

CONTROL DE MOVIMIENTOS DE TIERRAS EN EL DESVÍO DEL ACUEDUCTO DE BORES EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA.

DAVID GESTOSO MOROTE
JOSÉ IGNACIO LÓPEZ RODRÍGUEZ
Astarté-Estudio de Arqueología, S.L.L.

Resumen

La obra consistió en el desvío de la tubería de suministro ocasional de agua potable entre Málaga y Torremolinos. Se interceptó la conducción actual cerca de la base aérea y se desvió por el Norte hasta llegar a la Cabecera 14, para posteriormente alcanzar la cota del encauzamiento, y por su mismo trazado, conectar de nuevo con la tubería actual.

Durante el control de movimientos de tierras realizado no se halló vestigio arqueológico alguno.

Summary

The work consisted of the diversion of the supply pipe water occasionally between Málaga and Torremolinos. Conduction current is intercepted near the air base and diversion in the north to get to the Header 14 to then reach the level of redirection, and by the same route, connecting again with the current pipeline.

When controlling earthworks done was not found any archaeological relic.

Los trabajos se iniciaron en enero de 2006 en la zona de la pista del Aeropuerto con dos maquinas giratorias. Los trabajos de movimiento de tierra se desarrollaron en dos fases con una profundidad máxima de 4'30 metros. En la primera fase se abrió una zanja de 6 metros de ancho por 2'30 metros de profundidad con un talud a ambos lados para evitar desprendimientos. En la segunda fase se alcanzó la cota final en la que se colocó la cama de grava y sobre ella el tubo.

La estratigrafía documentada consiste en una capa de tierra vegetal de coloración negruzca con una potencia de entre 0'70 y 1'20 metros y un nivel de arcillas limosas limpias y compactas de coloración amarilla, sin restos de material arqueológico, por debajo hasta la cota final de excavación.

En el sector comprendido entre el Aeropuerto y el río Guadalhorce nos encontramos con una pequeña elevación sobre el terreno que corresponde a un aporte de tierras moderno. Debido a esto, se tuvo que desmontar esta loma por medio de cuatro tractores con traillas y dos máquinas giratorias hasta alcanzar la cota adecuada donde se abriría la zanja. Las dimensiones de este rebaje son, así, mucho mayores debido a que se ha tenido que acondicionar el terreno para los trabajos posteriores, quedando unos perfiles en talud con un escalonamiento intermedio. La anchura máxima entre las cabezas de talud es de unos 25 metros y la profundidad de 7 metros. La estratigrafía de este sector sigue siendo bastante homogénea, apareciendo las

mismas arcillas limpias de coloración marrón y tonalidad clara, salvo en las cotas máximas, donde se documentan arcillas un poco más oscuras.

Otra de las zonas trabajadas corresponde a la construcción del puente que atraviesa el río Guadalhorce. Aquí se excavó para las cimentaciones de los pilares del puente, que consta de 2 estribos (inicio y fin) y de 9 pilas o puntos de sustentación. Todas las pilas tienen unas dimensiones de 20 x 20 metros en superficie y una cota máxima relativa de 2'70 metros bajo rasante. Su estratigrafía muestra un único nivel de arcillas limpias de coloración marrón oscuro sin material arqueológico alguno. El estribo 2 o final se excavó totalmente sobre el carril este del río, por lo que se trata de un aporte reciente de tierra. Su estratigrafía consta de un depósito de arcillas de coloración marrón oscuro y de algunas vetas de gravas, sin haber dado material arqueológico alguno.

Por otro lado, se realizó un paso subterráneo de la tubería bajo la vía del tren. La estratigrafía aquí está compuesta de un primer paquete de arcilla de coloración marrón claro sobre un nivel de gravas de tamaño medio, ambos con 2 metros de potencia. Los resultados arqueológicos son negativos al no aparecer ningún material, ni estructura, tan sólo elementos contemporáneos, como restos de forja y hormigón.



Fotografía 1: Zanja en el interior del aeropuerto.



Fotografía 2: Desmonte de la loma entre el aeropuerto y el río.



Fotografía 3: Vista de las pilas para cimentar el puente.