

EL CUARTEL DE CARABINEROS Y LA BATERÍA ANTIAÉREA DE PUNTA PRIMA (Orihuela-Torre Vieja. Alicante)

Eduardo López

Juan Antonio Pujol

Resumen: Se describe la intervención arqueológica realizada en el entorno de punta Prima (Torre Vieja-Orihuela) donde en el siglo XIX se construyó un cuartel de carabineros para control del contrabando costero. Tales edificios, además de un refugio antiaéreo construido posteriormente, fueron utilizados más tarde para establecer una Batería Antiaérea, dentro del Plan de Defensa de Costa de la Base Naval de Cartagena. Durante la Guerra Civil Española, en estas instalaciones se acuarteló un destacamento del Regimiento de Artillería nº 3 de Cartagena.

Palabras clave: Punta Prima, carabineros, batería antiaérea, refugio antiaéreo, Guerra Civil Española, Torre Vieja, Orihuela.

I. INTRODUCCIÓN

El conjunto de cuarteles y construcciones militares que se edificó en el paraje conocido como *Punta Prima*¹ (Torre Vieja/Orihuela) se sitúa a unos 4 km al SSO del núcleo urbano principal del municipio de Torre Vieja. Se trata de un pequeño cabo casi perfectamente triangular, con unos 600 m de lado que forma parte de la sucesión de pequeños cabos que dan forma al litoral alicantino propio de esta zona. Constituye un punto de inflexión de la costa, que hasta Torre Vieja se caracteriza por un litoral llano compuesto por areniscas pleistocenas, y hasta Cabo Roig por una serie de acantilados de baja altura, compuestos por limos rojos coronados por costra de caliche, que albergan diferentes calas de arena.

Como consecuencia de las deforestaciones que tuvieron lugar a partir del siglo XVIII, la zona estuvo ocupada por diferentes fincas de secano, mejoradas puntualmente con agua de pozo o galerías freáticas, así como por caseríos diseminados. A partir de los años 60-70 del siglo XX y el comienzo del desarrollo turístico del litoral, todo el frente marítimo desde Torre Vieja a Cabo Roig está ocupado por diferentes urbanizaciones, siendo prácticamente residual el suelo que no está catalogado como urbanizable y pendiente de desarrollar.

1 Como otros topónimos medievales referidos a las costas muricano-alicantinas, el de Punta Prima es de origen catalán y puede traducirse como Punta Delgada.



Fig. 1. Situación y emplazamiento de Punta Prima.

Fue precisamente en Punta Prima donde en 1955 se estableció la división entre los términos municipales de Orihuela y Torrevejeja. Diez años después, en 1965, se aprobó en esta zona uno de los planeamientos urbanísticos más antiguos de Torrevejeja, el Plan Parcial 1B «Punta Prima», que posteriormente sería modificado en 1983, incorporado al PGOU de 1986 y afectado por la denominada «libertad tipológica» de 2008, que permite la construcción de edificios de más de 4 plantas de altura.

En la parcela 8 y colindantes del Plan Parcial 1B «Punta Prima», que actualmente se está desarrollando, se sitúan un refugio antiaéreo militar y una serie de ruinas del antiguo Cuartel de Carabineros y de la Casa-cuartel de la Batería Antiaérea que estuvo habilitada durante la Guerra Civil. Ello propició que en 2017 el Ayuntamiento de Torrevejeja condicionara la aprobación del Proyecto de Reforma Interior a la realización de un estudio arqueológico de todos elementos existentes.

La promotora de las obras proyectadas en la parcela (Señorío de Punta Prima S.A.), encargó a Alebus Patrimonio Histórico S.L. la realización de una intervención cuyo objetivo era documentar los restos arqueológicos existentes en la parcela y en la zona inmediata. Finalizada la actuación, los técnicos de Alebus y de ARN Arquitectos redactaron el proyecto de restauración y puesta en valor de los bienes patrimoniales descubiertos, siendo aprobado por la Dirección Territorial de Patrimonio Cultural.

II. EL CUERPO DE CARABINEROS Y LA VIGILANCIA DE LA COSTA TORREVEJENSE

II.1. Introducción

Desde finales del siglo XVII los arrendatarios de las rentas reales crearon rondas de paisanos armados y a caballo con el fin de reprimir el contrabando, existiendo tantas rondas como arrendatarios había de rentas y tributos. A partir de 1749 en que la Real Hacienda empieza a administrar las rentas, las rondas se unificaron, pasaron a depender del Estado y constituyeron los resguardos de rentas. Siguió habiendo tantos resguardos como rentas hasta que, por Real Orden de 5 de diciembre de 1779, se unifican en el Resguardo General de Rentas (si bien siguió existiendo el Resguardo Marítimo de forma independiente). En el año 1815, el Resguardo de la Real Hacienda en la provincia de Alicante lo componían unas 230 personas (Xaramilla, 1815).

Debido a la gran violencia con que se empleaban los contrabandistas y saqueadores de las rentas estancadas como la sal, era muy habitual que los empleados del Resguardo tuvieran que ser auxiliados por el Ejército. Sin embargo, el continuo aumento del contrabando propició la necesidad de un cuerpo militar dedicado, en exclusiva, a su persecución. Fue así como en 1820 se organizó militarmente un Resguardo para costas y fronteras, disuelto tres años después.

No sería hasta 1829, mediante un Real Decreto de 9 de marzo, cuando se fundó el Real Cuerpo de Carabineros de Costas y Fronteras, completado por un Resguardo Civil que ejercía en el interior. En los años siguientes se sucedieron las reorganizaciones y cambios de nombre. En 1833 se funden los resguardos militar y civil en el Cuerpo de Carabineros de la Real Hacienda, cuyos miembros pierden el carácter militar y pasan a ser empleados del Ministerio de Hacienda. En 1837 se militariza de nuevo en cuanto a la organización y la disciplina, pero el cuerpo, que ahora se llama de Carabineros de la Hacienda Pública, sigue formado por paisanos y dependiendo del Ministerio de Hacienda.

En 1842, mediante Decreto de 6 de agosto, se encomienda al mariscal de campo Martín José de Iriarte la reorganización militar del a partir de entonces conocido como Cuerpo de Carabineros del Reino. En 1848 el Cuerpo de Carabineros se integra en el Ejército y pasa definitivamente a depender del Ministerio de Guerra, en cuanto a organización, régimen y disciplina, y del de Hacienda, para las particularidades del servicio y la percepción de haberes. Todavía habría un nuevo cambio de nombre en 1931, cuando pasaron a denominarse Cuerpo de Carabineros de la República. Después de la Guerra Civil, por la Ley de 15 de marzo de 1940, se suprimió el Cuerpo de Carabineros y su personal quedó integrado en la Guardia Civil.

La Dirección General del Cuerpo de Carabineros se hallaba en Madrid, formando parte de la Administración central del Ejército. La fuerza del instituto se dividía en Comandancias que tomaban el nombre de la provincia donde servían; en el caso de Alicante fue la 6ª Compañía (Simón-Martínez, 2009).

Como los Carabineros fueron la evolución natural de los antiguos Resguardos de Rentas y Puertos, es probable que en Torre Vieja se establecieran de manera simultánea a la creación del Cuerpo en 1829, si bien la primera vez que se constata documentalmente la presencia de Carabineros en Torre Vieja es a través de una Real Orden de 30 de septiembre de 1836, en la que se los cita desempeñando labores de vigilancia de las salinas.

II.2. El cuartel de carabineros de Punta Prima

Durante el tercio inicial del siglo XIX, la costa de la por entonces Gobernación de Orihuela todavía estaba bastante despoblada, y dotar de vigilancia a todo el sector marítimo implicaba la construcción de cuarteles litorales, además de la fuerza principal establecida en Torre Vieja. Hay que tener en cuenta que los desplazamientos en aquellos años se realizaban a caballo o a pie, y acudir a puntos lejanos implicaba un tiempo precioso para los malhechores y contrabandistas. Así fue como se construyeron los cuarteles de Carabineros de Punta Prima y Cabo Roig (este último, en la actualidad sede del destacamento «Teniente Morejón» del Ejército de Tierra), probablemente al inicio del segundo tercio del siglo XIX.

Lo que sí es seguro es que en 1881 ya estaba en servicio el cuartel de Carabineros de Punta Prima, ya que fue reflejado en el levantamiento realizado por la comisión hidrográfica al mando del capitán de fragata Rafael Pardo Figueroa, y que se publicaría en 1883 como «Plano de la Rada de Torrevieja a escala 1:13.500» de la serie de cartas náuticas nacionales (Galant *et al.*, 2004: 172-174). En este plano cartográfico, el Cuartel de Carabineros aparece grafiado con dos edificios: uno alargado y orientado en el eje N-S (que en lo sucesivo será considerado el edificio principal del cuartel) y otro más pequeño situado a poniente del anterior.

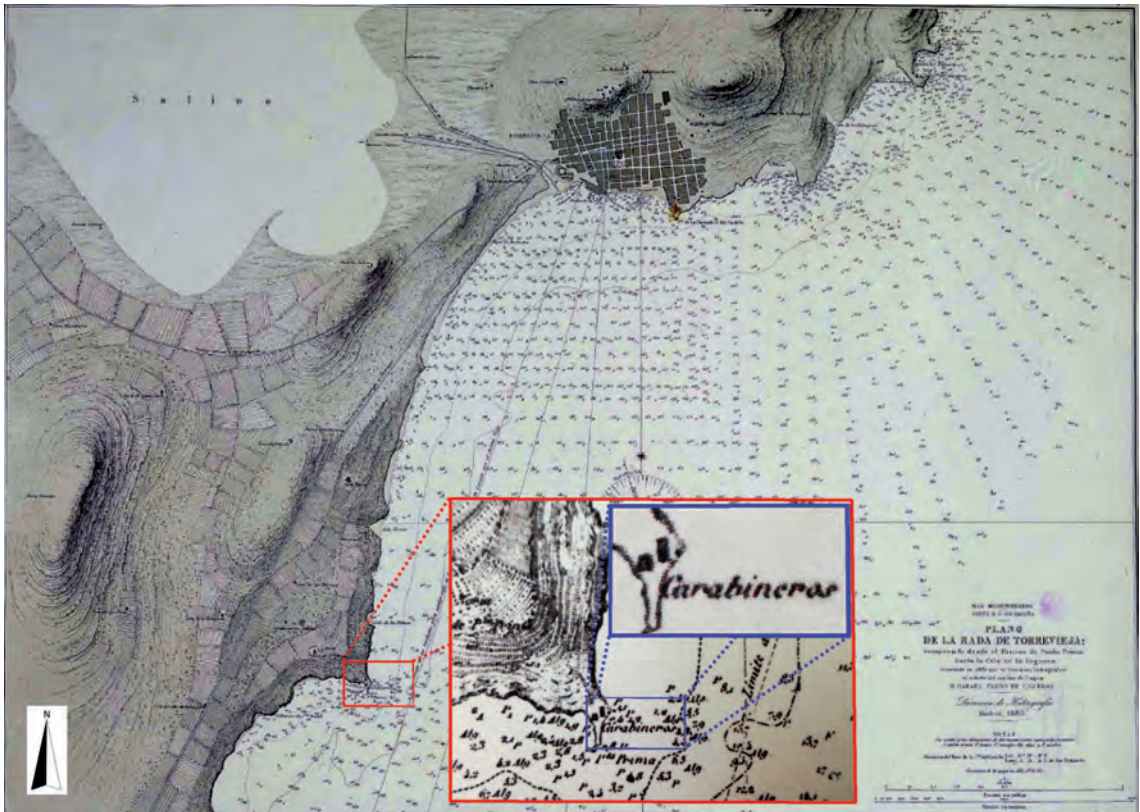


Fig. 2. Plano de la Rada de Torrevieja de 1883 (corregido en 1887), de Rafael Pardo Figueroa, donde se indica la ubicación del Cuartel de Carabineros en Punta Prima.

En la Geografía General del Reino de Valencia (Carreras-Candi, 1913), en el volumen de la provincia de Alicante, redactado por F. Figueras Pacheco, se incluye también un plano en el que se grafiá el Cuartel de Carabineros con dos edificaciones.



Fig. 3. Plano de “Torrevieja. - Rada Meridional, desde Cala Ferris á Cala Mosca” de 1913. Geografía Gral. Del Reino de Valencia. Provincia de Alicante. C. Carreras Candi / F. Figueras Pacheco.

En el fotograma del vuelo de C.H.S./Ruíz Alda de 1929-1930 se puede comprobar la existencia del edificio principal del cuartel (Construcción 1 según nuestra terminología), el edificio de menor tamaño (Construcción 2) y, claramente, una serie de tres construcciones situadas al oeste del conjunto antes mencionado (Construcción 10), dos de las cuales (Construcción 9), las más occidentales, parecen unidas por un muro.

De igual manera, se atisba una edificación que podría coincidir con el aljibe de mayor alzado (Construcción 3), al oeste de la Construcción 1 y al norte de la Construcción 2. Se reconoce la Construcción 7, distinguiendo también la existencia de tres construcciones circulares y, posiblemente, una cuarta (cc). En adelante todas ellas se denominarán C-1 y variantes.

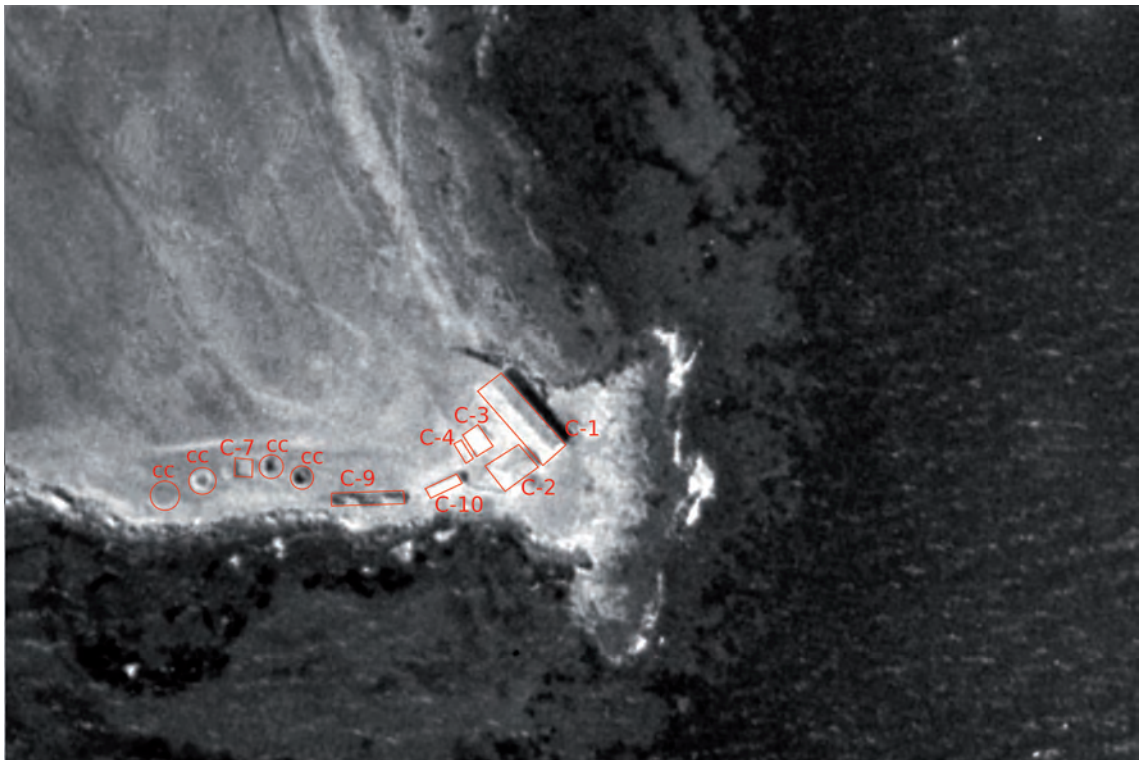


Fig. 4. Vuelo de la C.H.S./Ruíz de Alda (1929-30). C-1: Cuartel. Edificación principal. C-2: Cuartel. Edificación secundaria. C-3: Aljibe. C-4: Aljibe, C-10: Edificio auxiliar (¿cuadras?), C-9: lavaderos, C-7: Construcción. CC.- ¿Construcciones circulares?

II.3. Intervención arqueológica y descripción de los elementos del cuartel de carabineros de punta prima

Se ha llevado a cabo una intervención arqueológica cuya ejecución ha supuesto la documentación de los bienes patrimoniales más destacados del conjunto existente en Punta Prima. Se ha actuado sobre la totalidad de la zona situada en el extremo de la formación geológica, documentando un conjunto constituido por dos edificaciones que formarían la zona central

del Cuartel de Carabineros, utilizadas y remodeladas en el marco de la refortificación de la línea de costa, para la protección de la base militar de Cartagena y de los aeródromos cercanos, mediante la instalación de cuatro cañones Vickers-Amstrong de 76,2 mm que estaban operativos en la Guerra Civil, como se verá más adelante.

Las construcciones exhumadas fueron convenientemente tapadas por la promotora con un manto de fibra geotextil sobre el que se colocó una capa de tierra seleccionada, impidiendo de esta manera el deterioro de las construcciones descubiertas y evitando accidentes a los visitantes.



Fig. 5. Vista general de la zona correspondiente a las construcciones relacionadas con el Cuartel una vez finalizada la intervención (Foto: Alebus).

II.3.1. C-1. Cuartel. Edificio principal

En el momento de iniciar los trabajos de excavación, se podía reconocer sin dificultad la mayor parte de las construcciones del edificio principal, arrasadas hasta la cota de circulación general de la zona.

Aprovechando esta ventaja inicial, se planteó la intervención con el objetivo de documentar los elementos constructivos que lo forman, definiendo pavimentos y muros, así como umbrales y posibles pasillos perimetrales.

La actuación arqueológica ha consistido, por un lado, en la limpieza de las acumulaciones superficiales y el careo de los muros. Además, se han realizado 4 sondeos con el objetivo de caracterizar los elementos integrantes de la construcción.

La realización de la actuación de limpieza superficial no aportó materiales arqueológicos significativos.

Se trata de un edificio de planta rectangular situado en el extremo oriental del conjunto de edificaciones existente en el promontorio donde se construyó el cuartel. Según testimonios orales recogidos, fue derribado entre finales de la década de los 50 y comienzos de la del 60 del siglo pasado. Por la fotografía aérea, sabemos que se mantiene en pie, como mínimo, hasta el año 1956, pudiéndose observar que ya está derruido en la fotografía del Vuelo Interministerial (1973-1986), habiendo incluso retirado la totalidad del escombros.

A pesar de que no se ha podido encontrar imagen alguna que nos pueda ayudar a reconstruir la forma del edificio, la estructura visible, el modelo proporcionado por edificios similares (como los cuarteles de Carabineros de Calpe o El Albir, construidos en 1833 y 1829 respectivamente) y los testimonios orales recogidos entre personas que lo conocieron y recorrieron² una vez cerrado, indican, entre otras cuestiones, que estaba techado a dos aguas con teja árabe. Refuerza el testimonio oral el hecho de haber encontrado fragmentos de este tipo de material de construcción durante el proceso de excavación arqueológica, en estratos de relleno con restos de escombros producto del derribo de la construcción. Los testimonios orales aportan otro elemento peculiar, lógicamente no encontrado en la actuación arqueológica dado el grado de arrasamiento del edificio: la cubierta a dos aguas del cuartel tenía sendos rebajes en las esquinas norte y sur que conformaban una reducida plataforma de alrededor de 3 m², con funciones de vigilancia y defensa, a la que se accedía desde el interior mediante una trampilla.

Estructura del edificio.

- Longitud total: 26,80 metros
- Anchura total: 8,40 metros
- Orientación eje mayor: NNO-SSE



Fig. 6. Cuartel de El Albir (Alicante).

² Justo Montesinos, José Antonio Ruiz y Antonio Fructuoso comunicaciones personales en mayo de 2019 y septiembre de 2020.

A pesar de que el edificio se encuentra arrasado hasta la cota de cimentación, se puede reconocer la estructura general. Al interior, el edificio está dividido en sentido longitudinal por un muro central que configura dos crujías idénticas. Este muro de carga serviría de apoyo a las vigas del techo, dando lugar a una cubierta a dos aguas.

La estructura es relativamente sencilla. Se divide en una serie de habitaciones que se repiten, con los muros alineados, en ambas crujías. El esquema es simétrico en ambos ejes, repitiéndose a partir del muro central longitudinal ya aludido, y de otro transversal que, en este caso, no es de carga, sino que corresponde a la alineación de una subdivisión interna entre estancias.

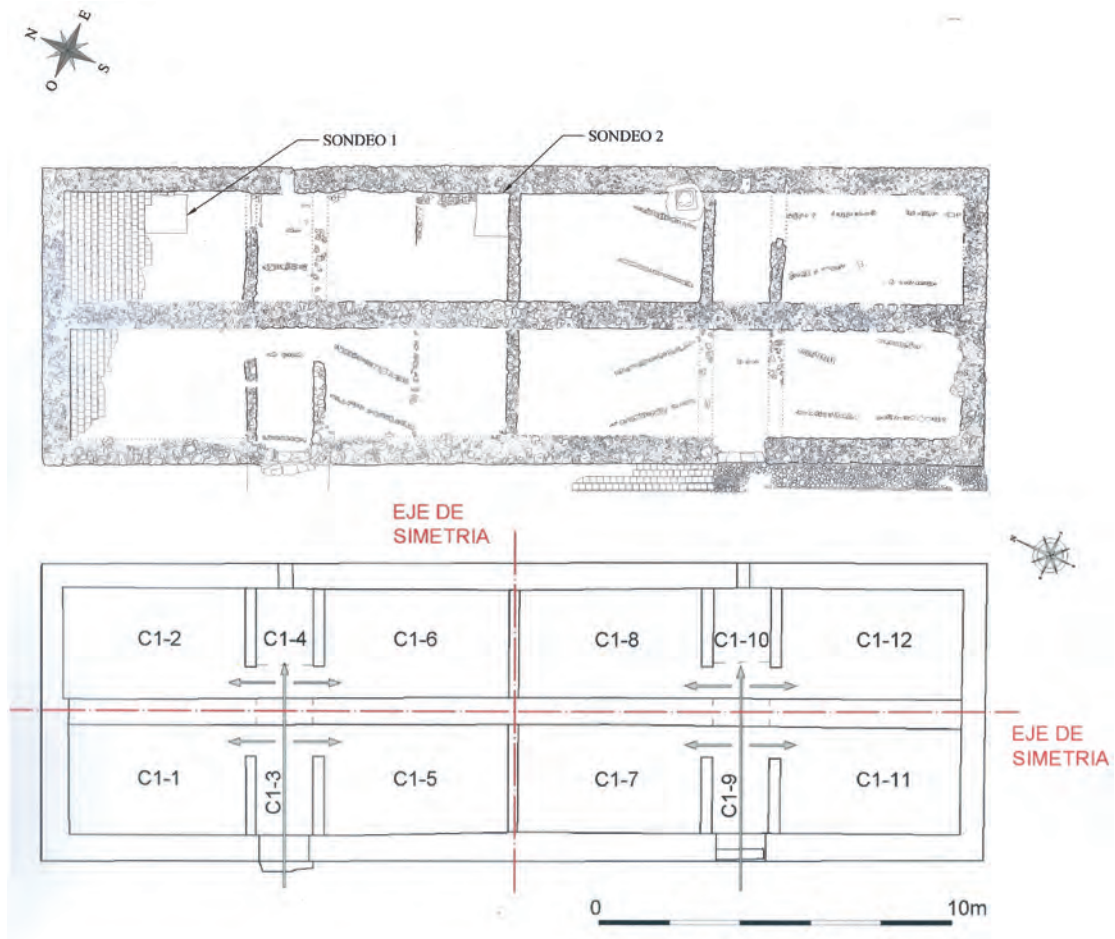


Fig. 7. Esquema con indicación de las estancias y representación de los ejes de simetría del cuartel. Planta excavación.

A partir del eje transversal, se repiten a ambos lados las diferentes estancias. Todas presentan una anchura de 3 m, adosándose los muros medianeros a los de carga. En primer lugar, se observa la existencia de una habitación de 5,20 m de longitud, seguida de otra de

1,60 m de longitud y finalmente por otra, nuevamente de 5,20 m. En sentido longitudinal, es como si el edificio fuese el resultado de la unión de dos construcciones idénticas. A cada uno de estos “edificios” se entra por la estancia de 1,60 metros, provista de sendos umbrales de acceso claramente identificables. En el tramo más cercano al muro de carga longitudinal, se abre un vano a cada uno de los lados que permite el acceso a las habitaciones situadas a izquierda y derecha. Se atraviesa por un vano la alineación del muro de carga, accediendo al tramo oriental. De frente, la letrina, reconocible por la existencia de una abertura en el muro de carga oriental para el canal de evacuación hacia el mar de las aguas sucias. A ambos lados, otra vez en la zona más cercana al muro central, los vanos de acceso a las habitaciones situadas a derecha e izquierda del pasillo-distribuidor.



Fig. 8. Vista general del cuartel tras la excavación (Foto Alebus).

El nivel de arrasamiento de la estructura es tal que en la mayor parte de casos los muros no conservan alzado. Sólo en lugares puntuales donde se ha mantenido el pavimento es posible intuir las características de los muros a partir de la cimentación.

La cimentación de los muros de carga presenta una anchura de 80 cm, siendo la fábrica de mampostería por hiladas tomada con mortero de cal, probablemente aérea, con arenas finas de color blanquecino y gravas y cantos rodados de diferentes calibres, hasta 45 mm. Los mampuestos se pueden identificar con la costra caliza local (costra caliche).

Se conservan restos de un único nivel de pavimentación formado por dos tipos de baldosa. Por un lado, un suelo de barro constituido por losetas de 20 x 20 x 2 cm, de color amarillo-crema, con alguna pieza de color rojizo; por otro, losas de pavimento hidráulico de iguales dimensiones, con decoración formada por cuartos de baldosa de color gris y granate alternados.

La mayor parte del pavimento del edificio fue expoliado. Hay zonas en las que son claramente visibles las huellas de las baldosas arrancadas. El área mejor conservada corresponde con las dos habitaciones a cada uno de los lados del muro central transversal, en la zona más cercana al extremo septentrional de la construcción (Estancias C1-1 y C1-2). Aquí es visible una considerable extensión del suelo de barro cocido, situada en el lado más alejado de la puerta de acceso a las estancias. En la más cercana, el pavimento estaba formado por la baldosa hidráulica descrita. Hay indicios que apuntan a que el mismo esquema se repetía en las habitaciones al sur del pasillo distribuidor (C1-5 y C1-6), ya que en la C1-6 se conservan restos de baldosa de barro e hidráulica que repiten el esquema anterior. Parece como si hubiesen reservado el pavimento más valorado para la zona de la habitación más cercana a las entradas, estando, posiblemente, la del fondo, cubierta por camas u otro tipo de mobiliario. La letrina correspondiente a la C1-4 conserva también restos muy arrasados de pavimento de baldosas de barro de color amarillo.

En la mitad simétrica meridional del edificio no hay restos de pavimentación conservados, aunque es muy probable que se reprodujese el esquema anterior.



Fig. 9. Detalle del pavimento del edificio C-1 (Foto Alebus).

Se conserva un tramo de acera exterior del edificio, adosado al borde del muro oriental, en el que se abre los umbrales. Tenemos constancia por las huellas dejadas en el pavimento de que, al menos, se extendía a lo largo de 15,30 m desde el vértice SO de la construcción, conservando sólo 11,75 m de pavimento; el resto fue expoliado.

En el tramo norte es de baldosa de barro macizo de color amarillento de 20x20x2 cm, mientras que, en el meridional, coincidiendo con la alineación del umbral, el pavimento pasa a ser de canto rodado y piedra caliza plana. En ambos casos, el borde exterior está delimitado por un ladrillo “del 4” colocado en vertical.

Desde el norte, mantiene una anchura de 1 m hasta el tramo meridional del umbral, coincidiendo con la esquina del edificio de menor tamaño (C-2), cuya presencia provoca que la acera dibuje un retranqueo desde el ángulo NE para dejar el hueco necesario para configurar un canal de evacuación de aguas.



Fig. 10. Vista de la acera perimetral del edificio C-1 (Foto Alebus).

II.3.2. C-2. Cuartel. Edificio secundario

Con anterioridad al inicio de la intervención arqueológica, se podía reconocer gran parte del perímetro exterior del edificio, que se encontraba sepultado por el derrumbe fruto del colapso del mismo. La excavación ha consistido, básicamente, en la retirada del escombros que cubría el pavimento y los muros de la construcción.



Fig. 11. Vistas del edificio C-2 anterior al inicio de la intervención arqueológica (Foto Alebus).

Se trata de un edificio de planta rectangular situado en el extremo meridional del conjunto que da forma a la zona del cuartel.

Por testimonios orales sabemos que la construcción tenía una sola planta. En el momento de iniciar la intervención arqueológica el interior se encontraba totalmente colmatado con los restos del derrumbe de techo y paredes, que se extendía por el exterior del mismo, formando un talud en el que sólo era visible la cara de los muros perimetrales en algunos puntos concretos.

Entre el escombros se han encontrado tejas planas (pocas), cuya presencia podría indicar que la cubierta era a una o dos aguas, pero también restos de un grueso paquete formado por ladrillo “del cuatro” (capa de hormigón de considerable espesor) ladrillo macizo de barro que podría identificarse con una cubierta plana pisable “blindada” de la que el ladrillo macizo sería el pavimento, el hueco el que uniese espacios entre vigas y el hormigón el

“blindaje”. Los ladrillos estarían apoyados en vigas de pino, de la que hemos encontrado dos en el derrumbe. Ambos planteamientos son meras suposiciones a la luz de los datos que barajamos en este momento ya que, además, el peso de esta estructura sería muy considerable.

Sin embargo, testimonios orales parecen confirmar esta última interpretación. Justo Montesinos Ruiz, que recorrió muchas veces tanto el edificio mayor C-1 como el menor C-2 después de que fueran clausurados, respecto a la cubierta del edificio secundario describe que era una terraza con antepecho o muro perimetral, totalmente transitable, a la que se accedía desde el interior por una claraboya y unos peldaños de hierro instalados directamente sobre el muro interior. Describe, además, que dicha cubierta, desde el interior al exterior, estaba formada por tablas clavadas a modo de cielo raso sobre estructura de madera, y encima ladrillos (elementos que sí han aparecido, como se ha descrito, en la excavación arqueológica).

Estructura del edificio.

- Longitud total: 11,50 m
- Anchura total: 6,50 m
- Orientación eje mayor: OSO-ENE

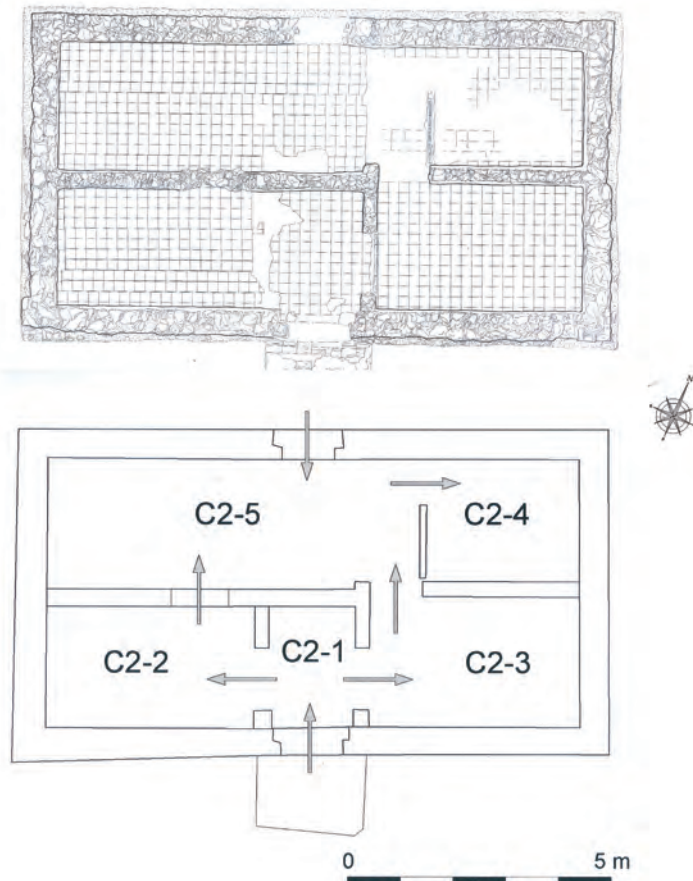


Fig. 12. Croquis distribución edificio C-2. Planta excavación.

El edificio conserva parte del alzado en los muros exteriores, así como en los interiores que dan forma a la estructura principal, habiendo perdido los tabiques de subdivisión en habitaciones. El espacio está dividido en cuatro habitaciones, debiendo añadir un recibidor principal y otro secundario, entre estancias.

La construcción se divide longitudinalmente en dos naves por la presencia de un muro central separado en dos tramos (no perfectamente alineados) a partir de la puerta de paso entre las dos estancias orientales. Ambas naves son accesibles desde el exterior por sendas puertas, que ocupan una posición centrada con respecto a los paños laterales.

La entrada principal se abre en el muro meridional. Está provista de una zona pavimentada en el exterior que hace la función de acera, si bien su extensión sólo ocupa el área correspondiente a la puerta y una franja de 45 cm a cada uno de los lados de las jambas (pilar fabricado con ladrillo macizo de 27,50 x 14 x 3,50 m); la longitud total es de 2 m y la anchura de 1,25 m. La fábrica es de ladrillo “del cuatro”, encontrándose enlucida con mortero de cemento. El umbral marca un escalón de entrada con la superficie enlucida de cemento; se puede observar la existencia de un grabado soliforme realizado sobre el mortero fresco. Presenta una anchura de 1,20 m, dibujando al interior el pilar en el que se encajaba la puerta, de apertura hacia el interior, con una anchura máxima de 1,45 m incluyendo el hueco del marco. Se conservan restos de uno de los quicios.

Desde esta puerta se accede a un recibidor (Estancia C2-1) de 1,80 m de anchura y 2,30 m de longitud, que permite el acceso a las habitaciones que se abren a cada uno de los lados. Estaba pavimentado con baldosa hidráulica de color granate, pero su alto grado de erosión hizo que la superficie fuese cubierta, al menos parcialmente, con mortero de cemento.



Fig. 13. Edificio C-2 (Foto Alebus).

El tabique de la habitación a la izquierda del recibidor (Estancia C2-2) no se conserva ni a nivel de cimentación, aunque se puede reconocer su alineación. La estancia presenta una longitud de 3,75 m y una anchura de 2,25 m. El suelo original parece estar compuesto, en el tercio septentrional de la estancia, por un pavimento de baldosa hidráulica con decoración predominantemente geométrica bícroma (granate y gris), con el centro del motivo en color crema enmarcado de negro. El meridional, por baldosa de barro cocido de color rojo-anaranjado. El suelo se encuentra en mal estado de conservación, por lo que parece que tuvo que ser reparado con parches de baldosa de barro amarilla e hidráulica de color gris y granate. Con todo, cabe la posibilidad de que la totalidad de la habitación estuviese pavimentada en origen con el piso hidráulico policromado.

Junto al tabique de separación con el recibidor se abrió un vano que comunicaba con la estancia de la crujía norte (Estancia 5). Aunque no se ha terminado de retirar el relleno con el fin de garantizar la estabilidad de los enlucidos de esta zona, parece que el cierre corresponde, como veremos más adelante, a un cambio de la organización interna del edificio.

La habitación a la derecha del recibidor (Estancia C2-3) se encuentra separada de este por un muro de mampostería de 25 cm de anchura en el que se abre un vano de 1,20 m de anchura. Presenta una longitud de 4 m y una anchura de 2,40 m; el pavimento, completo, está formado por losas monocromas de baldosa hidráulica de color gris y granate alternadas, con reparaciones puntuales del mismo material, pero con decoración dividida en cuatro cuadrantes (dos grises y dos granates alternados).

Igual que ocurría en el caso de la Estancia 2, En el extremo NO de la habitación se abre un vano de 1 m que da acceso a la Estancia C2-4, en la otra nave. La entrada está presidida por un pequeño pasillo en el que se abre un vano que permite el acceso a la habitación. El vano fue cegado.

En la Estancia C2-4 (4,20 x 2,30 m), el tabique de separación con la habitación situada al oeste (Estancia 5) no se conserva, aunque sí el arranque del pilar de ladrillo en el que se apoyarían las jambas. También es visible el murete de ladrillo tomado con mortero de cemento que separa el extremo oriental de la estancia. Para su construcción se hizo una zanja que rompió el piso, formado por baldosas hidráulicas grises y granates, por lo que debemos considerar esta obra como una remodelación del espacio original. Tras la construcción de este tabique, la habitación se reduce a 3 m de longitud, correspondiendo el espacio restante al pequeño recibidor. Parte del suelo de esta habitación fue arrancado y acopiado en la Estancia 2, quedando posteriormente cubierto por el escombro fruto del derrumbe del edificio.

La Estancia C2-5 presenta unas dimensiones de 5,90 m de longitud y 2,50 m de anchura, longitud que coincide con la de las estancias 1 y 2 sumadas. En una segunda fase se abrió un vano en muro de cierre septentrional que permitía el paso a esta habitación desde el

exterior. Presenta una longitud de 90 cm, con apertura hacia el interior; se puede reconocer el alojamiento del marco de la puerta en el mortero de yeso en el que estaba colocado.

El pavimento, con múltiples reparaciones, está formado por baldosas de 20 x 20 cm que corresponden a todos los tipos representados en las diferentes estancias del cuartel. La mezcla de tipos de baldosa indica un alto nivel de reparación del suelo con los materiales que tenían a su disposición (o que aprovecharon los retales sobrantes de la pavimentación del resto de las estancias para formar el suelo de la presente).



Fig. 14. Detalle del pavimento del edificio C-2 (Foto Alebus).

Las subdivisiones y reformas evidenciadas en este edificio indican que sufrió una remodelación considerable de su estructura en un momento no precisado. La estructura original debía tener una sola puerta, la meridional, que daba acceso al recibidor (Estancia C2-1) y desde aquí a cada una de las estancias situadas a los lados (C2-2 y C2-3). Desde cada una de ellas se entraría a las situadas en la crujía septentrional, suponiendo por tanto que se mantenía el esquema de dos habitaciones separadas en esta nave.

En un momento indeterminado, se ciegan las puertas de paso a las estancias de la nave norte, abriendo el vano sobre el muro exterior más septentrional y construyendo el pequeño tabique que da lugar a la antesala que permite el acceso a la Estancia 4, dividiendo de esta manera el edificio en dos mitades independientes.

II.3.3. C-3. Aljibe

Con anterioridad al inicio de los trabajos, el aljibe se encontraba relleno con tierra casi en su totalidad. No se ha procedido a la excavación del interior por motivos de seguridad, evitando la posibilidad de que se produjesen caídas de las personas que visiten la zona al retirar las vallas tras la intervención arqueológica. Hemos centrado la actuación en el descubrimiento y caracterización del muro de cierre meridional, obteniendo los datos necesarios para la redacción del proyecto de restauración.

Al norte de la C-2 y al oeste de la C-3, se puede observar la existencia de un aljibe de planta rectangular, con unas dimensiones de 5,80 X 5,50 m, teniendo el eje mayor una orientación NNO-SS.



Fig. 15. Aljibe C-3 (Foto Alebus).

La fábrica es de mampostería de la ya mencionada piedra caliza local, con mampuestos de tamaño medio tomados con mortero de cal con arena, grava y canto rodado.

El estado de conservación de esta construcción es relativamente bueno. Conserva todos los paramentos menos el de cierre meridional, que ha perdido gran parte de su alzado. La intervención arqueológica realizada informó de la continuidad de este muro por debajo de la cota de circulación actual, así como de la anchura de la fábrica, que se cifra en 45 cm. La bóveda se encuentra prácticamente completa, salvo alguna pérdida puntual de mampuestos.

En el año 2010 el interior fue rellenado con tierra y los restos de muros del edificio C-2, para evitar la entrada de personas al interior de la construcción y, con ello, la probabilidad de accidentes. En la excavación sólo se ha retirado el relleno interno suficiente como para permitir la documentación del muro de cierre, impidiendo de esta manera la entrada de personas. Al exterior de las diferentes fábricas se observa la existencia de restos de enlucido con un mortero de cal hidráulica.



Fig. 16. Vista lateral del aljibe C-3 (Foto Alebus).

El aljibe se nutría de los aportes de dos pozos de decantación, C-4 y C-5, cuyas características trataremos en el apartado correspondiente. Aunque puede que existiese, no se ha documentado un sistema de recogida de aguas pluviales procedentes de los tejados de los edificios circundantes que pudiese estar conducido hasta el aljibe para su alimentación.

II.3.4. C-4. Aljibe

El aljibe que nos ocupa se encuentra al oeste del anterior. Paralelo a éste, se encuentran muy próximos, ya que sólo 50 cm separan el muro occidental de la C-3 del oriental de la C-4.

El aljibe era parcialmente visible con anterioridad al inicio de la intervención arqueológica. Se podía reconocer la zona más meridional y parte de la estructura de la cubierta. El interior se encontraba colmatado prácticamente en su totalidad.



Fig. 17. Aljibe C-4. Vista previa a la excavación (Foto Alebus).

La intervención arqueológica proyectada tenía como objetivo delimitar la construcción en su totalidad y caracterizarla a partir de la excavación de parte de su relleno interior. A medida que avanzaban los trabajos en la zona interior, se descubrió parte de la cubierta original del aljibe, rota y desplazada, soportada por un irregular relleno interior de tierra, depositado de manera que creaba falsos apoyos sobre huecos. Una vez comprobada la naturaleza del relleno, y dado que para su excavación era necesario pisar sobre los restos de la cubierta caída, se decidió no continuar con las tareas de excavación con el objetivo de evitar accidentes, lo cual impidió disponer de una visión completa de la planta del aljibe.

A pesar de las dificultades, la intervención arqueológica ha permitido conocer la estructura y características de la construcción. La mayor parte de la estructura es visible; sólo faltaba comprobar la disposición del muro de cierre oriental para conocer las dimensiones. La realización de un pequeño sondeo permitió documentar la alineación del recorte realizado sobre la base geológica para la construcción del citado muro, aportando la información necesaria.

Se trata de una construcción de planta rectangular de 8 x 4 m (contando el espesor de los muros laterales).

En el extremo meridional de la construcción se abre un brocal de forma cuadrada de ladrillo de barro macizo de 27,5 x 14 cm. Construido en el eje longitudinal de la bóveda, presenta unas dimensiones exteriores de 1 m de lado, siendo el hueco interior de 75 x 75 cm.

La construcción se alimentaba de los aportes hídricos provenientes de los dos pozos de decantación C-5 y C-6, de los que parten sendas canalizaciones que vierten en el interior del aljibe.

Como hemos apuntado, en la actualidad sólo es visible parte de la bóveda que forma la cubierta, así como el arranque del muro lateral situado al oeste. Este último, se identifica con un muro de fábrica de mampostería caliza (costra caliche) tomada con mortero de cal aérea, arenas y cantos de pequeño calibre con un espesor mínimo de 45 cm; sobre él se apoyaría la bóveda que forma la cubierta.

La bóveda está constituida por una fábrica “tipo sándwich” que en la superficie de trasdós e intradós está formada por sendas capas de ladrillo macizo de 27,50 x 14 x 3,50 cm colocados con el lado largo paralelo al eje longitudinal del aljibe, separadas por una capa de mortero de cal hidráulica de 3,5 cm de espesor. Se conserva en la totalidad del tercio oriental del aljibe, parcialmente enterrada por el relleno que forma la superficie de circulación actual, así como en el extremo meridional, coincidiendo con la zona en la que se abre el brocal. Desconocemos la profundidad que alcanza el vaso del aljibe, que sólo ha sido excavado hasta documentar su planta por razones de seguridad.



Fig. 18. Detalle del aljibe C-4 (Foto Alebus).

II.3.5. C-5. Pozo decantación

La excavación arqueológica llevada a cabo en esta construcción se ha limitado a su caracterización inicial, retirando las acumulaciones superficiales hasta descubrir la estructura general. No se ha profundizado la excavación del pozo de decantación para evitar posibles accidentes derivados de caídas de las personas que frecuentan la zona. Se ha priorizado la obtención de la información necesaria para redactar el proyecto de restauración que lleva aparejada la intervención, posponiendo la finalización de los trabajos de excavación para el momento en el que se ejecuten los trabajos de restauración y puesta en valor asociados al proyecto, momento en el que se podrán tomar las medidas que garanticen la seguridad de la visita.

Al norte del aljibe C-4, la intervención arqueológica realizada ha revelado la existencia de un pozo de decantación de planta cuadrada C-5, que se nutría de los aportes de un canal que se abre en el muro occidental. El pozo serviría para que las aguas suministradas por la acequia reposasen, dejando que las partículas más pesadas se fuesen al fondo, permitiendo de esta manera que el agua que entraba en los dos aljibes a los que surtía estuviese limpia.

Los muros presentan la misma orientación que el citado aljibe (prácticamente N-S y E-O, con una ligera desviación hacia el oeste). Dan forma a una estructura de 2 x 2 m (cara interna) con las esquinas redondeadas de la que parten dos construcciones.

Del tramo superior conservado del muro de cierre meridional parte una conducción formada en los laterales por sendos muretes de mampostería con escaso alzado conservado. No ha llegado hasta nuestros días la cubierta de la canalización, que debía estar formada por piedra de tendencia plana. El suelo está constituido por una capa de mortero de cal hidráulica, material con el que también se enlucen los muretes laterales. Parece que, en el punto de encuentro entre el inicio del canal desde el pozo, se puede adivinar la huella del alojamiento de una tabla que podría haber servido como partididor en el caso de que se quisiese impedir la entrada de agua al aljibe C-3, aunque el estado de conservación no permite una identificación segura.

La anchura de la conducción en el punto de encuentro con el pozo es de 40 cm, reduciéndose a lo largo de los 2,40 m de canal hasta alcanzar los 25 cm en el punto de entrada al aljibe C-3, que se abre en la pared septentrional del mismo.

En la esquina SO del pozo se abre un nuevo canal. Este suministraba agua al aljibe C-4, al que entra por debajo de la bóveda por su esquina nororiental. Conserva parte de la cubierta en el tramo de contacto con el pozo y con el aljibe, así como la práctica totalidad del alzado de los muretes laterales, contruidos de la misma manera que en el caso anterior.

En el punto de encuentro con el pozo, se observan los restos de una reja metálica que debería impedir el acceso de animales al aljibe. Aquí, la anchura de la conducción es de 35 cm y la altura hasta la cubierta de unos 20 cm. Conforme se acerca al aljibe,



Fig. 19. Pozo de decantación C-5 y sistema de conducciones. Foto Alebus.

la construcción pierde algo de anchura, llegando a tener 20 cm en el lecho. La longitud máxima visible es de 2,95 m; su trazado rectilíneo presenta una leve curva en el tramo de encuentro con C-4. Tanto las paredes como el suelo del canal parecen estar enlucidos con mortero de cal hidráulica.

Como hemos indicado anteriormente, en la zona central de la pared oriental del pozo se abre el canal de alimentación, que se cegó de manera voluntaria, muy probablemente cuando se construye el pozo de decantación C-6. Presenta una anchura de 35 cm, no siendo visible el resto de la conducción.

Los muros que dan forma al pozo, constituidos por mampostería de piedra caliza local y tomados con mortero de cal aérea con arena y cantos de pequeño tamaño, presentan una anchura de 50 cm. Aunque no se conserva la totalidad del alzado, parece que la obra original no alcanzaba una cota mucho más elevada que la de la coronación de las piedras que forman la cubierta de la conducción que comunica con el aljibe C-4.

En la actualidad los muros presentan un alzado máximo en torno a los 0.45 m, planteando como hipótesis que la profundidad máxima de la construcción ronde los 1.50 m, cota suficiente para que se produzca la decantación.

II.3.6. C-6. Pozo decantación

Igual que en otros casos, la excavación arqueológica llevada a cabo en esta construcción se ha limitado a su caracterización inicial, retirando las acumulaciones superficiales hasta descubrir la estructura general. No se ha profundizado la excavación del pozo de decantación para evitar posibles accidentes derivados de caídas de las personas que frecuentan la zona. Se ha priorizado la obtención de la información necesaria para redactar el proyecto de restauración que lleva aparejada la intervención, posponiendo la finalización de los trabajos de excavación para el momento en el que se ejecuten los trabajos de restauración y puesta en valor asociados al proyecto, momento en el que se podrán tomar las medidas que garanticen la seguridad de la visita.

El segundo de los pozos de decantación se ubica al sur del aljibe C-4, a 1,25 m de su extremo meridional. Presenta una planta circular de 1,30 m de diámetro C-6. La fábrica es de ladrillo macizo tomado con mortero de cal. Sólo es visible un alzado de unos 25 cm.

El pozo se alimenta a partir de un canal que incide por el oeste. Se trata de una conducción abierta con forma de abanico, con el lado corto tangente al borde del pozo. Está delimitada en el extremo norte por un murete de mampostería, prácticamente perdido, y por un segmento de muro por el lado sur, constituido en este caso por una gran piedra. Ambos están enlucidos con mortero de cal.



Fig. 20. Pozo de decantación C-6 y sistema de conducciones (Foto Alebus).

El suelo está formado por una capa de mortero de cal hidráulica con árido y pequeños cantos. Se conserva una superficie de 1,30 m² de pavimento, con una anchura en el borde exterior de 1,55 m que se reduce hasta los 40 cm en el borde del pozo. La zona inmediata al borde exterior del pozo está reforzada con ladrillo macizo para evitar la acción erosiva del agua.

Desde el borde norte del pozo sale una conducción cuya función era abastecer de agua al Aljibe C-4. Presenta una orientación SSO-NNE, una longitud visible de 1,32 m, y una anchura de canal de 20 cm, que se abre ligeramente en la zona de contacto con el pozo. Los muretes laterales están formados por ladrillos macizos colocados con el lado largo contra el suelo; este mismo tipo de piezas sirve para crear la cubierta, que sólo se conserva en el tramo más cercano al aljibe. El revestimiento de paredes laterales y suelo es de mortero de cal hidráulica.

La conducción que surte de agua al Aljibe C-3 parte del borde oriental del pozo con dirección SO-NE para, después de un recorrido de 5,85 m, desaguar en el interior de esta construcción a través de la pared que la cierra por el sur. Igual que el caso anterior, las paredes laterales están formadas por el mismo tipo ladrillo, aunque no se conservan en el tramo más cercano al aljibe y gran parte de las que dan lugar al borde septentrional se encuentran vencidas hacia el interior del canal. No quedan restos de la cubierta, que muy probablemente fuese también de ladrillo macizo. El lecho de la conducción, de mortero de cal hidráulica, presenta una anchura en torno a los 15 cm y, como en el canal que alimenta al otro aljibe, se abre en el punto de contacto con el borde del pozo.

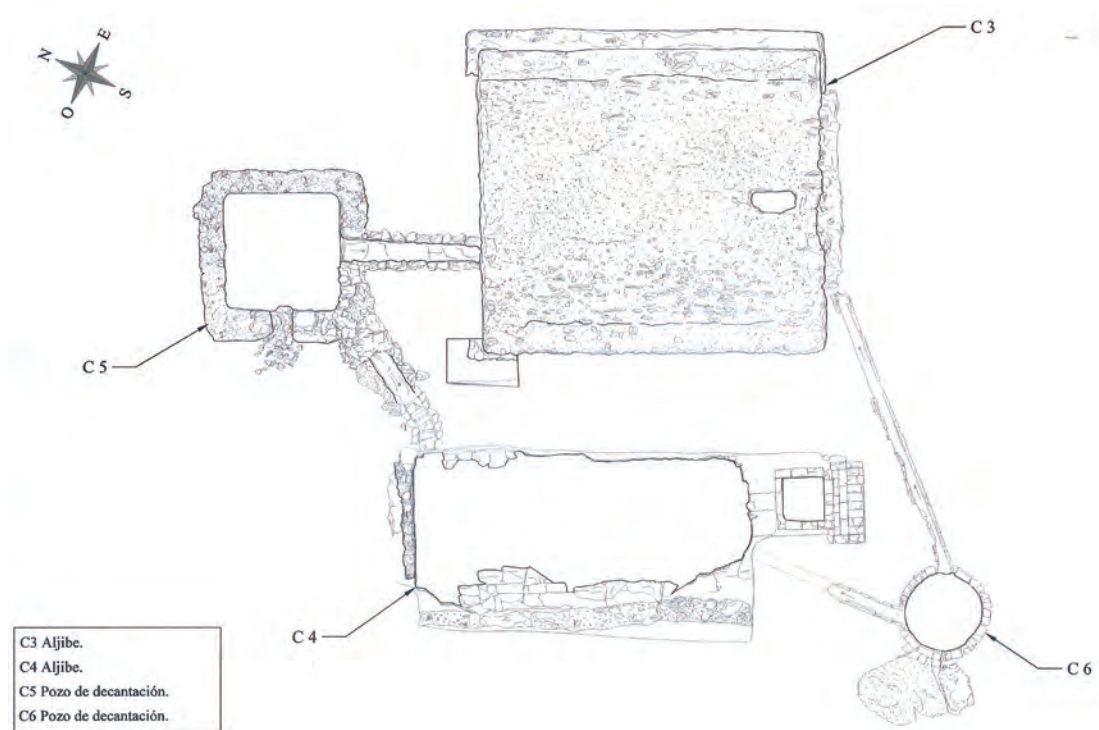


Fig. 21. Planta de los aljibes C-3 y C-4, pozos de decantación C-5 y C-6 y sistemas de conducciones.

II.3.7. C-10 y C-9. Otras construcciones

Como se ha indicado anteriormente, en el Vuelo de C.H.S./Ruíz de Alda se pueden distinguir, en ocasiones intuir, la existencia de una serie de construcciones contemporáneas al momento en el que los edificios de los cuarteles C-1 y C-2 y los aljibes C-3 y C-4 ya están construidos.

En la zona más cercana a los cuarteles, las fotografías aéreas del vuelo CHS/Ruíz de Alda revelan la existencia de una construcción de planta rectangular, con el lado largo paralelo a la línea de costa, muy próxima a la franja donde baten las olas (C-10). Se puede distinguir a ras de suelo la existencia de restos de construcciones que forman un rectángulo cerrado por la cara norte, mientras que la sur ha sido destruida por el desplome de la plataforma rocosa donde se asentaba por acción de la erosión marina. Se puede distinguir la presencia de un muro de 7,50 m de longitud perpendicular a la línea de costa, del que parten en ambos extremos sendos muros con dirección al mar. En el actual cortado que delimita la plataforma continental, se reconocen los restos de una conducción de agua que podría identificarse con un desagüe.



Fig. 22. Restos de la construcción C-10 (Foto Alebus).

Algo más al norte, en la misma línea de costa y con igual orientación, en las fotografías aéreas parece reconocerse la presencia de dos construcciones rectangulares de pequeño tamaño unidas por un muro. En la actualidad sólo es visible un primer tramo de muro de mampostería de 4,50 m de longitud que correspondería con la más oriental de estas edificaciones y restos de una construcción rectangular con una longitud de 3,70 m y una anchura de 2,30 m que podría identificarse con la situada más al norte.

Los testimonios orales existentes³ señalan la presencia de unos lavaderos junto al cantil rocoso que daba al mar, que disponían de pilas de piedra arenisca para lavar la ropa, desagando dichas pilas directamente al mar. Los lavaderos eran a modo de porche abierto y tenían, al menos en parte, cubierta con teja redonda a dos aguas. Estas instalaciones podrían corresponderse a la construcción identificada como C-9. En este sentido hay que recordar que las mujeres de los caseríos cercanos al cuartel de Carabineros, o venidas desde Torrevieja, desempeñaban diferentes tareas domésticas, como el lavado de la ropa del personal militar o la limpieza de las instalaciones⁴.

Respecto a la construcción identificada como C-10 y situada entre los posibles lavaderos (C-9) y el cuartel C-2, aunque no ha podido determinarse tan claramente como los referidos lavaderos, se sugiere la posibilidad de que fuera algún tipo de edificio auxiliar de pequeñas dimensiones utilizado como cuadras. Al menos en los últimos años de uso del cuartel de Carabineros (C-1) por parte de la Guardia Civil, son varias las personas que recuerdan que, en el edificio C-10, estaban alojados dos o tres caballos para uso de los guardias civiles allí destinados. El desagüe localizado en la excavación arqueológica podría corresponder a la infraestructura para mantener la limpieza de la eventual cuadra, aprovechando la inclinación propia del terreno.

II.4. La vida en el cuartel de carabineros de Punta Prima

Para ser un cuartel pequeño, si se compara con la fuerza de carabineros existente en Torrevieja, se dispone de algunos datos de los hombres que sirvieron allí y de las principales labores que cumplían, así como algunos hechos ocurridos en el destacamento.

La dureza de la vida de los carabineros, el poco reconocimiento institucional que tenían, el continuo riesgo de enfrentamiento armado, y el hecho de que buena parte de los carabineros destinados en la zona de Torrevieja y Punta Prima procedieran de otras partes de la geografía nacional, incluidas las provincias de interior, motivaban las continuas peticiones de permutas con el fin de aproximarse lo máximo posible a sus provincias o pueblos de

³ En este caso coinciden las descripciones realizadas por Justo Montesinos y José Antonio Ruiz, que conocieron las instalaciones después de la Guerra Civil pero todavía en uso.

⁴ Carmen Ballester comunicación personal enero 2019.

origen. Es por la publicidad que se daba a estas permutas en El Correo Militar, publicación decana de los diarios militares españoles, por lo que conocemos los nombres de algunos de los hombres que prestaron servicio en Punta Prima, como el carabinero Bautista Roig Sillés en diciembre de 1886 (Anónimo, 1886: 3), el carabinero de segunda clase Francisco Domínguez Rodríguez o el cabo primero Luis Silva García, ambos en marzo de 1887 (Anónimo, 1887: 3).

Además de su función principal en el control del contrabando cotoero, los carabineros que vigilaban el litoral también intervenían, en multitud de ocasiones, en salvamentos y rescates marítimos, contribuyendo no solo a salvar la vida de los naufragos, sino también a recuperar las mercancías y otros efectos. Así fue como los carabineros prestaron auxilio a los nueve marineros y el capitán de un bergantín prusiano que, habiendo zarpado de Torre Vieja, embarrancó en las playas cercanas a Punta Prima (Anónimo, 1868: 1). Los días siguientes también se encargaron de recoger cuantos objetos del naufragio el mar arrojara a la costa.

En ocasiones, los objetos encontrados en las orillas durante sus patrullas no eran necesariamente fruto de naufragios, sino de caídas accidentales de mercancía desde los barcos que navegaban por la zona, como ocurrió en diciembre de 1897 (Anónimo, 1897b: 2), con varios barriles de vino. Los carabineros de Punta Prima procedieron a la publicación en la prensa de tal hallazgo, con el fin de que sus legítimos dueños pudieran reclamarlos, en el plazo de un mes, al comandante general del Departamento de Cartagena. Este procedimiento era el habitual para tales casos.

La presencia de los carabineros también suponía llevar el orden público y la seguridad a aquellos, por entonces, solitarios parajes costeros, por donde solían transitar gente de paso, viajeros, comerciantes y también los pocos vecinos de las casas de campo dispersas por el territorio. Providencial fue la actuación de una de las parejas de carabineros de Punta Prima el 11 de junio de 1891, pues lograron evitar que “*el sujeto llamado Salvador Sanquilla, natural de Orihuela, violara el pudor de una niña de corta edad*” (Anónimo, 1891: 2), procediendo a su arresto y puesta a disposición judicial.

Pero la naturaleza humana también mostró su faceta más deleznable en el Cuartel de Carabineros de Punta Prima, y además en fecha tan señalada como la nochebuena de 1896. Al anochecer de aquel 24 de diciembre, el carabinero Federico Ortiz Pastor fue muerto de un tiro por uno de sus compañeros, el carabinero Antonio Romera Rodríguez, poco después de haberse realizado el sorteo para los servicios de aquel día. Del Consejo de Guerra celebrado en Alicante con motivo de tal crimen, se dio cumplida noticia en la prensa de entonces (Anónimo, 1897a: 2). Para el acusado se solicitó la pena de muerte

Y entre estos y otros muchos servicios y hechos (como la contribución a la extinción del incendio que se produjo el día 3 de marzo de 1903 (Simón, 2009), en una casa situada entre los puestos de carabineros de Cabo Roig y Punta Prima, y en el que intervino el sargento Gabriel Pérez Font y fuerzas a sus órdenes), fue transcurriendo la historia de los

carabineros de Punta Prima hasta las primeras décadas del siglo XX, en el que este cuartel iba a iniciar una nueva etapa de su historia.

III. LA BATERIA ANTIAEREA DE PUNTA PRIMA

III.1. Introducción

Cuando ya se vislumbraba el inicio de la I Guerra Mundial, la ciudad de Cartagena fue elegida en 1913 para convertirse en la gran Base Naval de España en el Mediterráneo.

La aparición en la escena bélica internacional de los barcos de guerra acorazados y sus cada vez más potentes piezas de artillería de abordo (con alcances superiores a 20 km y que llegarían a los 30 km durante la I Guerra Mundial), hizo necesario el artillado de la costa, con el fin de impedir la proximidad a la Base Naval de las escuadras contrarias, imposibilitándoles alcanzar con su fuego artillero a la Base Naval o a las Unidades navales propias que entraran o salieran de la misma (López-Pinto, 1935). De igual forma, también comenzó a prestarse mucha atención a la prevención de posibles desembarcos enemigos en las costas próximas que tuvieran como objetivo final la Base Naval.

En este contexto, en el Plan Estratégico de Defensa de los primeros años de la década de 1920, ya figuraba el territorio comprendido entre el Mar Menor y Torre Vieja como una de las zonas donde eventualmente podría tener lugar un desembarco, con la intención de atacar la Base Naval de Cartagena.

Fue durante la dictadura de Primo de Rivera cuando se acometió el Plan de Defensa de Costa de las Bases Navales Españolas de 1926. Entre las nuevas variables que se introdujeron como consecuencia de la I Guerra Mundial, figuró de forma destacada la defensa antiaérea, debido al cada vez más importante papel que desempeñaba la aviación de combate en los conflictos armados. Por ello, había que atender a la defensa antiaérea tanto de la propia Base Naval de Cartagena, como de las Bases Aéreas de Los Alcázares y San Javier.

Las obras de dicho Plan comenzaron sobre el terreno en febrero de 1928, se prolongarían hasta los inicios de la Guerra Civil Española y asegurarían la defensa de la Base Naval con baterías de costa situadas en las sierras litorales al este y oeste de Cartagena⁵, a las que se unieron las baterías antiaéreas de costa⁶ y las baterías de obuses de Loma Larga, mientras que se conservaron las ya existentes desde antiguo a ambos lados de la entrada al Puerto de Cartagena.

5 Baterías de Cenizas, Castillitos, El Jorel, La Chapa, La Parajola, Aguilones.

6 El Atalayón, Cabo Negrete, Roldán, El Conejo; complementadas por las de Sierra Gorda y Los Dolores en los años previos a la Guerra Civil Española.

Las obras también se iniciaron en las inmediaciones de lo que hasta entonces había sido Cuartel de Carabineros de Punta Prima, aunque no se sabe la fecha precisa. Por otra parte, tampoco se conserva demasiada información sobre la que a partir de entonces se conocería como Batería Antiaérea de Punta Prima⁷. Sin embargo, la presencia en las fotografías aéreas realizadas durante los años 1929 y 1930⁸, de una serie de construcciones que podrían estar relacionadas con los trabajos de habilitación de la Batería Antiaérea de Punta Prima, sugieren que las obras pudieron comenzar poco después de 1928.

III.2. Intervención arqueológica y descripción de los elementos de la batería antiaérea

III.2.1. Caseta C-7

A unos 75 m al oeste de la zona del cuartel y 13 m al sur de la boca meridional del refugio, se ubica una caseta de planta cuadrada, con unas dimensiones exteriores de 3,80 x 3,80 metros que configuran un espacio interior de 3 x 3 metros.

La intervención arqueológica, se ha centrado en la limpieza del perímetro exterior de la construcción, así como en la realización de un sondeo de 1 x 1 m en el interior. Sólo se ha retirado la acumulación de escombros fruto de la caída parcial de los paramentos y del techo, no obteniendo información arqueológica que permita precisar cuestiones relativas al uso de la construcción.

A pesar del estado ruinoso que presenta en la actualidad, se puede distinguir perfectamente su estructura. Conserva los alzados de las cuatro paredes, hasta la cota de coronación. La fachada oriental se mantiene en pie prácticamente completa. Se distingue la pérdida de mampuestos en la cara exterior en el tramo inferior, que han sido reparados en el marco de la intervención arqueológica para evitar su desplome. En la mitad meridional del paramento se abre la puerta de acceso, de 2 m. de altura y 80 cm. de anchura, con las jambas enlucidas de yeso y un umbral destacado enlucido con cemento. En la coronación conserva parte del voladizo, formado por ladrillos macizos de barro.

En las otras tres caras de la construcción se abren ventanas de 1,20 m. de anchura y una altura indeterminada, grandes para la dimensión total del paño. La situada al norte se conserva hasta la coronación en las esquinas, habiendo perdido el tramo central, coincidente con la ventana, de la que se puede reconocer parte de las jambas. La oriental conserva la práctica totalidad de su alzado habiendo perdido parte del paño alrededor de la ventana y la zona más cercana a la esquina; es notorio el descalce parcial de la cara exterior en el tramo

7 Buena parte de la documentación oficial del Parque de Artillería de Cartagena se quemó antes de que fuera tomado por las tropas nacionales al finalizar la Guerra Civil Española.

8 El trabajo fue encargo de la Confederación Hidrográfica del Segura a la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CEFTA), del pionero aviador Julio Ruiz de Alda.

inferior. La cara meridional se conserva en peor estado, ya que ha perdido gran parte de su alzado, de manera que sólo se conserva la esquina con el paño meridional y la jamba norte de la ventana. Los mampuestos que forman la cara exterior no se conservan en la mitad septentrional del muro. En la intervención inicial se procedió a calzar la esquina con la fachada oeste para evitar el desplome de la estructura.



Fig. 23. Caseta C-7. Vista general y vista desde el sur (Foto Alebus).

Los muros presentan una anchura de 40 cm. La fábrica es de mampostería local tomada con mortero de cal y árido con canto rodado de fino calibre.

Se conserva en algunas zonas la coronación de la estructura, con un voladizo formado por ladrillos macizos de gran formato.

El umbral está formado por un pequeño escalón enlucido con mortero de cemento en el que se marcaron pequeños círculos. Se construyó una pequeña rampa de acceso desde el exterior, formada también por mortero de cemento. Al interior, se pueden reconocer los alojamientos del marco de la puerta.

Sobre la cara donde se abre la puerta se construyó una plataforma a modo de acera con mortero de cemento. Con una anchura de 1,30 m., se extiende por la totalidad de la fachada. No conserva parte del extremo exterior.

El suelo de la construcción, del que sólo es visible el tramo inmediato a la jamba, está formado por una capa de mortero de cemento.

III.2.2. Refugio C-8

Se trata de un refugio antiaéreo de tipo lineal con orientación SO-NE y acceso desde ambos extremos. Es probable que esta construcción, además de refugio antiaéreo para la protección de los militares allí acuartelados, también cumpliera la misión de polvorín de las

piezas de artillería. Presenta una longitud total de 43,40 m., estando situada su entrada meridional a 13 m. de la Construcción 7 (C-7) que se levanta sobre el borde de la línea de costa.

Con anterioridad al inicio de la intervención arqueológica, la construcción era accesible, pudiendo recorrerla longitudinalmente entrando por una y saliendo por otra de las bocas, con el único obstáculo de salvar las acumulaciones de escombros que tapaban parcialmente los tramos ocupados por las escaleras de acceso, ocultando los peldaños.

La acumulación de escombros era mayor conforme se ganaba en profundidad, teniendo el máximo espesor, en ambos accesos, al final del primer tramo de escalera.

En el interior de la construcción, el pasillo central contenía también acumulaciones de escombros y enseres que cubrían el suelo original, hecho que, probablemente, haya contribuido a su conservación.

La intervención arqueológica ha consistido en el desescombros de la construcción, tarea que ha permitido la documentación de la misma y la obtención del modelo 3D. El túnel subterráneo se compone principalmente de tres cuerpos: la galería central y las dos rampas escalonadas de acceso con un ángulo de 27°, creando un conjunto casi simétrico.

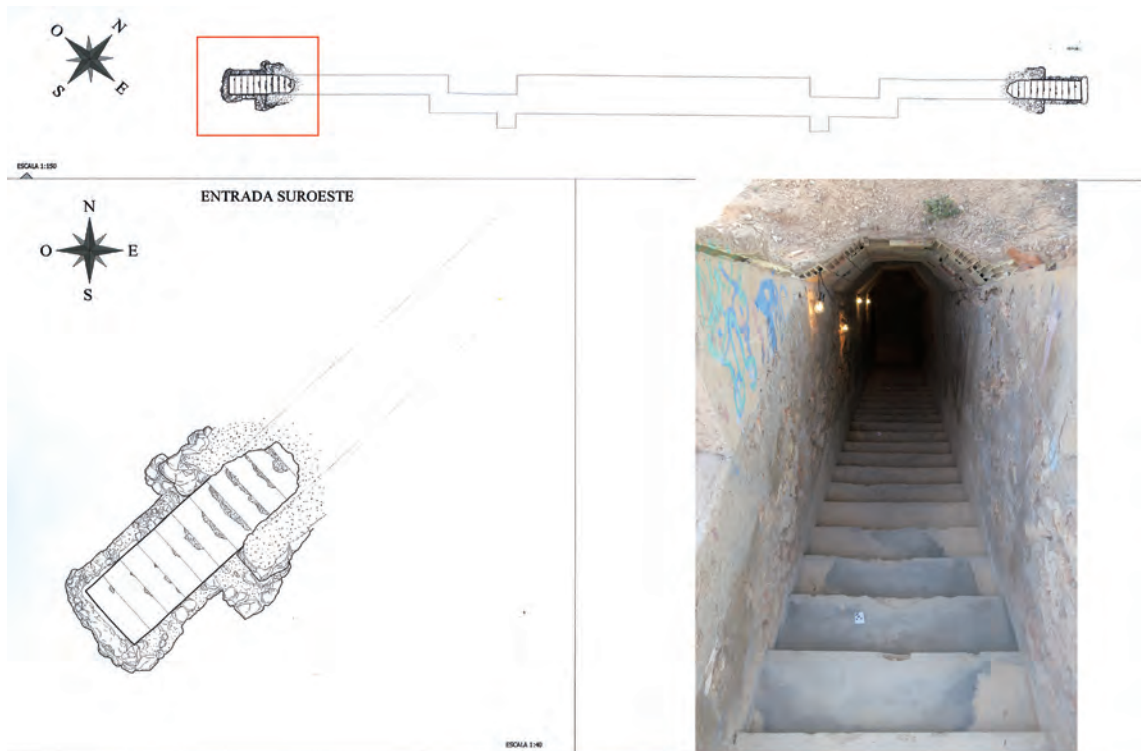


Fig. 24. Planta del refugio y entrada suroeste (Foto Alebus).

La entrada situada al suroeste, la más cercana al mar, tiene una longitud en plano de 13,16 metros (14,49 metros en descenso) con 34 escalones⁹ hasta el rellano de 2 m², el cual genera un retranqueo hacia el SE, a la derecha en el sentido de bajada, para terminar con 6 escalones más hasta la galería principal. A diferencia de ésta, la entrada contraria (la noreste) tiene una longitud en plano de 12,19 m. (13,29 m. en descenso) con 30 escalones hasta el rellano con retranqueo al SE, a la izquierda en el sentido de bajada, para terminar también con 6 escalones que desembarcan en la galería. Estos pasillos de acceso, con un ancho de 1 m. y una altura máxima de 1,90 m., se cubren con una bóveda esquifada de tres lados planos, estando sus primeros 5/6 m. desde la boca construida con ladrillos huecos del 4 colocados a panderete e interior de hormigón, cubierta que en estos tramos iniciales se soporta sobre gruesos muros de mampostería irregular tomada con hormigón y enlucido de cemento algo perdido, el cual también aparece sobre los ladrillos. A partir de este punto, los dos tercios inferiores de las rampas escalonadas están contruidos totalmente con hormigón revestido con una capa de cemento, fábrica que se utilizará también en las partes restantes de la estructura subterránea.

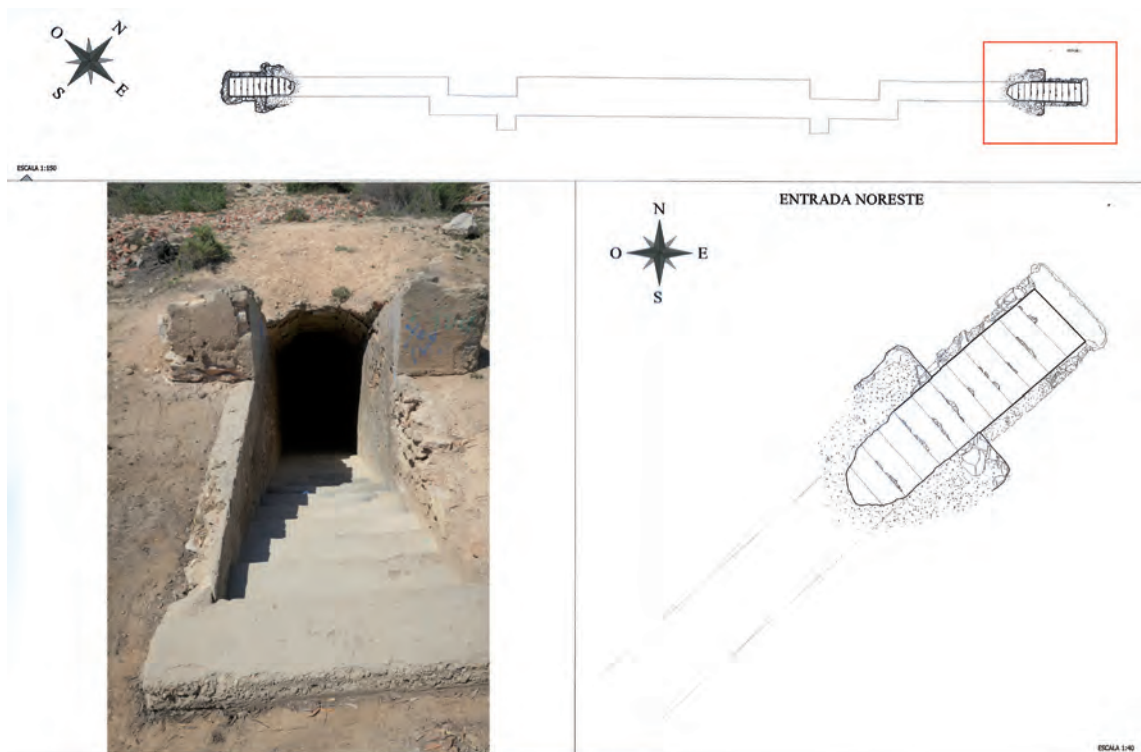


Fig. 25. Planta del refugio y entrada noreste (Foto Alebus).

⁹ La huella de los escalones es de 30 cm y la contrahuella se sitúa en los 15 cm, ésta formada por una tabica vertical de aristas vivas.

En ambos casos, como zona de tránsito entre el tramo inferior de escalones y la galería central existe una especie de umbral ensanchado que crea un cubículo o celda al sureste (2 m. de largo, 1 m. de anchura y 1,95 m. de altura), con techo totalmente plano, en cuya pared noroeste se crearon dos oquedades a diferente altura y alineadas verticalmente. Este espacio podría albergar algún tipo de cierre móvil que pivotaría o anclaría sobre esas concavidades practicadas en el hormigón.

Respecto a la galería principal, cuenta con una superficie útil de 30 m² (15 x 2 metros) y está construida completamente con hormigón, estando su suelo a una profundidad de 5,45 m. respecto a la entrada noreste y 6,31 m. respecto a la suroeste. Este corredor central, que no presenta respiraderos, tiene una altura de 1,95 m. y se cierra con un techo de bóveda esquifada también de tres lados planos, siendo el central más ancho (1,40 m).

A nivel constructivo, contamos con una imagen del Vuelo Americano Serie A correspondiente a los años 1945-46 donde se observa una huella alargada sin vegetación que parece coincidir con la superficie que ocupa el refugio, a partir de la cual se puede llegar a plantear la posibilidad de que corresponda a la impronta de la zanja realizada para la construcción de dicha estructura, lo que implicaría que no fuese construido en mina como era habitual.

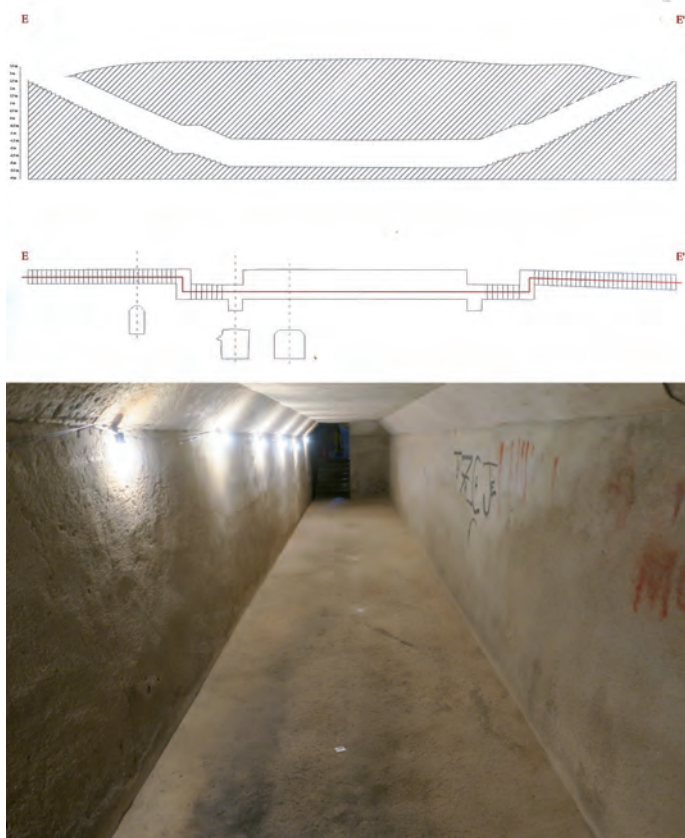


Fig. 26. Sección del refugio y galería (Foto Alebus).

III.2.3. Posibles alojamientos de la artillería antiaérea

Además, al sur de la Caseta C-7, en la misma línea que las construcciones descritas, las sombras reflejadas en la foto podrían identificarse con tres agujeros circulares. Al norte de la C-7 parece atisbarse, levemente, la presencia de otro círculo similar a los anteriores. Sólo a modo de hipótesis, podría plantearse la posibilidad de que estas manchas reflejadas en las fotografías aéreas de principios de siglo XX pudiesen corresponder a los alojamientos de los cuatro cañones antiaéreos que posteriormente se instalaron en este lugar, y que, en el momento de realizarse las fotografías aéreas, podrían encontrarse en fase de construcción.

III.3. La vida en la batería antiaérea de Punta Prima

No se puede asegurar cuándo estuvo completamente operativa la Batería Antiaérea de Punta Prima, cuestión cuyo análisis se abordará en el último epígrafe del presente trabajo. Lo que sí se sabe es que cuando estalló la Guerra Civil el 18 de julio de 1936, el Regimiento de Artillería nº 3 de Cartagena (que controlaba el servicio antiaéreo de la zona costera de Murcia y la parte sur de la provincia de Alicante, hasta Guardamar) estableció una guarnición permanente en el cuartel de la Batería Antiaérea de Punta Prima, para hacerse cargo de los 4 cañones Vickers de 76,2 mm, modelo 1908, en montaje de cuna (Santaella, 2006: 134) que allí habían sido instalados. Se desconoce la fecha de establecimiento y la dotación inicial de soldados. Sin embargo, de la Batería Antiaérea situada en la Torre de la Horadada, prácticamente de iguales características y dotación artillera que la de Punta Prima (Santaella, 2006: 133), sí hay constancia de su establecimiento en septiembre de 1936, con una dotación de 15 soldados bajo el mando del teniente José Toro Ros (Castaño y Castaño, 2010: 120). La función táctica de sendas Baterías costeras, como ya se ha comentado, consistió en proporcionar cobertura antiaérea a las cercanas Bases de San Javier y Los Alcázares, así como prevenir eventuales desembarcos en las playas próximas.



Fig. 27. Cañón Vickers-Amstron de 76,2 mm desmontado de la Batería de Punta Prima.

Lo que sí se tuvo que acometer con urgencia en el verano de 1937 (Santaella, 2006: 310), por tanto, ya comenzada la Guerra Civil, fue el Plan de Defensa del Frente de Tierra¹⁰. Fue durante la ejecución de dicho Plan cuando se construyeron las posiciones de resistencia avanzada de Torrevieja y San Miguel de Salinas, constituidas por trincheras, nidos de ametralladoras y polvorines¹¹.

Poco se sabe del papel de la Batería Antiaérea de Punta Prima durante la contienda civil, teniéndose constancia tan solo de un curioso episodio que tuvo lugar en pleno conflicto.

Ante el reiterado encendido de luces nocturnas por parte de la población civil de Torrevieja, contraviniendo las órdenes existentes al respecto, el jefe de la Defensa Especial contra Aeronaves (DECA) con sede en Cartagena comunicó el hecho al jefe de las Baterías Antiaéreas de Punta Prima y Torre de la Horadada, capitán Francisco Plaza, que a su vez remitió un oficio con fecha 14 de julio de 1937 al alcalde de Torrevieja, con el fin de que la máxima autoridad local advirtiera a sus vecinos y a los de los caseríos de la costa que, desde el oscurecer hasta el amanecer, se abstuvieran de encender luz alguna que pudiera ser vista desde el mar, ya que podría ser interpretado como que dicha luz tenía por objeto señalar a algún barco enemigo la situación de la Batería (Castaño y Castaño, 2010: 121).

Por cómo se desarrolló la Guerra Civil y el hecho de que la zona de Alicante y Murcia permaneciera siempre en la retaguardia, la Batería Antiaérea de Punta Prima no parece que tuviera actividad. Algo similar ocurrió con el amplio sistema de trincheras que se construyó en el área costera y núcleo de San Miguel (en los actuales términos de Guardamar, Torrevieja, San Miguel de Salinas y Orihuela), que nunca fueron utilizados.

IV. LAS INSTALACIONES DESPUÉS DE LA GUERRA CIVIL

Acabada la Guerra Civil, la Batería Antiaérea de Punta Prima fue desmantelada mediante orden de 21 de febrero de 1940 del General Gobernador de la Base Naval de Cartagena. Al parecer (Santaella, 2006: 134), los cuatro cañones Vickers de 76,2 mm que hasta entonces habían estado ubicados en este punto, tras su almacenamiento momentáneo en el Parque de Artillería de la Ciudad Departamental, sustituyeron a los cuatro cañones Vickers de 152'4

10 Dicho Plan estaba incluido en el Plan de Defensa de la Base de Cartagena, pero no se había llevado a cabo, pues, ante un hipotético enemigo extranjero, se priorizó la defensa costera, olvidándose del frente terrestre: el enfrentamiento fratricida no se previó en aquel entonces, por lo que un ataque de tropas provenientes del interior de España era poco probable...

11 Sin embargo, al no ser objeto directo del presente artículo, sólo apuntar que las líneas defensivas de Lo Ferrís-Cueva Blanca y Villa Amalia, con apoyo de tiro por parte de la Batería de Punta Prima, cubrían todo el sector ante eventuales tropas que desembarcaran en Torrevieja y, bien por la costa, bien por el interior bordeando las salinas, pretendieran llegar a Cartagena. La práctica totalidad de las trincheras existentes en Torrevieja han desaparecido, algunas hace relativamente poco tiempo.

mm y alcance de 22 km de la Batería de Aguilones, en el extremo sur de la ensenada de Escombreras (Cartagena), que habían quedado muy deteriorados durante el duelo artillero que mantuvo con la Batería de La Parajola, en los momentos finales de la Guerra Civil¹².

Mediante Ley de 15 de marzo de 1940 se suprimió el Cuerpo de Carabineros y su personal quedó integrado en la Guardia Civil. Por tanto, el Cuartel de Carabineros de Punta Prima pasó a ser Cuartel de la Guardia Civil, aunque tanto dicho cuartel como los guardias civiles que allí estuvieron destinados, todavía serían conocidos durante un tiempo como Cuartel de Carabineros el uno, y como “*carabineros, especialistas o fiscales*” los otros.

En el fotograma del Vuelo Americano Serie B correspondiente a los años 1956-57 se observa la persistencia en el territorio de los edificios C-1 y C-2. El cese de la actividad del entonces Cuartel de la Guardia Civil de Punta Prima y, por tanto, su cierre definitivo, debió ocurrir a finales de los años 50 o principios de los 60 del siglo XX, deteriorándose rápidamente todo el conjunto. Tan solo permaneció con uso la construcción C-7 cercana a la boca meridional del refugio.

Una vez desaparecido el destacamento permanente de la Guardia Civil del Cuartel de Punta Prima, la vigilancia de la costa en este sector la siguieron haciendo patrullas desplazadas desde Torrevejeja, que descansaban o se refugiaban de las inclemencias del tiempo en la referida construcción C-7, llegando incluso a pasar la noche en muchas ocasiones (Antonio Fructuoso, *coms. personal*).

No se sabe la fecha exacta de la demolición hasta sus cimientos del cuartel principal (C-1), pero en el Vuelo Interministerial (1973-1986 / Fototeca del CNIG) dicho cuartel está ya derribado, manteniéndose en buen estado el cuartel secundario C-2, los aljibes (C-3 y C-4), apreciándose todavía la construcción C-10 y la construcción C-7 junto a la boca meridional del refugio.

V. DISCUSIÓN Y VALORACIÓN GENERAL DE LA INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA

La actuación llevada a cabo ha permitido documentar las estructuras con alzado que podrían formar parte del Cuartel de Carabineros, donde posteriormente se habilitó la batería de costa de Punta Prima. La intervención se ha realizado con el objetivo principal de caracterizar los restos constructivos existentes, con el fin de recabar los datos necesarios para redactar un proyecto de consolidación y puesta en valor del conjunto. Dicho proyecto, ya finalizado, ha sido redactado por los técnicos de Alebus y de ARN Arquitectos.

12 Durante la sublevación militar de Cartagena contra el Gobierno de Negrín en 1939, en el contexto del golpe militar de Segismundo Casado en Madrid.

El problema principal a la hora de realizar una interpretación histórica de las construcciones exhumadas ha sido la práctica inexistencia de materiales arqueológicos recuperados en la intervención, especialmente en los sondeos realizados. Este hecho es muy relevante, ya que la intervención ha consistido, básicamente, en el desescombro y documentación de las construcciones existentes, no excavando, como norma general, por debajo de los niveles de pavimento, salvo en el caso de los sondeos.

La excavación ha puesto de manifiesto la existencia de un grupo de construcciones formado por un edificio principal (C-1 en nuestra terminología) y un edificio de menor tamaño muy próximo a este (C-2). A estos se asocian dos aljibes (C-3 y C-4) relacionados con sendos pozos de decantación (C-5 y C-6), que servirían para limpiar el agua con anterioridad a su almacenamiento en estos depósitos. Forman el conjunto más meridional. Aljibes y pozos no han sido excavados en su totalidad para no dejar desniveles que pudiesen suponer un problema de seguridad a los visitantes. Además, la aparente fragilidad de ciertos elementos como la cubierta del aljibe C-4 aconsejaba limitar la actuación para evitar accidentes.

A unos 80 m al norte se conservan dos construcciones adicionales que debieron formar parte de las relacionadas con la Batería de Punta Prima. Se trata, por un lado, de una edificación de pequeñas dimensiones (C-7), muy abierta al exterior, que algunos estudiosos de este tipo de instalaciones han planteado su posible identificación con el puesto de vigilancia o cuarto de telemetría de la batería. A escasos metros de ésta se encuentra el refugio (C-8), en un estado de conservación óptimo.

En las fotografías aéreas históricas, no sin dudas, parece reconocerse la existencia entre ambas zonas de dos construcciones más cercanas a la línea de costa y de cuatro fosas circulares (una menos clara) que podrían ser el alojamiento de los cuatro cañones Vickers que formaban la batería, así como una mancha que podría corresponder al edificio C-7. En la actualidad no se observa la existencia de restos visibles de este posible alojamiento de los cañones, aunque sí de estructuras muy arrasadas que, por su ubicación y factura, podrían coincidir con las edificaciones cercanas al mar antes aludidas (C-9 y C-10).

A partir de la intervención arqueológica realizada, de la documentación conservada y publicada en bibliografía especializada, y con el apoyo de los testimonios orales de conocedores de las instalaciones en su etapa final, a continuación, se realizará una discusión, a modo de planteamiento de hipótesis razonadas, sobre la posible evolución histórica del conjunto de construcciones.

Sabemos por la cartografía histórica que el Cuartel de Carabineros está construido, al menos, desde el año 1881, fecha en la que se recopilan los datos de campo que posteriormente se plasmarían en el ya referido plano de la rada de Torre Vieja de 1883 de Rafael Pardo Figueroa. Por entonces el Cuartel de Carabineros ya aparece constituido por dos edificaciones de planta cuadrada, una más grande y orientada de norte a sur que parece corresponder

a la que se ha denominado en el presente trabajo como edificación C-1 y, otra más pequeña situada a poniente de la anterior y relacionada con la edificación C-2. Ambas edificaciones aparecerán a partir de entonces en las sucesivas cartografías de detalle de la zona, como el plano de Carreras-Candi de 1903. De nuevo aparecen en el croquis realizado en 1955 con motivo del establecimiento de los límites entre los términos municipales de Torrevecija y Orihuela, aunque en esta ocasión se completa con la aparición de la leyenda “pozo” referido, sin duda, al sistema hidráulico de aljibes.

No se puede saber si los edificios C-1 y C-2 fueron construidos a la vez, formando parte de un conjunto al que también pertenecerían los lavaderos (C-9) y posible cuadra (o edificio auxiliar C-10), o si, por ejemplo, alguno de los edificios C-1 y C-2 pudo ser construido con posterioridad al otro, con motivo de un hipotético aumento de la dotación permanente de un (también hipotético) primigenio Cuartel más pequeño (¿tal vez el C-2?), y la consiguiente redistribución de espacios. El hecho de que el conjunto hidráulico esté constituido por dos aljibes (C-3 y C-4) y sistemas accesorios interconectados, y no por uno solo, introducen la duda en el sentido planteado.

Asumiendo el planteamiento anterior, cuando en 1929 y 1930 se realizan las fotografías aéreas encargadas por la Confederación Hidrográfica del Segura, del conocido como Vuelo de Ruíz de Alda, en Punta Prima quedan reflejados los ya comentados movimientos constructivos para el emplazamiento de las piezas artilleras (probables construcciones circulares CC) y de la construcción cuadrada C-7. Lógicamente persisten los edificios C-1 y C-2 del cuartel de Carabineros. En definitiva, los distintos fotogramas aéreos probablemente captaron el momento de ejecución de las obras contempladas para Punta Prima en el Plan de Defensa de Costa de las Bases Navales Españolas de 1926, cuyo desarrollo sobre el terreno había comenzado en Cartagena de manera oficial en febrero de 1928 (Santaella, 2006: 103).

Bien en los años en los que se tomaron las referidas fotografías aéreas, bien en los años posteriores, es probable que el cuartel C-2 sufriera las modificaciones que se han puesto de manifiesto mediante las excavaciones arqueológicas, incluida una hipotética sustitución de una cubierta tradicional a dos aguas por una cubierta plana transitable y reforzada que hubiera podido resistir mejor ataques de escasa envergadura.

La otra posibilidad es que el edificio C-2 hubiera sido construido *de novo* con motivo del emplazamiento de la Batería Antiaérea de Punta Prima, aunque entra en contradicción con las evidencias documentales expuestas anteriormente.

En cualquier caso, las obras de la Batería Antiaérea de Punta Prima se prolongaron hasta el inicio de la Guerra Civil, como ocurrió en la inmensa mayoría de las baterías que formaban parte del Plan de Defensa Antiaérea, la mayor parte de ellas de mucha mayor entidad y situadas en las inmediaciones de Cartagena. De hecho, todo parece indicar que fue

inmediatamente comenzada la guerra cuando se artilló definitivamente el emplazamiento de Punta Prima con los cañones Vickers-Amstron de 76,2 mm.

Desgraciadamente entre los años 1929-1930, en que se realizó el vuelo CHS-Ruiz de Alda, y los años 1945-1946, en que tuvo lugar el denominado vuelo Americano Serie A, no se disponen de fotografías aéreas con las que poder concretar mejor el avance y finalización de las obras para el establecimiento de la Batería Antiaérea de Punta Prima.

El refugio antiaéreo que completaba las instalaciones y que ha llegado hasta la actualidad en un excelente estado de conservación, es probable que se construyera a lo largo del período comprendido entre 1930 y 1937, siendo, por tanto, una de las últimas estructuras que formarían parte del complejo. En los fotogramas aéreos de la Serie A del Vuelo Americano de 1945-1946 se aprecia claramente una zona sin vegetación ni cultivos que coincide, exactamente, con la forma, extensión y ubicación del refugio antiaéreo. Dicha zona sin vegetación no aparece, sin embargo, en los fotogramas aéreos de 1929-1930.

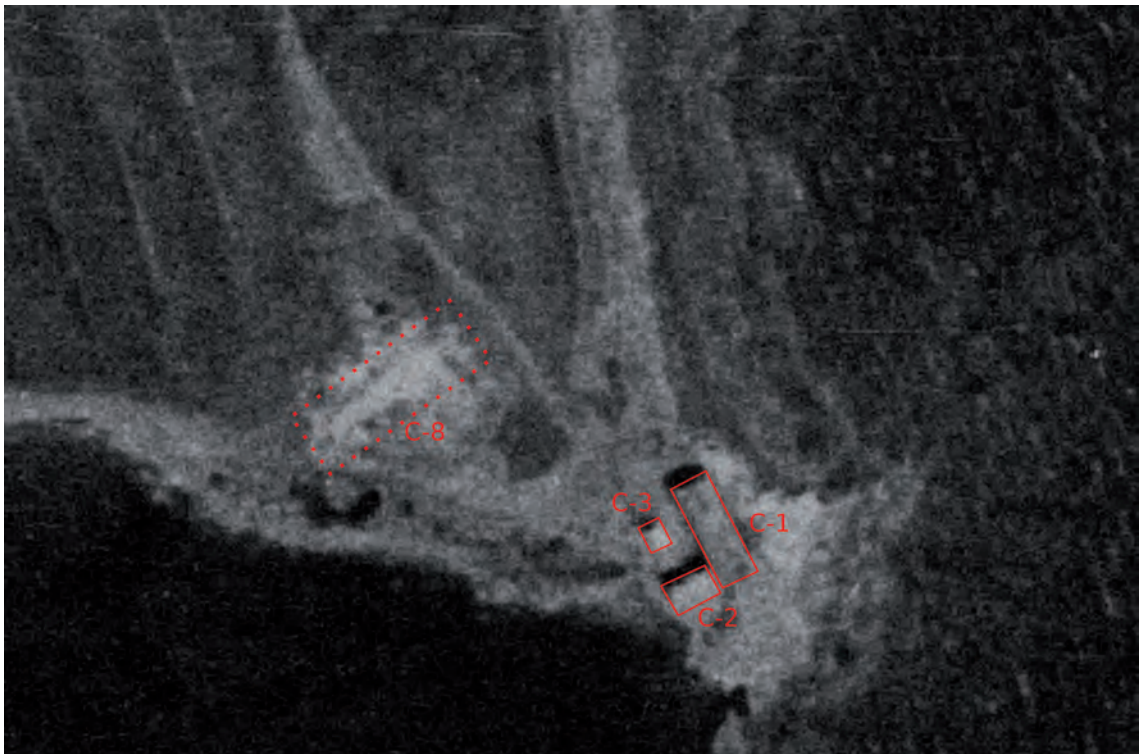


Fig. 28. Vuelo Americano serie B (1967-1957) donde aún se aprecia la zona sin cultivos sobre el trazado subterráneo del refugio antiaéreo.

Este hecho, apunta la posibilidad, apoyada por la forma en que se construyó la cubierta, de que el refugio antiaéreo no se construyera mediante excavación “en mina”, sino a partir de una gran zanja a “cielo abierto” vuelta a cubrir posteriormente. ¿Cabe la posibi-

lidad de que los mismos ingenieros que se encargaron de construir las líneas de resistencia avanzada de Torrevieja y San Miguel de Salinas en el verano de 1937 (Santaella, 2006: 310), constituidas por trincheras, nidos de ametralladoras y polvorines, también fueran los encargados de la construcción del refugio de la Batería Antiaérea de Punta Prima?

Pasada la contienda civil y desartillada la Base Antiaérea de Punta Prima, recobraron su función original los diferentes edificios del Cuartel de Carabineros, así como los aljibes y los edificios auxiliares como lavaderos y la posible cuadra, aunque ahora ocupados por la Guardia Civil. De los tiempos en los que el conjunto se utilizó como Base Antiaérea tan solo permanecieron la edificación C-7, el refugio antiaéreo, rellenándose y desapareciendo por ello, las bases donde probablemente estuvieron montadas las bases artilleras y que no han llegado a excavar.

La progresiva disminución del número de guardia civiles destinados en Punta Prima fue motivando el declive del conjunto, hasta que se produjeron las demoliciones preventivas del edificio C-1 y probablemente del edificio auxiliar C-10 y los lavaderos (C-9), no descartando que la erosión litoral ya hubiera hecho mella sobre estas dos últimas edificaciones.

El edificio C-2 permaneció en relativas buenas condiciones hasta los años 80 del siglo XX, apreciándose evidencias de su deterioro a finales de los años 90, en los que ya estaba parcialmente derruido como se puede apreciar en el Vuelo de Costas (1989-1991 / Fototeca del CNIG). El progresivo deterioro de este edificio continuó hasta que los pocos muros que permanecían en pie fueron derruidos preventivamente en el año 2010, utilizándose, junto con tierra, para rellenar el interior del aljibe principal C-3 para igualmente prevenir accidentes.

En el proyecto redactado para la puesta en valor de todo el conjunto patrimonial existente en Punta Prima, se han incluido las tareas necesarias para documentar, desde el punto de vista arqueológico, aquellas construcciones que no han podido ser estudiadas en profundidad en la primera etapa o que directamente no han sido estudiadas, como es el caso de las construcciones circulares CC que se han interpretado como las bases de las piezas artilleras. Los resultados obtenidos en la fase de puesta en valor serán finalmente incorporados a las actuaciones de musealización previstas para el conjunto.

VII. BIBLIOGRAFÍA

La Abeja Montañesa: Periódico de intereses locales. Santander, 84 (11 de abril de 1868), p. 1.

El Correo Militar. Madrid, 3.360, 10 de diciembre de 1886, p. 3.

El Correo Militar. Madrid. 3.449, 31 de marzo de 1887, p. 3.

La Libertad. Madrid, 295, 13 de junio de 1891, p. 2.

Las Provincias de Levante, 3380, 2 de mayo de 1897, pp. 2.

La Correspondencia Alicantina: diario de noticias. Eco imparcial de la opinión y de la prensa. Alicante, 1858, 21 de diciembre de 1897, pp. 2

CARRERAS CANDI, F. (dir.) (1913). *Geografía general del Reino de Valencia*. Barcelona: Establecimiento editorial de Alberto Martín.

CASTAÑO MARTÍNEZ, A. y CASTAÑO MARTÍNEZ, R. (2010) *Orihuela durante la Guerra Civil Española*. Orihuela: Agustín Castaño y Ricardo Castaño Martínez.

GALANT, M., SALA, F., MORENO, M.E. y MARCO, J. A. (2004) *El espacio geográfico de Torreveija a través del tiempo. Colección cartográfica siglos XVI-XXI*. Torreveija, Instituto Municipal de Cultura “Joaquín Chapaprieta Torregrosa”, Ayuntamiento de Torreveija.

LÓPEZ-PINTO BEREIZO, J. (1935) *Estudio sobre Defensa de Costas*. Memorial de Artillería.

SANTAELLA, F. (2006) *La Artillería en la Defensa de Cartagena y su Base Naval*. Cartagena: Ed. Aglaya.

SIMÓN MARTÍNEZ, M. (2009) “Los Carabineros en el Reino de Valencia en 1903”. *Revista Guardia Civil*, 78. Disponible en: http://www.aulamilitar.com/LOS_CARABINEROS_EN_EL_REINO_DE_VALENCIA_EN_1903.pdf (consultado el 15-05-2020)

XARAMILLA, G. A. (1815). *Guía de la Real Hacienda de España. Año 1815*. Madrid: Imprenta de la Compañía.