



**Proyecto de impulsión, conducción y balsa de riego en la Foia de Brotons
(Mutxamel)**

Jesús Moratalla Jávega

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2008

Editores

Araceli Guardiola Martínez y 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: 2010

Depósito legal: A-980-2010

ISBN: 978-84-693-7286-9



Nombre de la intervención:	Proyecto de impulsión, conducción y balsa de riego en la Foia de Brotons
Municipio:	Mutxamel
Comarca:	L'Alacantí
Director:	Jesús Moratalla Jávega
Equipo técnico:	—
Autor del artículo:	Jesús Moratalla Jávega
Promotora:	Comunidad de Regantes "Sindicato de Riego de la Huerta de Alicante"
Autorización:	2008/0698-A
Fecha de la actuación:	1/8/2008 – 7/8/2008
Coordenadas localización:	722415 – 4257341 y 717968 – 4258767
Periodo cultural:	Contemporáneo
Material depositado:	No se ha recuperado material arqueológico
Tipo de intervención:	Prospección arqueológica

OBJETO

La intervención arqueológica proyectada responde a la necesidad de los promotores de este estudio de obtener de la Dirección General de Patrimonio Histórico el informe favorable y vinculante de impacto arqueológico de conformidad del proyecto con la normativa de protección del patrimonio cultural, establecido en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, previo a la actuación que se proyecta realizar.

La obra prevista, en esencia una doble conducción hidráulica que discurre a lo largo de unos 7 km por varias partidas localizadas en el cuadrante noroccidental del municipio de Mutxamel, supondrá una nítida, aunque muy localizada, alteración de la superficie hoy existente en todo el sector, por lo que la prospección arqueológica se muestra como una herramienta eficaz para detectar potenciales yacimientos arqueológicos que existieran en el subsuelo o, también, restos constructivos que pudieran contar con valores patrimoniales dignos de ser conservados, pues la actuación podría conllevar la destrucción total o parcial de alguno de ellos.

LOCALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

La actuación que proyecta la Comunidad de Regantes “Sindicato de Riego de la Huerta de Alicante” consiste en la construcción de una doble conducción subterránea para transportar caudal hidráulico –mediante la impulsión a través de varios sifones situados en varios puntos de su recorrido– desde el conocido depósito de El Pantanet, ubicado en la margen derecha del río Monnegre, a la altura del p. k. 92 de la N-340, hasta una nueva balsa a construir en la partida de la Foia de Brotons, inmediatamente al noroeste de donde en la actualidad se ubica la Balsa de Bonny, transcurriendo dichas tuberías por un total de 6,850 km de las partidas mutxameleras de Els Plans, El Volador, Borratxinas, la Baiona Alta y la Foia de Brotons, todas ellas localizadas al noroeste del casco urbano de Mutxamel. El origen de esta conducción, El Pantanet, supone el hito patrimonial más destacado de todo el trayecto, siendo un conjunto formado por un edificio y un estanque anexo construidos en 1842 –la balsa fue posteriormente agrandada en 1874– para acumular el agua que llegaba procedente del río Monnegre por el desvío que se producía en el azud de Mutxamel; desde aquí se dirigía hasta el Pantanet por medio de una acequia (Giner, 1981).

El terreno afectado por el nuevo proyecto se sitúa casi siempre a la vera de carreteras o caminos preexistentes, por lo que no afecta al parcelario tradicional, a excepción del extremo final del proyecto donde se ha planificado la construcción de una nueva balsa, en el área intermedia que queda entre la balsa de Bonny y la recientemente construida autopista AP-7, o segunda circunvalación de Alicante. El carácter levemente inclinado del terreno, como corresponde a un glacis descendente desde el Tossal Redó, a cuyos pies acaba la conducción, y su trazado siguiendo ejes camineros facilita las tareas de prospección arqueológica, al servir los cruces de estos viales como hitos del paisaje agrario, útiles para planificar una prospección mediante distintos sectores.

La obra proyectada supondrá la realización de una zanja de 1 m de anchura x 1 m de profundidad por la margen izquierda de los caminos, según se avanza hacia el oeste, implicando con ello la desaparición de la cobertura vegetal existente –básicamente vegetación arbustiva de tipo ruderal– y también, llegado el caso, de potenciales construcciones que pudieran encontrarse en la inmediatez de dichos viales. El punto inicial de la conducción proyectada se sitúa en las coordenadas UTM 722415/4257341, de la hoja de Alicante (871),

cuadrante 1-2 (El Molí Nou), mientras que las coordenadas del punto central donde se ha proyectado situar la balsa del final de la conducción serían 717968/4258767, de la hoja de Alicante (871), cuadrante 1-2 (El Molí Nou).

El proyecto implica la ocupación de terrenos llanos, y valga como ejemplo que las obras se desarrollarán entre una cota mínima sobre el nivel del mar de 98 m –en el punto inicial en el Pantanet– y otra máxima de 198 m en el extremo final, área donde se construirá una balsa que, en este caso, sí supondrá la desaparición del paisaje agrario abancalado que existe en esta zona, pues la citada infraestructura ocupará un espacio global de aproximadamente 200 x 100 m. El trayecto tiene, pues, una tasa de pendiente media del 1,5 %, prácticamente inapreciable en un recorrido pedestre.

METODOLOGÍA

La superficie de terreno a evaluar ha aconsejado una primera actuación de recogida de información mediante la consulta del inventario de yacimientos arqueológicos de la Conselleria de Educación y Cultura, que ha permitido el conocimiento *a priori* de la realidad patrimonial de la zona. Una vez realizada esta consulta, en el área directamente afectada no se tiene constancia de la existencia de yacimientos arqueológicos ni otro tipo de bienes patrimoniales.

Esta consulta se complementó con la búsqueda en la bibliografía específica tanto de posibles referencias a los yacimientos arqueológicos existentes en las cercanías, como a otros bienes del patrimonio cultural valenciano que pudieran encontrarse en la zona de estudio (Giner, 1981; Fernández, Guilabert y Tendero, 1997).

Por último, toda la información previa se completó con el trabajo de campo, consistente en el desarrollo de una prospección arqueológica superficial mediante el establecimiento de los correspondientes pasillos o bandas de prospección, aprovechando para ello la disposición de los ejes camineros por donde discurre la conducción planificada. Así, se estableció una banda de aproximadamente 20 m de anchura que sigue el trayecto de la conducción, pasillo que ha sido recorrido de forma sistemática, además de visitar los restos de inmuebles que pudieran ofrecer algún valor patrimonial en un radio de 200 m a partir del eje trazado por la obra ahora analizada, siguiendo así la recomendación dictada por la Conselleria de Cultura en el documento que autoriza la prospección ahora descrita.

DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Para una mejor comprensión de los trabajos de campo efectuados, y dado el carácter lineal de la obra planificada, el recorrido de la misma ha sido segmentado en varios tramos, aprovechando para esta subdivisión los cruces de caminos que recorre la conducción en su trazado.

Sector I

Desde el Pantanet las tuberías inician un recorrido descendente hacia el sur-sudoeste siguiendo la carretera CV-800¹, a lo largo de 650 m y por su margen izquierda, punto en el que se cruza con el camino de Velón, o CV-773. Es un trayecto de suave pendiente que se corresponde con un terreno característico de glaciares que va descendiendo progresivamente.

El paisaje de este tramo se encuentra por completo urbanizado —de hecho, el punto inicial transcurre junto a una rotonda de reciente construcción— y, desde aquí, sigue en paralelo la fachada occidental del edificio de la industria Bonnyssa, por un jardín en el que se han plantado recientemente palmeras. La alta antropización de este espacio impide la localización de cualquier vestigio arqueológico, circunstancia que nos ha empujado a reconocer, como medida paliativa, la margen opuesta de la citada carretera, que todavía presenta una amplia proporción de terrenos sin urbanizar.

En el momento de realizar la prospección, parte de estos terrenos se encontraban desbrozados y explanados, lo que, sin duda, augura su inmediata urbanización.

Pudimos comprobar que los terrenos originales de este sector ofrecían dos capas sedimentarias de unos 0,60-0,70 m de espesor en total: una primera de tierra grisácea, bastante heterogénea, y una segunda más profunda de tierra castaña clara. En ninguna de ellas se apreció la más mínima evidencia de material arqueológico que no fueran los restos de basuras y vertidos contemporáneos propios de los arcenes de las carreteras.

Sector II

A partir del camino de Velón, el proyecto toma su dirección definitiva hacia el oeste, pasando al sur de la tapia del cementerio; posteriormente, atraviesa lo

que fuera el Caserío del Carmen² y pasa junto a la casa que da nombre al camino, recorriendo después otros 1350 m, hasta cruzarse con la carretera CV-819, que une las partidas alicantinas de Tángel y Monnegre.

En su primer tramo junto al cementerio, se sigue un camino de grava rodeado de terrenos incultos, hoy ocupados por una densa maleza y, en otro tiempo, cultivados de almendros. El registro superficial muestra abundantes basuras contemporáneas (plásticos, latas, botellas, etc.), sin que aparezca la más mínima evidencia de material arqueológico antiguo. A partir del Caserío del Carmen el camino queda enmarcado entre las vallas de residencias tipo chalé, estando, por tanto, altamente antropizado todo este tramo. Una vez superada la Casa Velón, vuelve a abrirse el paisaje agrario, con bancales donde alternan almendros, olivos y algún algarrobo, además de parcelas yermas. En estas parcelas es posible localizar de manera aislada algunos fragmentos de cerámicas contemporáneas (fragmentos de pasta amarillenta de la denominada cerámica a la sal, otros que muestran un vidriado verdoso en su interior, loza y tejas planas, además de los vertidos contemporáneos de basuras y escombros), que en ningún caso conforman un conjunto de entidad como para considerar la presencia de algún hito arqueológico cercano.

Es visible a lo largo de buena parte de este sector la existencia de una acequia por la margen izquierda de la carretera, que presumiblemente será sustituida por la ahora proyectada. Se trata de una conducción muy arruinada, realizada mediante ladrillo hueco, y revestida con cemento armado, de unos 0,50 m de anchura por otros tantos de profundidad. Su datación debe ser de los años 50-60 del pasado siglo XX, siendo su valor patrimonial nulo.

Del mismo modo, en este sector se aprecia la existencia de varios inmuebles situados en las proximidades del camino de Velón. Los dos más orientales conforman el Caserío del Carmen que, como hemos señalado, se encuentran hoy abandonados. El que queda en la margen izquierda del camino define una construcción de dos alturas y unas medidas aproximadas de 20 x 10 m³. Se trata de típicas construcciones de líneas adinteladas con cubierta a dos aguas, realizadas a base de mampostería en su zócalo inferior y ladrillo hueco en sus respectivos alzados, donde se alternan de manera simétrica las ventanas y la entrada. Su acabado queda definido por un revestimiento blanquecino, en ocasiones sustituido por una capa de hormigón, sin que se localice en el mismo elemento alguno que pudiéramos considerar con valor patrimonial.

El bloque situado en la margen derecha es más grande –unos 30 x 10 m– pero de una única altura, y muestra sobre la puerta de acceso una inscripción pintada en negro que reza “Molí Foc”; comparte con el anterior su fábrica constructiva e igualmente también, carece de elementos que pudieran ser relevantes. Se trata, en ambos casos, de construcciones sencillas de líneas arquitectónicas básicas en la que se alternan ventanales y puertas de forma simétrica, características típicas de una arquitectura heredera del academicismo propio del siglo XIX, si bien los inmuebles ahora tratados no deben ser anteriores a los años 30 del pasado siglo.

Sector III

A partir del cruce con la carretera Tángel-Monnegre, el camino recibe el nombre de Camino de la Torreta, tomando el topónimo del caserío homónimo situado más adelante y junto al vial. El tramo acaba en el cauce del barranco de Juncaret, tras recorrer 1900 m.

Merece la pena detenerse un instante en la construcción denominada La Torreta, junto a cuya valla septentrional discurrirá la conducción ahora analizada. Esta construcción es incluida como una torre de época moderna en la web torresdelahuerta.iespana.es, al estilo de las existentes en la Huerta de Alicante, si bien se señala que “ha sido restaurada recientemente, aunque más que una restauración ha sido una reconstrucción ya que la torre actual no se parece en nada a la original”, y se añade “guarda muy poco parecido con la construcción original” –de la que, al parecer, no existe referencia gráfica– ya que, según los vecinos “tenía un piso menos y carecía de almenado y talud”. Las lícitas dudas sobre su adscripción antigua mostradas en estas palabras se acomodan bastante a nuestra propia reflexión. Conviene recordar que ni la obra de M. Giner (1981) ni la de A. Brotons (Brotons, Iborra y Pastor, 2002) la nombran como una construcción singular de época moderna, como tampoco es citada en otras fuentes históricas tradicionales como Madoz (1850) o Figueras Pacheco (1914), obras todas ellas que sí hacen referencia, por ejemplo, a la torre de Les Paulines, amén de la torre de la iglesia del Salvador. Tampoco aparece como bien inventariado en el inventario de yacimientos arqueológicos de la Conselleria de Educación y Cultura.

En nuestra opinión, nos parece poco probable que dicha construcción forme parte del entramado de torres levantadas en la huerta alicantina durante el siglo XVI, ya no solo porque su posición resultaría claramente excéntrica respecto al

resto de torres, sino porque incluso sus propias dimensiones no parecen encajar en los módulos constructivos de las citadas defensas del siglo XVI, resultando *a priori* más pequeña que aquellas⁴. En cualquier caso, sin una precisa intervención arqueológica, resulta a todas luces imposible certificar la adscripción cultural de esta torre que, en estos momentos, más parece una construcción propia del siglo XX que pretende imitar aquellas fortificaciones de defensa de época moderna.

En cuanto a la prospección en sí de este tramo, se alternan los terrenos yermos con otras parcelas en las que aún subsisten almendros y olivos. Son tierras bastante pedregosas en las que apenas si se localiza algún fragmento cerámico común o vidriado al interior en tono melado, además de restos contemporáneos como ladrillos o azulejos. Las parcelas más cercanas a la carretera de Monnegre se encuentran abancaladas mediante pequeñas terrazas de apenas 0,70-0,80 m de altura, realizadas mediante mampuestos de piedra caliza de todo tipo de tamaños, dispuestos en toscas hiladas y trabados con barro. Dichos bancales se adaptan al trazado del camino, luego son contemporáneos o posteriores a este. Siguiendo este planteamiento, el camino de la Torreta es igualmente anterior a la carretera de Monnegre sin embargo corta varias parcelas a lo largo de su trazado, luego su antigüedad debe ser relativa, probablemente dentro todavía de época contemporánea.

A partir de la finca La Torreta y hasta el cruce con el barranco del Juncaret, la canalización sigue una carretera flanqueada de residencias tipo chalé, por lo que la zona se encuentra altamente alterada por dichas construcciones, sin posibilidad alguna de detectar evidencias arqueológicas antiguas.

Sector IV

Atravesado el barranco, la conducción continuará por un camino parcialmente asfaltado que conduce hacia las plantaciones Bonny, recorriendo un tramo de 2950 m y alcanzando así el vértice septentrional de la balsa homónima. Sus primeros 500 m de recorrido están jalonados por parcelas rectangulares cultivadas de almendros, aunque ya es posible apreciar algunos bancales yermos ocupados en parte por vertidos de escombros y basuras contemporáneas. Al margen de esta contaminación reciente, apenas si se identifica algún fragmento de cerámica común, por lo que este aspecto resulta poco destacable.

Son tierras muy arenosas, con frecuentes gravas, separadas por bancales de piedra bien adaptados al camino, luego resulta válido para estos el comentario realizado más arriba. Las terrazas apenas resultan diferentes a aquellas, mostrando la misma factura y calibre de mampostería.

A partir del cruce con un camino que atraviesa la reciente autopista por un paso sobreelevado, la conducción sigue el trazado de una pista ya de tierra que bordea las plantaciones Bonny por el norte, encajándose en el estrecho paso que deja el barranco de Juncaret, hasta alcanzar la balsa homónima, al norte de la cual se dispondrá la balsa de riego que regulará la corriente hídrica a discurrir por la doble conducción. Las grandes dimensiones de la misma aconsejan una prospección sistemática de toda la elevación, realizando en este caso recorridos zigzagueantes.

Se trata de un terreno profundamente alterado por los invernaderos creados en los últimos años para el cultivo del tomate, que se levantan 7-8 m por encima del camino, a modo de grandes taludes, por lo que resulta improcedente la prospección de los mismos, además de que todos los terrenos se encuentran vallados.

El área donde finalmente se construirá la balsa de riego está actualmente ocupada por un denso matorral, enmascarando así una zona que, con anterioridad, se encontraba parcelada y cultivada, al parecer, de almendros. La escasa cerámica que se localiza por la superficie de esta pequeña elevación es de adscripción contemporánea (común a la sal, loza, porcelana, etc.), apareciendo siempre de manera discontinua y en escaso número, por lo que su hallazgo resulta irrelevante de cara a la definición de un hipotético yacimiento arqueológico.

CONCLUSIONES

De la prospección arqueológica desarrollada a lo largo de los ejes camineros descritos más arriba se desprende:

- La ausencia de restos arqueológicos muebles e inmuebles en la superficie de los mismos.
- La presencia de varios abancalamientos e inmuebles en el entorno inmediato de dichos caminos. En ningún caso serían afectados por la

conducción ahora planificada, además de carecer, en cualquier caso, de elementos notables que pudieran aconsejar una hipotética conservación, siendo las construcciones detectadas propias del siglo XX y, probablemente, del XIX los bancales.

NOTAS

¹ Este tramo de la antigua N-340, antes de que esta se desdoblara mediante una ronda que salvaba el casco urbano de Mutxamel, es hoy una carretera de carácter autonómico, con el nombre de CV-800.

² Utilizamos la forma verbal pretérita porque, en la actualidad, dicho caserío se encuentra por completo abandonado.

³ Al encontrarse vallado el acceso a estas casas, no podemos precisar las medidas exactas de los inmuebles.

⁴ Se trata de una simple referencia visual realizada desde la valla de la propiedad, pues no hemos tenido permiso para visitarla por dentro.

BIBLIOGRAFÍA

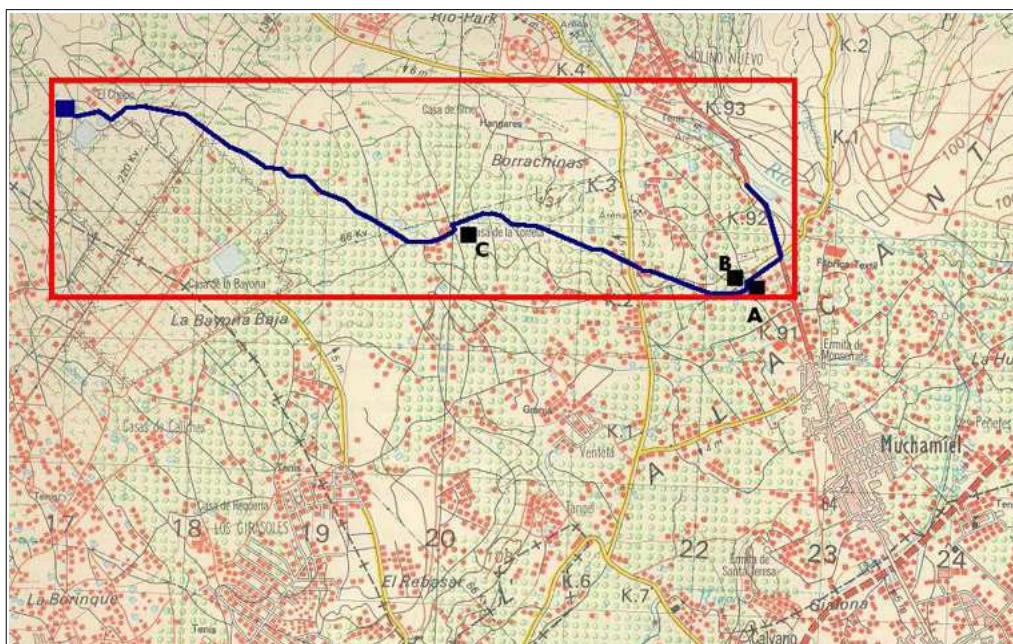
BROTONS I BOIX, A.; IBORRA I POLO, L. y PASTOR I VERDÚ, F. (2002): *Mutxamel: records d'un segle*, Ajuntament de Mutxamel, Mutxamel.

FERNÁNDEZ LÓPEZ DE PABLO, J.; GUILABERT MAS, A. y TENDERO FERNÁNDEZ, F. E. (1997): *Repertorio de bibliografía arqueológica de la provincia de Alicante*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert. Diputación Provincial de Alicante, Alicante.

FIGUERAS PACHECO, F. (1914): *Provincia de Alicante*, en F. Carreras y Candi (dir.): *Geografía General del Reino de Valencia*, tomo IV, Establecimiento Editorial de Alberto Martín, Barcelona, pp. 599-605.

GINER GONZÁLEZ, M. (1981): *Mutxamel. Estudio demográfico y económico de un municipio del Camp d'Alacant*, Ayuntamiento de Mutxamel, Mutxamel.

MADOZ, P. (1850): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid, Ed. facsímil (1984).



Plano de localización del área de intervención



Inmueble Moli Foc (Caserío del Carmen)



Finca La Torreta



Vista parcial del Sector IV