



DOMUS ARQUEOLOGÍA.

**MEMORIA DE PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA.
EXPEDIENTE DGPC ARQ002-1484-2021
EXPEDIENTE DG BELLAS ARTES: 0-105-2020**

***"PROYECTO DE REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL
AEROPUERTO DE REUS."***

Promotor:





DOMUS ARQUEOLOGÍA.





ÍNDICE

1. FICHA TÉCNICA	4
2. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	5
3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS EN LA REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR	6
3.1 DIAGNÓSTICO DE NECESIDADES	6
3.1.1 NECESIDADES RELACIONADAS CON LA CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES.....	7
3.1.2 NECESIDADES DERIVADAS DE ADECUACIÓN A NORMATIVA, MEJORA DE LA OPERATIVIDAD Y/O REPOSICIÓN DE INSTALACIONES .8	
3.1.3 NECESIDADES TERRITORIALES. DEFINICIÓN DEL ÁREA DE RESERVA AEROPORTUARIA. DELIMITACIÓN Y ZONIFICACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO	9
3.3 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	10
4. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE PROSPECCIÓN	17
5. METODOLOGÍA.....	18
6. NORMATIVA Y PLANEAMIENTO	19
7. VALORACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS IMPACTOS.....	20
8. RESULTADOS DE LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA.....	22
9. FICHAS DE ELEMENTOS, IMPACTOS Y MEDIDAS DE CARÁCTER INDIVIDUAL.	28
10. CONCLUSIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS GENERALES	40

ANEJOS:

- **DOCUMENTACIÓN CARTOGRÁFICA Y FOTOGRÁFICA**



1. FICHA TÉCNICA

<ul style="list-style-type: none">• ACTUACIÓN ARQUEOLÓGICA: PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA INTENSIVA. (5-9 Abril 2021)
<ul style="list-style-type: none">• OBRA: "REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE REUS."
<ul style="list-style-type: none">• PROMOTOR: AENA 
<ul style="list-style-type: none">• CONSULTOR: INECO
<ul style="list-style-type: none">• ÁMBITO DE ACTUACIÓN: REUS, CONSTANTÍ Y LA CANONJA
<ul style="list-style-type: none">• ARQUEÓLOGO: ANGEL MARCELO RODRIGUEZ CASTRO• ARQUEÓLOGO: TELMO PEREZ LORENZO
<ul style="list-style-type: none">• COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN: SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y COORDINACIÓN DE BIENES CULTURALES DEL MINISTERIO DE CULTURA. DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA.



2. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

En la presente Memoria Técnica se exponen los resultados alcanzados durante la realización de la Prospección Arqueológica Intensiva del Proyecto "**REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE REUS.**" en conformidad con lo dispuesto en las diferentes normativas concernientes al Patrimonio Cultural;

- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de la Ley 16/1985.
- Ley 9/1993, de 30 de septiembre del Patrimonio Cultural Catalán
- Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico.
- Decreto 120/2015, de 23 de junio, de modificación del Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico

La presente memoria técnica, teniendo en cuenta las autorizaciones recibidas para los trabajos de referencia, se entrega por duplicado en:

- La Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura.
- La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya.

Con fecha 26-03-2021 se emite la preceptiva autorización por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya para la ejecución del proyecto de prospección arqueológica intensiva, otorgándole el nº de expediente ARQ002-1484-2021.

Con fecha 08-03-2021 se emite la preceptiva autorización por parte de la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura para la ejecución del proyecto de prospección arqueológica intensiva, otorgándole el nº de expediente 0-105-2020.



Los trabajos de campo se desarrollaron entre los días 5 y 9 de Abril de 2021.

El objetivo básico del proyecto arqueológico fue evaluar el impacto que las obras de referencia puedan ocasionar sobre el Patrimonio Cultural.

3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS EN LA REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR

El Aeropuerto de Reus, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-D», asimismo, está clasificado como aeropuerto de segunda categoría por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y como aeródromo de letra de clave "B" por el Real Decreto 386/2011, de 11 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Reus.

El Plan Director del Aeropuerto de Reus vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 13 de julio de 2006 y publicado en el BOE nº 189 con fecha 9 de agosto de 2006. En este documento se definían las actuaciones necesarias para atender, con capacidad infraestructural suficiente y calidad de servicio, el crecimiento previsible del tráfico aéreo hasta el año 2020.

3.1 Diagnóstico de necesidades

A continuación, se muestra un resumen del estado de los diferentes subsistemas y zonas del aeropuerto incluyendo las principales necesidades que presentan para atender adecuadamente la demanda actual y esperada.



3.1.1 Necesidades relacionadas con la capacidad de las instalaciones

- a) **Espacio aéreo:** la capacidad del espacio aéreo, medida desde la perspectiva de los medios actuales de operatividad, resulta insuficiente para dar el tratamiento adecuado al incremento previsto de la demanda futura, por lo que su capacidad deberá ser ampliada desde el primer horizonte de estudio.
- b) El **campo de vuelos** en su configuración actual permite 12-13 operaciones/hora para llegadas y el mismo valor para salidas, con lo que es suficiente para atender la demanda de tráfico prevista para el último horizonte de estudio.
- c) La **plataforma de estacionamiento de aeronaves comercial** cuenta con el número de puestos suficiente para cubrir las necesidades calculadas en los horizontes de estudio.
- d) La **plataforma de estacionamiento de aviación general** presenta un déficit de puestos desde el primer horizonte de estudio. No obstante, se considera que la plataforma comercial puede absorber este déficit hasta culminar el segundo horizonte, no siendo necesarias actuaciones en este sentido hasta rebasado el mismo.
- e) En el caso del **edificio terminal de pasajeros**, se detectan déficits desde el segundo horizonte de estudio en los controles de seguridad y desde el tercero, en la mayoría de los subsistemas, tales como mostradores de facturación, sala de embarque No Schengen, hipódromos de recogida de equipajes, sala de recogida y vestíbulo de llegadas.
- f) Existe la necesidad de contar con un mayor número de plazas públicas de **aparcamiento de vehículos** desde el segundo horizonte de estudio y de plazas para compañías en el tercer horizonte.
- g) Será necesario contar con un **edificio de aviación general** para poder atender esta tipología de tráfico.



3.1.2 Necesidades derivadas de adecuación a normativa, mejora de la operatividad y/o reposición de instalaciones

A continuación, se describen otras necesidades a subsanar que no se derivan del análisis de la capacidad de las instalaciones del aeropuerto, sino que proceden de la necesidad de adecuación a la normativa y de la mejora de la operatividad del conjunto de instalaciones aeroportuarias o por reposición de instalaciones:

- a) Se propone mantener la posible necesidad de terrenos para una ampliación de pista, manteniendo la propuesta de terrenos del Plan Director vigente. De esta manera, podría favorecer un mayor desarrollo del aeropuerto y absorber una variación de la demanda que incluyese nuevos mercados más lejanos.
- b) El edificio terminal actual implica un recorrido complejo para el pasajero a pie, especialmente en los desembarques, donde se debe cruzar vías de servicio y circular en las inmediaciones de las instalaciones del aeropuerto. Requiere un refuerzo de personal de *handling* para asegurar el recorrido y orientar a los pasajeros, por lo que se considera preciso mejorar esta operativa en el desarrollo propuesto.
- c) Aena SME, S.A. tiene la responsabilidad medioambiental de desarrollar aeropuertos sostenibles que minimicen la huella ambiental. A estos efectos, en junio de 2019 Aena SME, S.A. se ha adherido a la iniciativa NetZero2050 en la 29ª edición del Congreso Anual de ACI Europa y en línea con la estrategia UE que persigue la neutralidad en emisiones de carbono para 2050.
- d) Debido al estado actual de las instalaciones de la **depuradora** se considera necesario llevar a cabo una mejora de estas para adecuarlas a estándares de nivel de servicio más actuales.
- e) Las necesidades de instalaciones eléctricas futuras, según el nuevo PBN, se prevé la implantación de las maniobras RNP APC, con lo que, previsiblemente, en el corto plazo será necesario la instalación en la cubierta de la TWR una antena receptora GNSS.



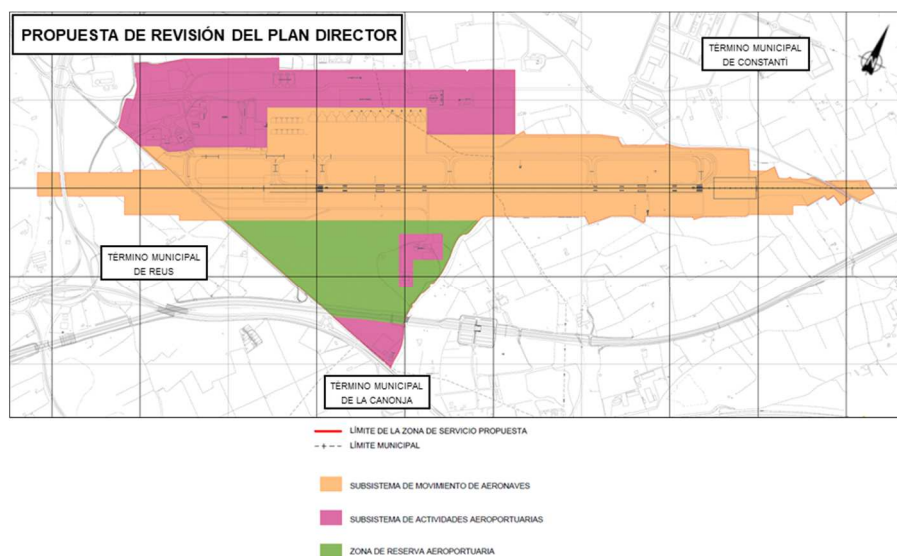
3.1.3 Necesidades territoriales. Definición del área de reserva aeroportuaria. Delimitación y zonificación de la Zona de Servicio del aeropuerto

Los terrenos previsiblemente necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria, al amparo del punto b del artículo 2 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, suponen una reducción respecto a la Zona de Servicio vigente de 2,12 ha.

Se mantendrán las reservas de terrenos previstas en el vigente Plan Director del aeropuerto, para, si llega el caso, poder llevar a cabo una futura ampliación de la pista de vuelos. De este modo, se favorece un mayor desarrollo del aeropuerto y se asegura el poder dar una rápida respuesta ante posibles desviaciones en la tipología del tráfico previsto a atender (rutas con mayores alcances, aeronaves con mayores requerimientos de pista, etc.)

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, pudiendo estar sujetas a modificaciones siempre que, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, no se consideren sustanciales.

Ilustración Delimitación de la Zona de Servicio para el Aeropuerto de Reus en la Propuesta de revisión del Plan Director



Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director y elaboración propia.



La Zona de Servicio propuesta se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 de la Propuesta de revisión del Plan Director, son las siguientes: 1. "Subsistema de movimiento de aeronaves"; 2. "Subsistema de actividades aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales y 3. "Zona de reserva aeroportuaria".

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 185,07 hectáreas.

2. El subsistema de actividades aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 87,46 hectáreas.

3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro, el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Su superficie es de 46,78 hectáreas.

3.3 DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Respecto al **espacio aéreo**, y tal y como se detalla en el capítulo 4 de Necesidades de la Memoria de la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Reus, al comparar las necesidades con la capacidad del ATC TWR del Aeropuerto de Reus, se ha detectado que ya desde el primer horizonte de estudio la capacidad del espacio aéreo es insuficiente. Por ello, se deberán llevar a cabo las actuaciones precisas para adecuar la capacidad, bajo las



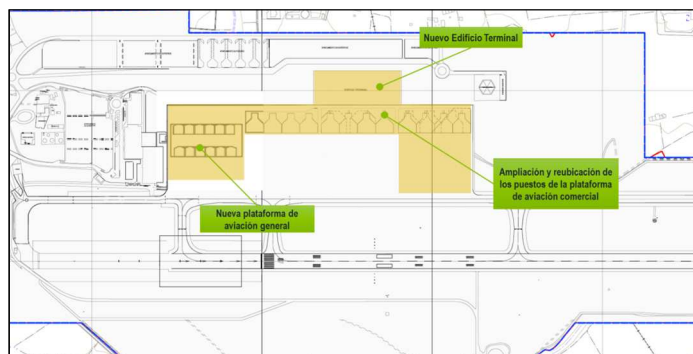
condiciones de operación reseñadas para poder atender la demanda esperada en el aeropuerto.

En cuanto a la plataforma de aviación comercial, las actuaciones contempladas para esta instalación se plantean en el último horizonte de desarrollo del Plan Director, derivadas principalmente de la necesidad de la construcción de un nuevo edificio terminal. De este modo, atendiendo a las necesidades detectadas y teniendo en cuenta la alternativa seleccionada para el desarrollo del edificio terminal, se propone la **reubicación de los puestos comerciales** actuales en primera línea del nuevo edificio terminal, por lo que la plataforma requiere ser ampliada hacia el oeste y el norte.

En la plataforma de aviación general, la necesidad de puestos de aviación general se puede satisfacer hasta el segundo horizonte de estudio permitiendo el **uso de uno de los puestos comerciales disponibles en la actualidad para aviación general**. Todo ello sin condicionar el poder atender todo el tráfico comercial esperado hasta ese horizonte temporal.

En el largo plazo, una vez se desarrolle la plataforma comercial y el nuevo edificio terminal, la superficie de plataforma situada frente al actual edificio terminal se reservará para el tráfico de aviación general, disponiéndose así de una **nueva plataforma de aviación general** para satisfacer de este modo las necesidades de estacionamiento determinadas para este tipo de tráfico.

Ilustración Configuración de la plataforma de aviación comercial y de la plataforma de aviación general en H3



Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.



En el edificio terminal es necesario adecuar en el Horizonte H2 el **número de controles de seguridad**. Para cubrir las necesidades en el control de seguridad, se pasará a una configuración donde todos los controles de seguridad serán dobles. Por tanto, en el segundo horizonte de estudio se ampliará la configuración actual (2 controles dobles y 1 simple) a 3 controles dobles.

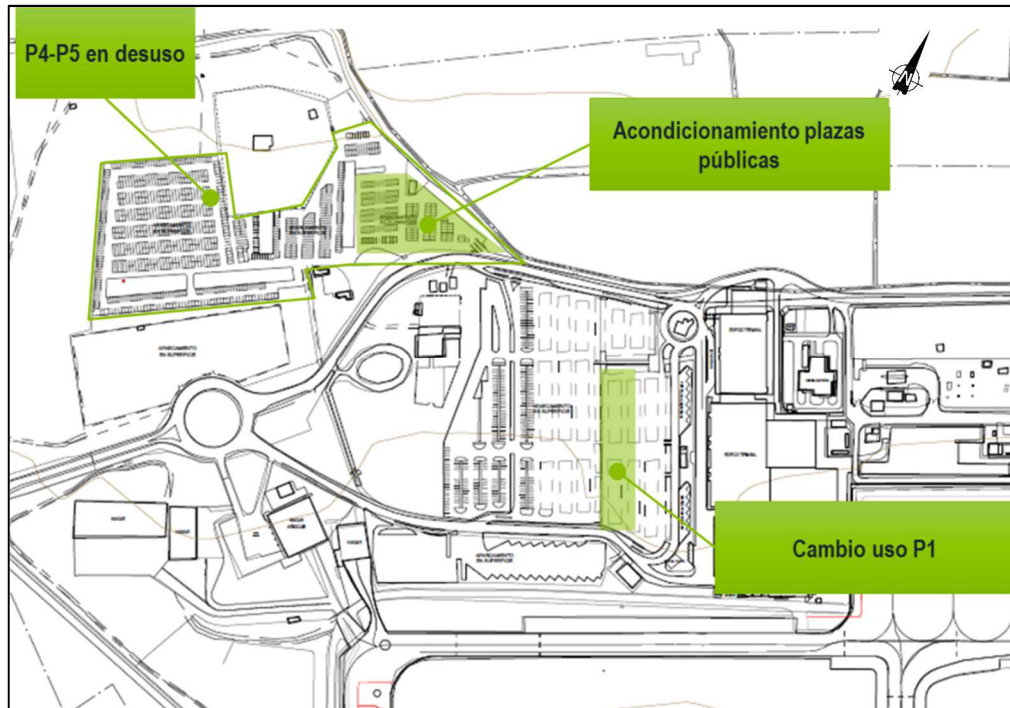
Este nuevo equipamiento no requerirá una ampliación estructural, sino que sería suficiente con desplazar unos metros el control de seguridad exclusivo para familias, personas con movilidad reducida, tripulación y empleados.

Con esta actuación se cubrirían las necesidades hasta el segundo horizonte temporal del Plan Director. En el tercer horizonte aparecen necesidades en gran cantidad de subsistemas, por lo que sería necesario actuar en el edificio terminal. Sin embargo, debido a las restricciones que presenta la ubicación actual para llevar a cabo una ampliación, se propone **reubicar el edificio terminal** al noreste de la plataforma comercial actual, tal y como se puede ver en la ilustración anterior. Este nuevo edificio dispondrá de unos 25.000 m² con las que se cubrirían las necesidades detectadas en el capítulo de necesidades de la Propuesta de revisión del Plan Director. En principio, el nuevo edificio terminal dispondrá de un solo nivel. En el caso de que en el futuro se consideren necesarios dos niveles serán necesarios realizar los estudios pertinentes para comprobar que no se interfiere la visibilidad desde la torre de control.

En el segundo horizonte H2, se realizará un **acondicionamiento** provisional para ampliar el **aparcamiento público**. Se reorganizarán las plazas del aparcamiento P1, cambiando el uso de unas 100 plazas a uso público. Se acondicionará además parte del aparcamiento P4-P5 (actualmente en desuso) para crear nuevas plazas.



Ilustración. Adecuación aparcamientos en el horizonte H2



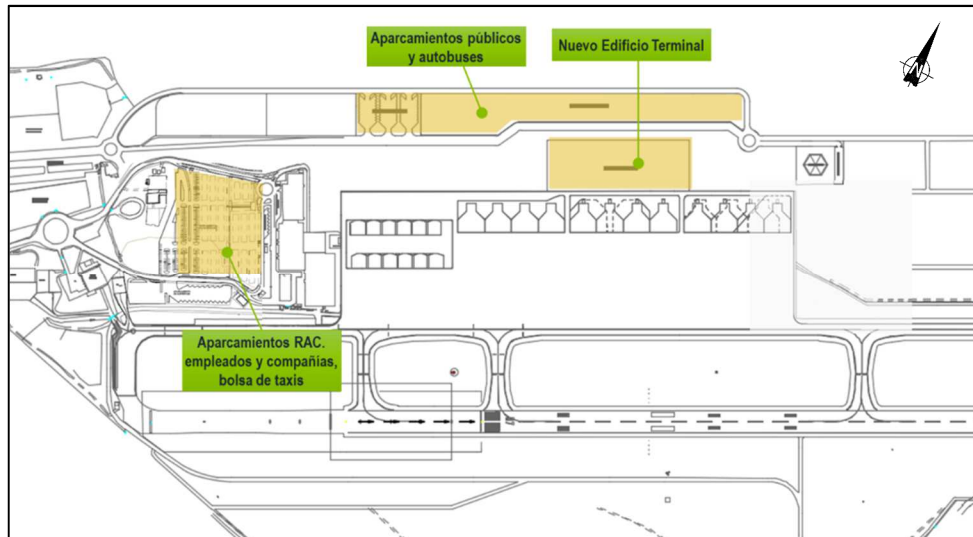
Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.

En el último horizonte de estudio, el traslado del edificio terminal condiciona la ubicación de los aparcamientos, por lo que se trasladarán parte de las plazas de aparcamiento a una zona más cercana, mejorando así la calidad del servicio.

El **nuevo aparcamiento** acogerá las plazas de aparcamiento público y las plazas de autobuses, mientras que las plazas para compañías, empleados, bolsa de taxis y depósitos *rent a car* ocuparán parte de los aparcamientos P1 y P2 actuales.



Ilustración Reconfiguración y nuevos aparcamientos en horizonte H3



Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.

En cuanto a la **reubicación de servicios afectados**, la ubicación actual de la **torre de control** no es compatible con el nuevo edificio terminal, por lo que se propone trasladarla a una nueva ubicación localizada a 510 m del eje de la pista, de tal forma que con una altura adecuada no vulnere la superficie de transición ni se interfiera en posteriores desarrollos tanto del lado aire, como del lado tierra.

Además, desde el punto de vista de planificación está justificado prever un espacio adecuado para el desarrollo de las actividades de apoyo a la aeronave en el aeropuerto (hangares, mantenimiento de aeronaves e instalaciones complementarias) sin que ello suponga la necesidad de realizar ninguna actuación si no se produce una demanda en firme de las mismas, en la actualidad no detectada. En el caso del Aeropuerto de Reus, se definirán dos zonas, una de ellas más cercana a la nueva plataforma comercial y otra cercana a la nueva plataforma de aviación general, junto al edificio de aviación general.

De la misma manera, se delimitan varias parcelas dedicadas a actividades complementarias en dos zonas diferenciadas. La primera de ellas se encuentra en el acceso al aeropuerto y la



segunda se ubica en la zona este, tras la zona de actividades de primera línea propuestas con anterioridad. Por su ubicación, se considera que en estas parcelas podrán desarrollarse actividades relacionadas con las estaciones de servicio e instalaciones asociadas al tráfico OCT del aeropuerto, sin que ello suponga la necesidad de realizar ninguna actuación si no se produce una demanda en firme de las mismas, en la actualidad no detectada.

La central eléctrica actual se verá afectada por las actuaciones descritas con anterioridad en este apartado. Por tanto, la **central eléctrica será reubicada** en la parcela contigua al aparcamiento de vehículos actual.

Ilustración. Nueva ubicación de la central eléctrica



Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.

La zona de abastecimiento de combustible actual también se verá afectada por los mismos desarrollos que actúan sobre la central eléctrica. La **zona de abastecimiento se reubicará** al noreste de la plataforma de estacionamiento de aviación comercial.



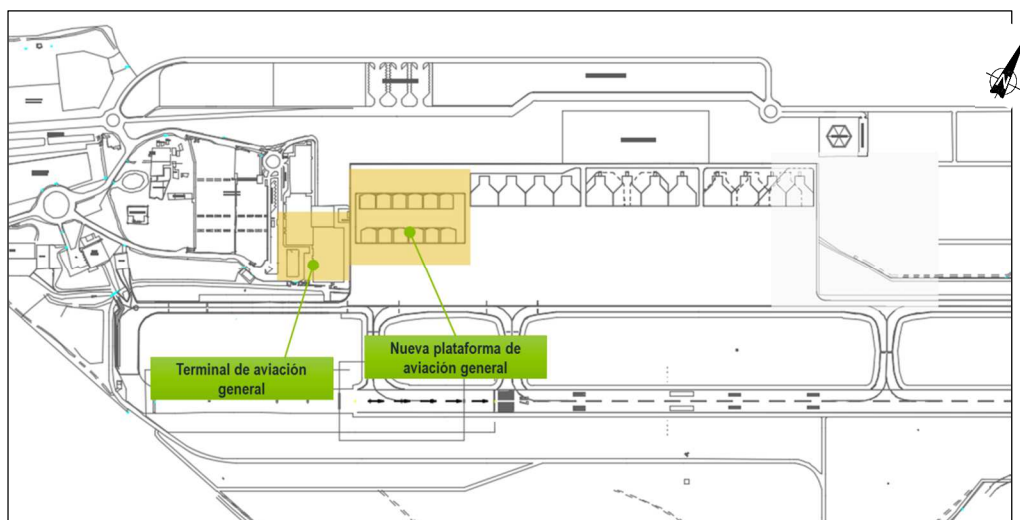
Ilustración Ubicación de la nueva zona de abastecimiento de combustibles



Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.

Por otro lado, el **edificio terminal actual** que quedará en desuso tras la construcción del nuevo edificio terminal, se reconfigurará y remodelará para dar servicio a los pasajeros de **aviación general**.

Ilustración Zona de aviación general



Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director.



En cuanto a la **depuradora del aeropuerto** esta será remodelada y sus instalaciones mejoradas para adecuarlas a los estándares de nivel de servicio más actuales.

Respecto a la **zona de combustible**, se propone dotarla con un **acceso independiente** desde la carretera de Constantí. De este modo, se evita discurrir por la zona de pasajeros además de crear una conexión directa con el polígono industrial.

Por último, respecto a los accesos y viales, la nueva zona de pasajeros requiere un **nuevo acceso exterior**, por lo que se propone un nuevo enlace con la carretera C-14. El acceso actual se mantiene para las otras actividades aeroportuarias.

Además, se **reordenarán los viales internos** para asegurar la accesibilidad a todos los subsistemas

4. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE PROSPECCIÓN

El objetivo básico del proyecto arqueológico fue evaluar el impacto que las obras de referencia puedan ocasionar sobre el Patrimonio Cultural.

La labor que se realizó fue la localización e identificación de los bienes arqueológicos-paleontológicos, arquitectónicos y etnográficos, evaluar los posibles impactos que se puedan generar y proponer las medidas correctoras más apropiadas para cada caso, todo ello dentro de un área de estudio que abarca una banda de 200 metros desde límite exterior de las obras proyectadas.

Para poder estimar la incidencia del proyecto de obra sobre estos elementos, se buscó realizar un trabajo específico siguiendo unos criterios metodológicos que contemplen un trabajo previo de gabinete y un trabajo de campo; resultando un documento final, donde se realice una descripción detallada de impactos y se establezcan medidas correctoras concretas compatibles con el plan de obra.



5. METODOLOGÍA

El plan de trabajo se adaptó a las características de una prospección de tipo intensivo. Se trató, por tanto, de revisar con profundidad y situar correctamente los yacimientos ya inventariados o conocidos en la cartografía de detalle de obra, representando sus contornos legales de protección, (en este caso los recogidos en la normativa vigente), así como de buscar de forma intensiva y visual, cualquier otro vestigio, bien de índole arqueológica o de interés arquitectónico y/o etnográfico, aplicando para ello criterios como la toponimia, la topografía, las referencias orales, etc, que permitan la posibilidad de prever la localización de elementos nuevos y proponer las medidas correctoras más adecuadas, todo ello dentro de una banda de prospección, que abarca una distancia de 200 metros en el entorno inmediato a la obra propuesta.

Para todo ello se establecieron diferentes fases de actuación, de las que se detallan los procedimientos específicos:

- 1) **FASE I: Trabajo de Gabinete:** Consulta y recopilación de toda la información relacionada con el Patrimonio Cultural de la zona objeto de estudio y diseño de la estrategia a desarrollar durante el trabajo de campo.

En esta fase también se realizó un estudio basado en medios de teledetección para la evaluación de la presencia de yacimientos inéditos, empleando diferentes sistemas de teledetección y tecnologías de información geográfica. En la siguiente fase se ha puesto interés en la localización y revisión de lugares en los que podría resultar factible la documentación de nuevos bienes patrimoniales.

- 2) **FASE II: Trabajo de Campo:** Esta fase supuso la comprobación en campo de toda la información recogida en la etapa de trabajo de gabinete, y una prospección en la zona



objeto de estudio para localizar nuevos elementos. En esta fase hay que diferenciar entre:

- **Prospección extensiva** con el fin de verificar la ubicación y extensión de los elementos documentados en la primera fase, o que son fácilmente reconocibles sobre el terreno, además de proceder a la delimitación perimetral exacta de los contornos de protección.
- **Prospección Intensiva** de una superficie que incluye la zona ocupada por la actuación proyectada y 200 metros desde el límite exterior de la misma.

Teniendo en cuenta la visibilidad durante los trabajos de prospección arqueológica no se han delimitado *áreas de limitación visual* que deberán ser objeto de una especial atención durante la fase de Control y Seguimiento de la obra.

3) **FASE 3: Elaboración de la información resultante:** Con todos los datos obtenidos, se elabora el Catálogo de bienes patrimoniales y se procede a la evaluación y caracterización de los impactos, describiendo las consideraciones de carácter patrimonial y las medidas correctoras a adoptar. Todo este proceso de trabajo se presenta, una vez finalizado el trabajo de campo, en una Memoria Técnica, dentro del plazo legalmente establecido.

6. **NORMATIVA Y PLANEAMIENTO**

Los términos municipales afectados por la revisión del plan director del Aeropuerto de Reus son los términos municipales de Reus, Constantí y La Canonja.



La figura de Planeamiento Urbanístico vigente en los municipios de referencia son los que se detallan a continuación;

TÉRMINO MUNICIPAL (T.M.)	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE	
	FIGURA	FECHA APROBACIÓN DEF.
REUS	PGOU	10/2015
CONSTANTÍ	PGOU	01/2009
LA CANONJA	PGOU	05/2017

Para el desarrollo de la presente memoria técnica es preciso considerar las diferentes legislaciones, en lo referente al Patrimonio Cultural. Así:

- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de la Ley 16/1985.
- Ley 9/1993, de 30 de septiembre del Patrimonio Cultural Catalán
- Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico.
- Decreto 120/2015, de 23 de junio, de modificación del Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico

7. VALORACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS IMPACTOS

Para la evaluación de los niveles de impacto se utiliza una escala basada en la *Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental*, y su modificación mediante la *Ley 9/2018, de 5 de diciembre* adaptada a la presente intervención, con las especificaciones puntuales que precisa el patrimonio cultural.



CATEGORÍA DE IMPACTO	DEFINICIÓN
Impacto Crítico	Aquellos yacimientos, confirmados como tales, que se verán físicamente alterados y destruidos en la fase de ejecución, sin posibilidad de interponer medidas correctoras.
Impacto Severo	Yacimientos que podrían verse afectados de forma directa o indirecta, sobre los que se pueden introducir medidas correctoras, o aquellos que, debido a su importancia, una modificación en sus proximidades supone una pérdida de calidad de los mismos.
Impacto Moderado	Aquellos yacimientos, o posibles yacimientos que en función de la cartografía de detalle del proyecto no corren ningún riesgo de alteración, aunque, por su proximidad sí precisan de alguna medida correctora y de un control riguroso durante la fase de remoción de tierras. También se incluyen dentro de esta categoría, aquellos posibles yacimientos, inducidos a partir de la recuperación de algunos elementos superficiales, que están en las proximidades de la superficie a modificar.
Impacto Compatible	Es el que le corresponde a todos los yacimientos que, sobre la base de la cartografía de detalle del proyecto ejecutivo, se encuentran alejados de la superficie que se verá alterada por la obra, aunque estén dentro de la banda de 200 metros de protección, y por lo tanto no corren ningún riesgo de alteración.

En función de los resultados obtenidos durante la ejecución de la prospección arqueológica intensiva, se establecen las correspondientes categorías de Impacto, siempre tomando como referencia la distancia más próxima de la obra en relación con cada elemento y teniendo en cuenta las características de las mismas.



8. RESULTADOS DE LA PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA

8.1 Documentación

Durante la fase de gabinete se han consultado y vaciado los diferentes Inventarios oficiales y bibliografía existente sobre Bienes del Patrimonio Cultural en la zona objeto de estudio.

8.2 Toponimia y microtoponimia

El análisis del área de estudio tan solo se ha registrado un topónimo significativo en la cabecera Este del aeropuerto.

8.3 Fotografía Aérea y cartografía

El estudio de las ortofotos no arroja datos significativos para la detección de elementos no catalogados.

Se realizó el análisis específico del ámbito de prospección mediante teledetección, utilizando fundamentalmente la cartografía del LIDAR. El resultado de este estudio fue *negativo*, al no documentarse nuevos yacimientos o áreas de interés.

8.4 Áreas de limitación visual

Las características de la superficie objeto de estudio posibilitaron la supervisión e inspección del ámbito de prospección sin incidencias por lo que no se han delimitado ZLV.

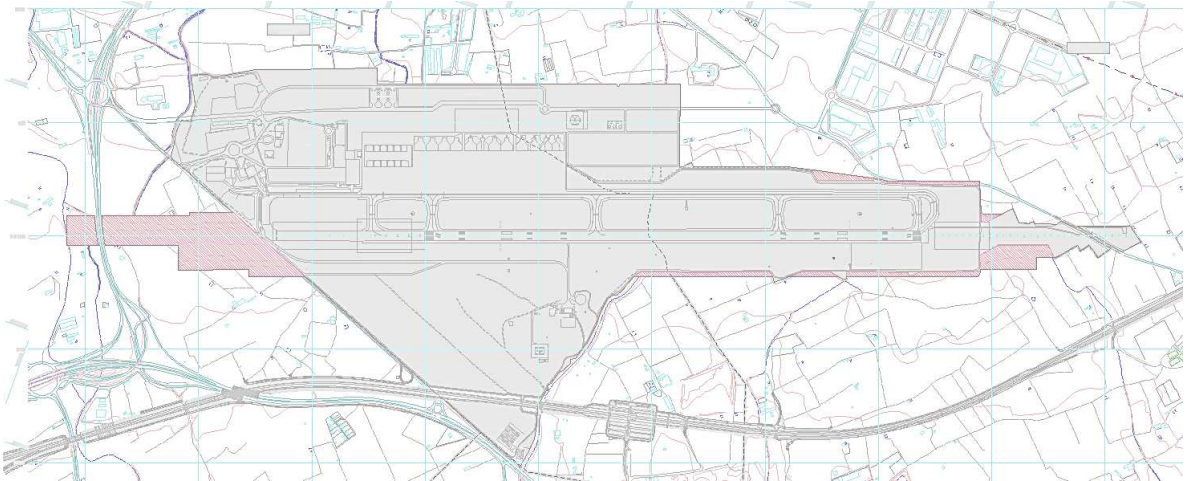
8.5 Desarrollo de los trabajos

8.5.1 Introducción

Los trabajos de Prospección Arqueológica abarcaron la totalidad de la superficie incluida en la Propuesta de Revisión del Plan Director. La superficie de la Zona de Servicio Propuesta es de 323,44 ha, correspondiéndose con las siguientes;



- Límite actual aeropuerto: 299,68.
- Áreas a prospectar fuera del recinto aeroportuario: 23,78 ha.



Ámbitos de prospección arqueológica

El desarrollo de los trabajos se ejecutó mediante un equipo de arqueólogos, comenzando los trabajos de prospección dentro del espacio aeroportuario delimitado y con la metodología propia de la prospección arqueológica intensiva. Durante los trabajos de prospección fueron revisados los cortes y perfiles existentes en el terreno.

El trabajo consistió fundamentalmente en una inspección del área de estudio en bandas de prospección de 15 a 30 metros en zonas de visibilidad óptima y de 10 a 15 metros en las zonas de visibilidad más reducida. Todos los recorridos realizados durante la prospección, así como todas las calles de recorrido realizadas han sido recogidos por medio de aparatos GPS, que han grabado los tracks realizados.

Tal y como se comentó con anterioridad, las características de la superficie objeto de estudio posibilitaron la supervisión e inspección del ámbito de prospección sin incidencias, por lo que no se han delimitado en el presente documento ZLV.



Durante los trabajos de prospección arqueológica no han sido documentados nuevos elementos o materiales arqueológicos, destacando tan solo la localización de una pieza lítica que tras su estudio detallado en gabinete fue descartada por carecer de indicios de manipulación antrópica.

8.5.2 Ámbito de prospección autorizado por la DGPC de la Generalitat de Cataluña

La zona de actuación solicitada y autorizada por el Servicio de Arqueología y Paleontología de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña se corresponde fundamentalmente con unas parcelas localizadas en la cabecera Este y Oeste de la pista de aterrizaje y despegue. En total representan una superficie aproximada de 23,78 hectáreas.

Esta zona está ocupada por una serie de parcelas agrícolas destinadas fundamentalmente al cultivo de frutales y olivos.



Características de la zona de estudio y visibilidad



Las características de la superficie objeto de estudio posibilitaron la supervisión e inspección del ámbito de prospección sin incidencias.

El resultado de los trabajos de campo no documentó materiales arqueológicos o nuevos elementos de interés no registrados con anterioridad. La zona destaca, especialmente el ámbito Oeste, por la abundancia de masías de tipología típica del campo de Tarragona, estando la mayoría de ellas en estado de abandono.

8.5.3 Ámbito de prospección autorizado por el Ministerio de Cultura

La zona de actuación solicitada y autorizada por el Ministerio de Cultura corresponde a las parcelas propiedad de Aena, tanto las ocupadas por las infraestructuras aeroportuarias actuales, como las parcelas para futuras ampliaciones de servicios fuera del recinto aeroportuario. En total ocupa una superficie de 299 hectáreas.

En esta área de actuación se han diferenciado dos zonas para facilitar los trabajos de prospección arqueológica. Se ha dividido en:

- Zona A. Superficie ocupada por la pista (y espacios colindantes), infraestructuras e instalaciones del aeropuerto.
- Zona B. Parcelas propiedad de Aena ubicadas al Norte del recinto aeroportuario actual.

ZONA A

Se trata de la superficie correspondiente a terrenos propiedad de Aena, donde se localizan todas las infraestructuras del Aeropuerto existentes en la actualidad. La mayor parte de la superficie comprendida dentro de esta zona se encuentra ocupada por las diferentes infraestructuras del aeropuerto (pista asfaltada, zonas de terminal, parking,...). En los espacios colindantes a estas infraestructuras la visión para la prospección ha sido adecuada ya que estos espacios se encuentran mantenidos y sin vegetación.



En el caso de los terrenos ocupados por las infraestructuras del aeropuerto, la prospección ha consistido en una visita en vehículo, acompañados por personal del propio aeropuerto, realizando las correspondientes paradas para la inspección y revisión de las zonas de estudio.



Trabajos de prospección dentro del recinto aeroportuario

Esta zona de estudio destaca por la presencia de las distintas infraestructuras del aeropuerto y por ser un área donde se localizan varios yacimientos arqueológicos y el Mas de Tarrats, una antigua masía reconvertida en residencia de oficiales cuando el aeródromo era militar. El ámbito Sur de esta área se encuentra cortada por el paso de la línea de alta velocidad. El resultado de los trabajos de campo no documentó materiales arqueológicos o nuevos elementos de interés no registrados con anterioridad. En el ámbito Sur se localizó una pieza lítica que posteriormente se descartó por no tener indicios de manipulación antrópica.



ZONA B

Esta zona corresponde a unas parcelas, propiedad de Aena, pero todavía sin ocupar por infraestructuras, situadas al Norte del recinto vallado aeroportuario.

Esta zona se caracteriza por la presencia en su totalidad de superficies de cultivo, fundamentalmente frutales y olivos, muchas de ellas en estado de abandono. Destaca también la presencia de masías en este ámbito, estando la mayoría de ellas en estado de ruina.



Ámbito de prospección Zona B

Algunas de estas parcelas, debido al abandono del uso agrario, se encontraban parcialmente cubiertas por la vegetación, lo que no impidió el normal desarrollo de los trabajos de prospección arqueológica.

El resultado de los trabajos de campo no documentó materiales arqueológicos o nuevos elementos de interés no registrados con anterioridad en este ámbito.



8.9 Materiales arqueológicos

Durante los trabajos de prospección arqueológica fue recogida una pieza lítica en las coordenadas X345921; Y4555820 (ETRS89/31).

Tras su limpieza y estudio detallado en gabinete se descartó al no tener marcas de tallado ni indicios de manipulación antrópica.



Pieza lítica localizada tras su limpieza y estudio

9. FICHAS DE ELEMENTOS, IMPACTOS Y MEDIDAS DE CARÁCTER INDIVIDUAL.

Tras los trabajos de prospección y las consultas previas de inventarios, catálogos y bibliografía especializada de la zona objeto de estudio se documentan los siguientes elementos del patrimonio cultural dentro del ámbito de revisión del plan director y su entorno inmediato:



Nº	J-03
Elemento	Mas de l'Inspector
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 345.003 Y: 4.557.677
Adscripción cultural	Hierro-ibérico final/ Romano republicano
Adscripción tipológica	Yacimiento al aire libre
Descripción	Se trata de un yacimiento de época ibérica-romana. Se localiza entre los terrenos del Mas y de una fábrica. Se tiene noticia que al construir una balda en el año 1932 se localizó un silo repleto de material cerámico de esta cronología, una parte del cual está depositado en el Museu Salvador Vilaseca de Reus.
Valoración Impacto	Distancia; 304 metros Sin impacto. El yacimiento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	J-06
Elemento	Partida Mas de les Cabres I
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 346.479 Y: 4.556.379
Adscripción cultural	Romano
Adscripción tipológica	Yacimiento al aire libre
Descripción	En este sector se han recogido diversos materiales de época romana que hacen pensar en la posible existencia de una villa
Valoración Impacto	Distancia; 72 metros Sin impacto. El yacimiento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	J-08
Elemento	Partida Mas de les Cabres II
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 347.004 Y: 4.555.978
Adscripción cultural	Neolítico
Adscripción tipológica	Al aire libre, lugar centro de producción y explotación, agrícola, Campo de silos.
Descripción	Campo de silos de época neolítica que podían estar asociados a un hábitat.
Valoración Impacto	Distancia; 430 metros Sin impacto. El yacimiento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director. Afectado por la línea de alta velocidad.



Nº	-
Elemento	Prop Les Tries
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 348.722 Y: 4.557.449
Adscripción cultural	Hierro-Romano
Adscripción tipológica	Varios
Descripción	En esta área se detectaron en superficie fragmentos cerámicos de época romana (siglo I a. C. hasta el siglo III) y cerámicas de cronología moderna dispersas en superficie.
Valoración Impacto	Distancia; 230 metros Sin impacto. El yacimiento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	-
Elemento	Hallazgos aislados POL. Constantí
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 346.875 Y: 4.557.672
Adscripción cultural	Romano
Adscripción tipológica	Varios
Descripción	En esta área se detectaron en superficie fragmentos cerámicos de época romana.
Valoración Impacto	Distancia; 418 metros Sin impacto. El yacimiento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	-
Elemento	El Camí de Reus
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 347.777 Y: 4.557.225
Adscripción cultural	-
Adscripción tipológica	Topónimo
Descripción	Topónimo indicativo de una vía de paso tradicional.
Valoración Impacto	Distancia; Dentro del ámbito del plan director Moderado. El topónimo se encuentra dentro de la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona de ubicación del topónimo deberán realizarse bajo control y seguimiento arqueológico continuo.



Nº	-
Elemento	Aeropuerto de Reus
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	Varias
Adscripción cultural	Neolítico a Romano Imperial
Adscripción tipológica	Lugar de enterramiento-inhumación/lugar de producción y explotación agrícola
Descripción	<p>Dentro del recinto aeroportuario se localizan varios yacimientos con distintas tipologías y cronologías. Dentro del recinto aeroportuario se han realizado varias intervenciones arqueológicas desde el año 2007 al 2012.</p> <p>Los trabajos de ampliación del aeropuerto de Reus motivaron una intervención arqueológica en 2008. Inicialmente, se programó una primera fase de seguimiento de los movimientos de tierras. Al localizarse diferentes evidencias arqueológicas se inició una segunda fase de actuación que consistió en una excavación en extensión de las 8 estructuras neolíticas localizadas.</p> <p>Durante el mes de junio de 2007 se llevó a cabo un seguimiento de las obras de ampliación del aeropuerto a la zona de aparcamiento y la nueva terminal. Los trabajos dieron como resultado una estratigrafía muy alterada por la acción antrópica del siglo XX, dando resultados arqueológicos negativos. Los resultados de las intervenciones entre 2008 y 2009 proporcionaron nuevos datos sobre los sectores 100 y 200 del yacimiento del Aeropuerto de Reus, a pesar de que hay que tener en cuenta que otros sectores del yacimiento también han estado objeto de excavaciones.</p> <p>Durante el 2009 se continuó la excavación del sector 200, F, G, H, 300 y 400. La excavación de estas zonas constató la extensión del yacimiento de cronología prehistórica, desde el neolítico e inicios del periodo del bronce. El año 2012 se procedió a la excavación de seis estructuras antrópicas y con colmatación con material prehistórico (neolítico, bronce, prehistoria reciente. Se documentaron en el sector 700 a causa de las obras para la construcción de un nuevo colector. Durante el mismo año se llevó a cabo una intervención arqueológica dentro de los sectores 1000 (parcela de terreno de 9.790 m², situado en dirección norte-sur) y 2000 (parcela de terreno de unos 9.670 m², este-oeste) del Aeropuerto de Reus.</p> <p>Los trabajos de seguimiento de las obras documentaron una serie de estructuras de época romana al sector 1000: restos de un pavimento o vía hecho con piedras irregulares y cantos rodados de medida mediana y grande, ligados con arcilla con material cerámico romano mezclado. Este pavimento tiene una cronología del s. I d. C., alto-imperial (ánfora tarraconense del tipo Dressel 2-4). En cuanto al sector 2000, se localizaron varios tramos de un mismo muro fundamentado directamente sobre el geológico. Tiene una orientación en sentido este-oeste, con excepción de un tramo que va de norte a sur. Correspondería probablemente a comienzos del s. XX, asociadas a la actividad agrícola existente en la zona antes de la construcción de la base aérea militar de Reus.</p> <p>En el año 2012 se realizaron intervenciones arqueológicas en el sector 600 del aeropuerto.</p>
Valoración Impacto	<p>Distancia; Dentro del ámbito del plan director</p> <p>Moderado. Los distintos yacimientos del aeropuerto de Reus se encuentran dentro de la zona de revisión del plan director.</p> <p>Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona delimitada de los yacimientos arqueológicos y su entorno inmediato deben contar con una fase previa de sondeos arqueológicos valorativos. Los trabajos de movimientos de tierras para las actuaciones contempladas en estas ubicaciones deberán realizarse bajo control y seguimiento arqueológico continuo.</p>



Nº	J07
Elemento	La Boella
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 346.225 Y: 4.555.693
Adscripción cultural	Bronce
Adscripción tipológica	Yacimiento al aire libre
Descripción	Al realizarse unas obras de construcción de un desagüe para las instalaciones del aeropuerto de Reus aparecieron una serie de piezas de sílex (hojas y lascas), cerámica a mano entre la que había algunos fragmentos de cerámica acanalada. El lugar del hallazgo se localiza justo en el punto en donde la valla de los terrenos del aeropuerto hace un ángulo y toca el Barranco.
Valoración Impacto	Distancia; Dentro del ámbito del plan director Moderado. El área delimitada del yacimiento se encuentra parcialmente dentro de la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona delimitada del yacimiento arqueológico y su entorno inmediato deben contar con una fase previa de sondeos arqueológicos valorativos. Los trabajos de movimientos de tierras para las actuaciones contempladas en esta ubicación deberán realizarse bajo control y seguimiento arqueológico continuo.

Nº	M-11001. E-063
Elemento	Granja Roca Soldevila
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344493 Y: 4557625
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía/Granja
Descripción	Masía de planta rectangular, con planta baja y piso, pero dispuestas en diferentes cuerpos con alturas diversas, y con cubierta a dos aguas. Actualmente está restaurada y con fachadas enlucidas y pintadas de color blanco con un zócalo verde.
Valoración Impacto	Distancia; 420 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.



Nº	M-11004
Elemento	Mas
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344775 Y: 4557518
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	La masía es una construcción de planta rectangular y volumen sencillo, con dos plantas de altura y cubierta con azotea. Las fachadas muestran una composición plana, basada en la simétrica de un eje central que ordena las ventanas, y las puertas.
Valoración Impacto	Distancia; 325 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	M-58010
Elemento	Mas de Sant Joan
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344163 Y: 4557208
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Es una construcción de planta rectangular y volumen sencillo, con dos plantas de altura y cubierta con tejado a dos aguas. Las fachadas tienen, las ventanas y la puerta de acceso, ordenadas según un eje de simetría central.
Valoración Impacto	Distancia; 206 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	M-11032
Elemento	Mas de Caixés
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 345108 Y: 4557341
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Construcción de planta cuadrada y volumen a diferentes alturas. El cuerpo central es de tres plantas. Los cuerpos laterales tienen dos plantas de altura y cubierta con azotea accesible desde el tercer piso.
Valoración Impacto	Distancia; 30 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.



Nº	M-46
Elemento	Mas del Gansos
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 345596 Y: 4557478
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Edificación con un cuerpo para vivienda y otro cuerpo dedicado a almacén agrícola.
Valoración Impacto	Distancia; 33 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	CR-07
Elemento	Mas Deu
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 345812 Y: 4557398
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Edificación con dos cuerpos principales y diferentes construcciones auxiliares para las tareas agrícolas.
Valoración Impacto	Distancia; Dentro del ámbito del plan director Moderado. El elemento se encuentra dentro de la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona donde se ubica el bien deben ser compatibles con su conservación.

Nº	M-32
Elemento	Mas Borrás
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 345812 Y: 4557525
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Edificación con dos cuerpos donde se aprecia una parte antigua y una ampliación con características más modernas
Valoración Impacto	Distancia; Dentro del ámbito del plan director Moderado. El elemento se encuentra limítrofe a la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona donde se ubica el bien deben ser compatibles con su conservación.



Nº	M-48
Elemento	Mas Villa Irene
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 346041 Y: 4557367
Adscripción cultural	1920
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Edificación con dos cuerpos principales y distintos anexos para las tareas agrícolas.
Valoración Impacto	Distancia; Dentro del ámbito del plan director Moderado. El elemento se encuentra dentro de la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona donde se ubica el bien deben ser compatibles con su conservación.

Nº	M-49
Elemento	Mas Villa Irene de Jaume
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 346111 Y: 4556576
Adscripción cultural	1920
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Edificación con dos cuerpos principales y un pequeño anexo agrícola.
Valoración Impacto	Distancia; Dentro del ámbito del plan director Moderado. El elemento se encuentra dentro de la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona donde se ubica el bien deben ser compatibles con su conservación.

Nº	M-04
Elemento	Mas de Folch
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 346474 Y: 4557784
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	En la actualidad es un restaurante y se encuentra completamente rehabilitado. Está compuesto por dos cuerpos principales y un anexo de factura reciente.
Valoración Impacto	Distancia; 70 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.



Nº	M-14
Elemento	Mas de Barber
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 346535 Y: 4557479
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masia
Descripción	La edificación está compuesta de dos plantas de gran tamaño en estado de ruina. Con pinturas en su interior de María Fortuny.
Valoración Impacto	Distancia; 8 metros Moderado. El elemento se encuentra limítrofe a la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona donde se ubica el bien deben ser compatibles con su conservación.

Nº	CR-39
Elemento	Mas Sant Roma
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 347519 Y: 4557914
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masia
Descripción	La edificación consta de un cuerpo de planta baja y cuatro cuerpos de naves.
Valoración Impacto	Distancia; 144 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	M-23
Elemento	Mas Vermell
Comarca	Tarragonés
Municipio	Constantí
Coordenadas U.T.M.	X: 347028 Y: 4556816
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masia
Descripción	La edificación consta de un gran cuerpo de dos pisos y planta baja. En estado de ruina
Valoración Impacto	Distancia; 171 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.



Nº	M-13003
Elemento	Mas de Puig
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344619 Y: 4557002
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Tiene varios cuerpos, unos de tres plantas y otras de dos. La cubierta es plana. A la construcción principal se anexan diferentes construcciones de una planta que acaban conformando un patio interior de trabajo.
Valoración Impacto	Distancia; 314 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	M-13040
Elemento	Mas de Riera
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 346431 Y: 4556062
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Construcción grande, de planta cuadrangular y volumen sencillo, con tres plantas de altura y cubierta con tejado a dos aguas. Por el aspecto de las fachadas y su composición podría pasar por una masía de finales del s. XVIII, no obstante es de construcción más reciente.
Valoración Impacto	Distancia; 75 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	M-60002. E-489 D
Elemento	Mas de Cases
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344926 Y: 4556140
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	El edificio de la masía forma un solo cuerpo con el Mas Nicolau.
Valoración Impacto	Distancia; 72 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.



Nº	M-60001. E-489
Elemento	Mas de Nicolau
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344920 Y: 4556132
Adscripción cultural	1783
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Una gran hacienda y una gran masía, contigua al Mas de Cases. Según Laureà Pagarolas, "Marià de Nicolau y Querol y su nieto Francesc de Nicolau y de Miró" crearon la masía.
Valoración Impacto	Distancia; 72 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	M-63084
Elemento	Mas de Barberana
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344102 Y: 4555883
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Construcción de planta cuadrangular y volumen sencillo, con tres plantas de altura y cubierta con tejado a dos aguas,
Valoración Impacto	Distancia; 198 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	M-63027A. E-027
Elemento	Mas del Conde
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 343808 Y: 4556282
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Se trata de un edificio que presenta una volumetría muy definida. La masía está rodeada de una espesa masa vegetal que singulariza el lugar.
Valoración Impacto	Distancia; 232 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.



Nº	M-63027C
Elemento	Mas de Pinteta
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 343887 Y: 4556162
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Construcción de planta rectangular y volumen sencillo, con tres plantas de altura y cubierta con tejado a dos vertientes. En ruinas
Valoración Impacto	Distancia; 85 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director

Nº	M-59001. E-295C
Elemento	Mas de Bofarull
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 343944 Y: 4556514
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Edificio abandonado de planta baja y dos pisos de un alto interés arquitectónico. La fachada sur muestra una balaustrada y arcos de medio punto todavía conservados. Incluye un jardín cerrado.
Valoración Impacto	Distancia; 278 metros Sin impacto. El elemento se encuentra fuera de la zona de revisión del plan director.

Nº	E-291
Elemento	Mas de Tarrats/Residencia de oficiales
Comarca	Baix Camp
Municipio	Reus
Coordenadas U.T.M.	X: 344525 Y: 4556800
Adscripción cultural	Contemporánea
Adscripción tipológica	Masía
Descripción	Antigua masía, posteriormente destinada a usos militares para residencia de oficiales. En estado de ruina
Valoración Impacto	Distancia; Dentro del ámbito del plan director Moderado. El elemento se encuentra dentro de la zona de revisión del plan director. Todas las actuaciones contempladas en el Plan Director que se ejecuten en la zona donde se ubica el bien deben ser compatibles con su conservación.



10. CONCLUSIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS GENERALES

El trabajo arqueológico, estudio de impacto cultural, ha consistido en una prospección arqueológica intensiva para la identificación y registro de los elementos de carácter arqueológico-paleontológico, etnográfico y arquitectónico dentro del ámbito de afección del proyecto de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Reus.

La zona de trabajo ha discurrido dentro del recinto aeroportuario actual y su entorno más inmediato. Los trabajos de prospección arqueológica han resultado negativos, al no registrar materiales arqueológicos ni nuevos elementos de interés además de los ya documentados.

El ámbito de trabajo destaca por la presencia de números elementos arquitectónicos, que configuran el paisaje tradicional del campo de Tarragona, y por la presencia de yacimientos arqueológicos dentro del recinto aeroportuario actual. Los yacimientos presentes dentro del espacio aeroportuario son de distintas tipologías y cronología, considerando este ámbito, a tenor de sus antecedentes como de alta potencialidad arqueológica. En algunos de ellos se han realizado intervenciones arqueológicas relacionadas con la instalación o renovación de infraestructuras aeroportuarias.

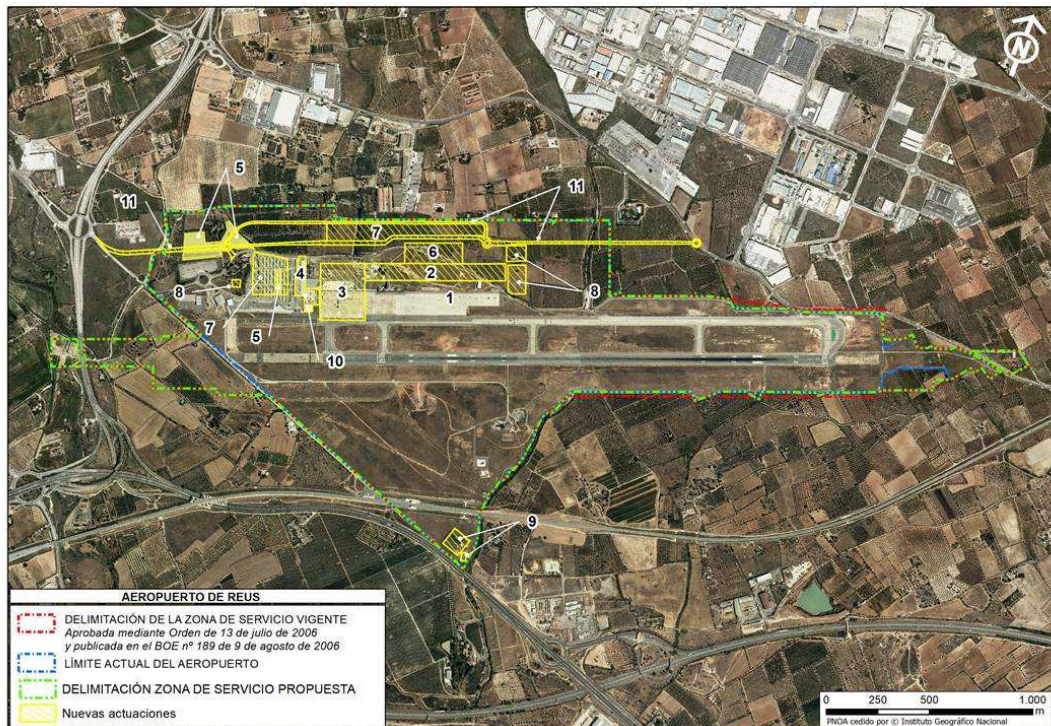
Los trabajos de prospección arqueológica intensiva documentaron una serie de impactos sobre algunos de los bienes y yacimientos presentes en el ámbito de trabajo, aunque hemos de decir que con la imposición de las correspondientes medidas correctoras y protectoras son en líneas generales moderados.

La evaluación de impactos se ha realizado teniendo en cuenta la propuesta de actuaciones de la alternativa seleccionada para revisión del Plan Director del Aeropuerto de Reus.

Estas actuaciones se resumen en en las siguientes;



ZONA	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de vuelos	1. Uso flexible de un puesto de estacionamiento de plataforma comercial para tráfico de aviación comercial y general.
	2. Reubicación puestos y ampliación plataforma comercial.
	3. Nueva plataforma para aviación general.
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de pasajeros	4. Ampliación de equipamientos en control de seguridad.
	5. Adecuación de aparcamiento público.
	6. Construcción del nuevo edificio terminal.
Zona de servicios	7. Nuevos aparcamientos más próximos al nuevo edificio terminal.
	8. Reubicación de servicios afectados (torre de control, central eléctrica, parcela de combustibles, etc.).
Zona de abastecimiento	9. Remodelación de la depuradora.
Zona de aviación general	10. Acondicionamiento del edificio terminal actual para servicios y para aviación general.
Accesos y viales	11. Construcción de viales de acceso, viales internos y de servicio.





Por tanto, teniendo en cuenta los bienes documentados y los resultados de los trabajos de prospección arqueológica, deberán establecerse las siguientes medidas correctoras y protectoras para la salvaguarda de los bienes presentes en el ámbito de estudio;

- *Deberá realizarse un Control y Seguimiento Arqueológico de los movimientos de tierras que contemplen las actuaciones del Plan Director. Teniendo en cuenta que la zona de estudio es una zona de alta potencialidad arqueológica, el control arqueológico ha de ser continuo a pie de obra.*
- *Todas las actuaciones que contemple el Plan Director en el entorno de los yacimientos arqueológicos documentados deberá contar con una fase previa de sondeos arqueológicos valorativos.*
- *Las actuaciones contempladas dentro del Plan Director deberán garantizar la conservación y mantenimiento de los bienes arquitectónicos presentes en el ámbito.*
- *Deberá comunicarse con antelación suficiente al equipo de arqueólogos encargados del Control y Seguimiento Arqueológico durante la fase de obras las posibles modificaciones en el proyecto de referencia, con el objetivo de que los elementos patrimoniales identificados no se vean afectados.*

La actuación de Seguimiento Arqueológico garantizará la adopción de las medidas correctoras establecidas, evitando las posibles alteraciones sobre los elementos patrimoniales debidas tanto al desarrollo de los trabajos, como a posibles vestigios de interés que pudiesen aparecer durante el transcurso de los mismos.



A Coruña, en fecha de firma digital

*Fdo. Ángel Rodríguez Castro
Arqueólogo-director del proyecto*



ANEJOS



Ámbito de prospección, Mas Tarrats, Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona A, depuradora del aeropuerto



Ámbito prospección Zona A, línea de alta velocidad



Ámbito prospección Zona A, zona bomberos



Ámbito prospección Zona A



Ámbito prospección Zona B, zona Mas Deu



Perfil del terreno, zona B



Ámbito prospección Zona B



Ámbito prospección Zona B, Mas Villa Irene



Ámbito prospección Zona B



Ámbito prospección Zona B



Ámbito prospección Zona B, Mas del Barber



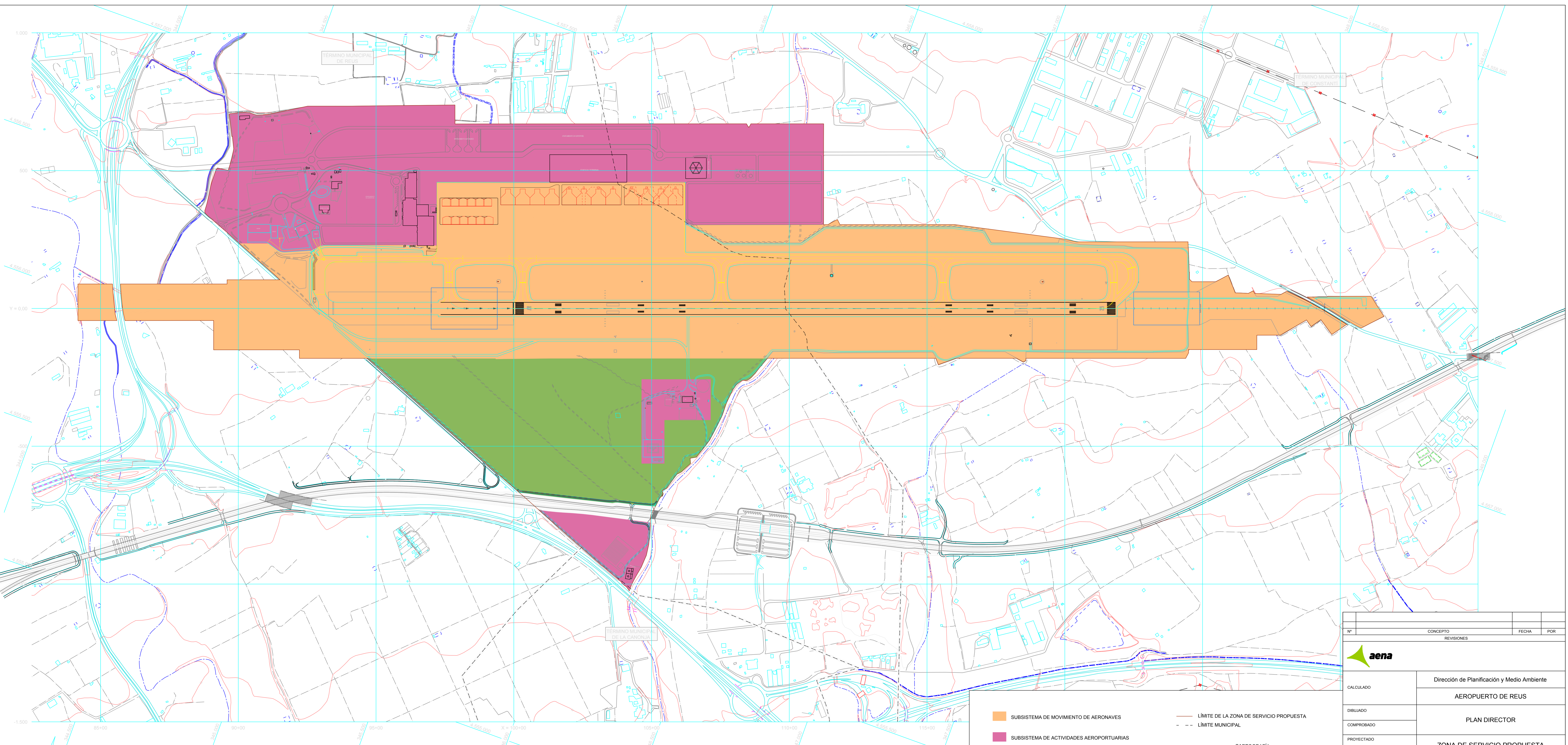
Ámbito prospección cabecera Oeste



Ámbito prospección cabecera Oeste



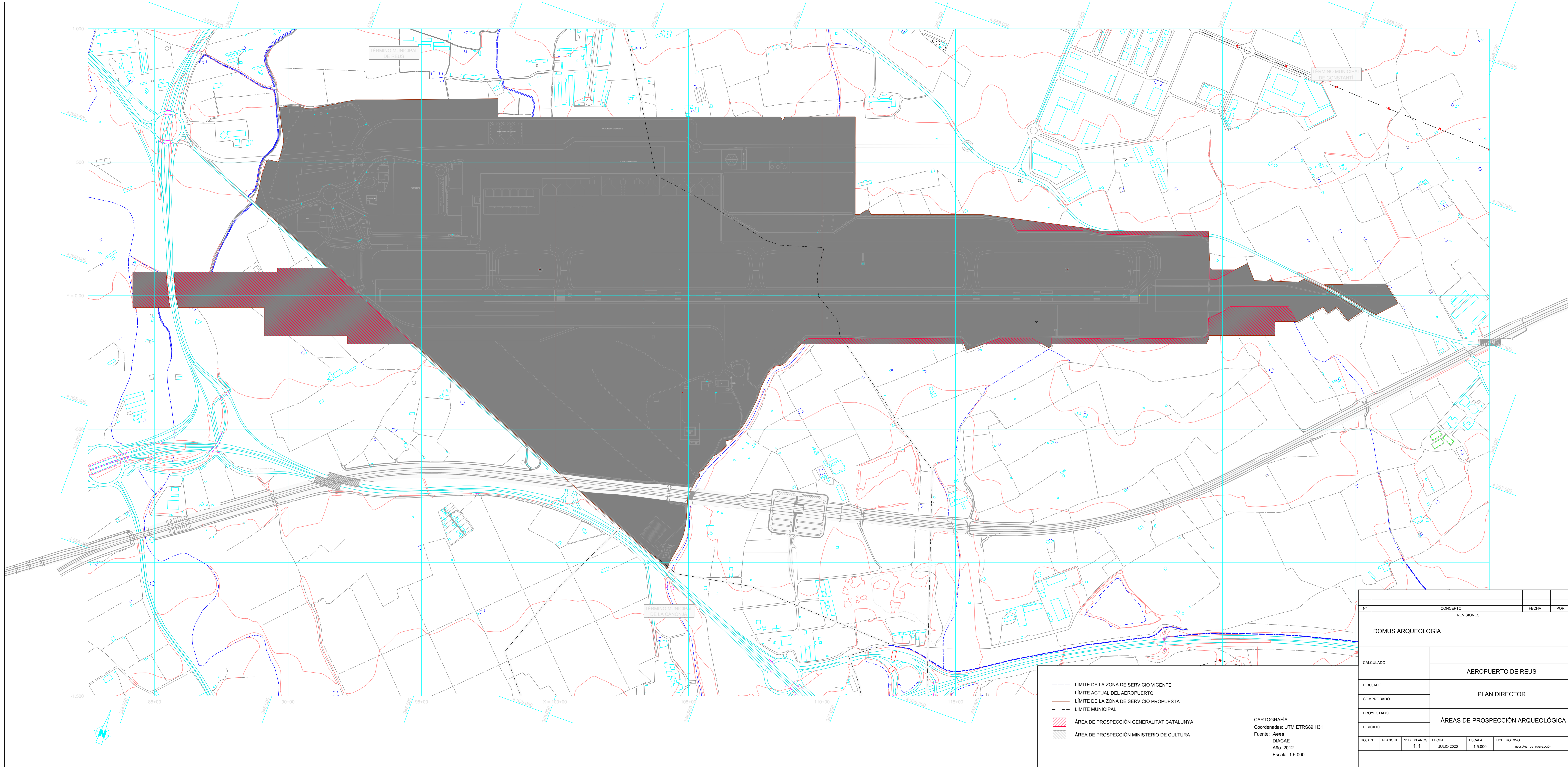
Ámbito prospección cabecera Este



- SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
- SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
- ZONA DE RESERVA AEROPORTUARIA
- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
- LÍMITE MUNICIPAL

CARTOGRAFÍA
 Coordenadas: UTM ETRS89 H31
 Fuente: **Aena**
 DIACAE
 Año: 2012
 Escala: 1:5.000

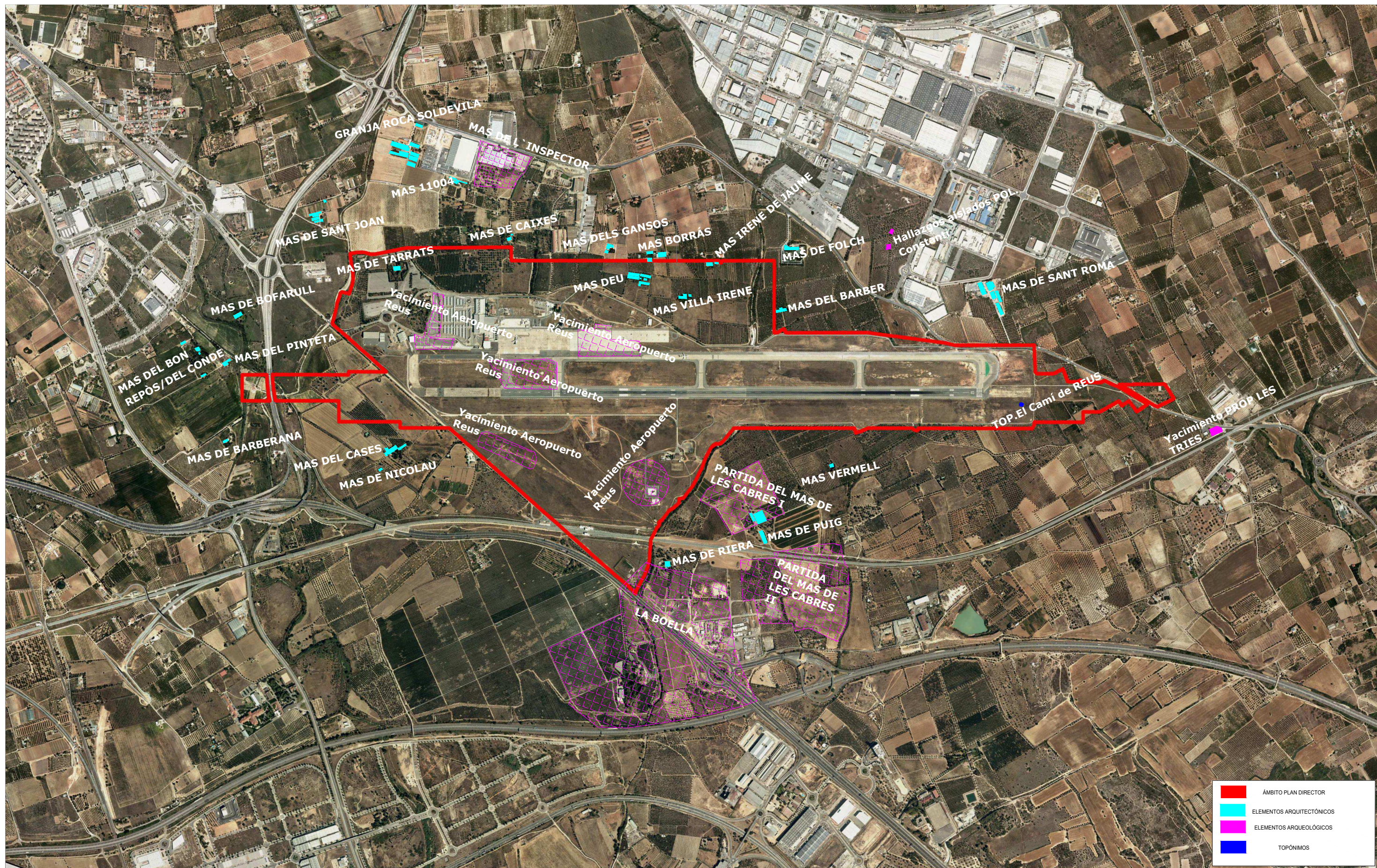
Nº	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
aena			
CALCULADO	Dirección de Planificación y Medio Ambiente		
DIBUJADO	AEROPUERTO DE REUS		
COMPROBADO	PLAN DIRECTOR		
PROYECTADO	ZONA DE SERVICIO PROPUESTA		
DIRIGIDO	ESTRUCTURA		
HOJA Nº	PLANO Nº	Nº DE PLANOS	FECHA
	4.1		MAYO 2018
ESCALA	FICHERO DWG		
1:5.000	04-21-REU-ZONA_SERVICIO_PROPUESTA-ESTRUCTURA		



- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO VIGENTE
- LÍMITE ACTUAL DEL AEROPUERTO
- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
- LÍMITE MUNICIPAL
- ▨ ÁREA DE PROSPECCIÓN GENERALITAT CATALUNYA
- ▨ ÁREA DE PROSPECCIÓN MINISTERIO DE CULTURA

CARTOGRAFÍA
 Coordenadas: UTM ETRS89 H31
 Fuente: Aena
 DIACAE
 Año: 2012
 Escala: 1:5.000

Nº	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
DOMUS ARQUEOLÓGIA			
CALCULADO	AEROPUERTO DE REUS		
DIBUJADO	PLAN DIRECTOR		
COMPROBADO	ÁREAS DE PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA		
PROYECTADO			
DIRIGIDO			
HOJA Nº	PLANO Nº	Nº DE PLANOS	FECHA
	1,1		JULIO 2020
	ESCALA	FICHERO DWG	
	1:5.000	REUS AMBITOS PROSPECCIÓN	



■	ÁMBITO PLAN DIRECTOR
→	ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS
	ELEMENTOS ARQUEOLÓGICOS
■	TOPÓNIMOS

