proyecto de la Ronda Urbana San Vicente del Raspeig-San Juan de Alicante, que se desarrolla con una longitud aproximada de 9 km, no hemos constatado la presencia de bienes inmuebles o muebles de carácter arqueológico que se vean afectados directamente por la citada construcción. Para finalizar, hay que destacar, por un lado, que en muchos tramos la acción antrópica ha influido de manera determinante en la configuración definitiva del terreno. Y por otro, el avanzado estado de construcción de la citada carretera en el momento de iniciar nuestra intervención no permite asegurar la inexistencia de cualquier tipo de resto arqueológico.

BIBLIOGRAFÍA

GUMUZZIO FERNÁNDEZ, J. y MATARREDONA COLL, E. (1983): *Formaciones edáficas del Campo de Alicante*, Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, Alicante.

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



Izquierda: Hacia el NO entre rotondas 10 y 11. Movimiento de tierra en el margen NE con estrato natural. Derecha: Hacia el este, entre rotondas 3 y 4. Tierra removida en los márgenes antes de la gasolinera



Rotonda 11 al fondo. A la izquierda, acueducto



Hacia el NE, tramo en Santa Faz dirección SE hacia la N-332. Preparación del carril