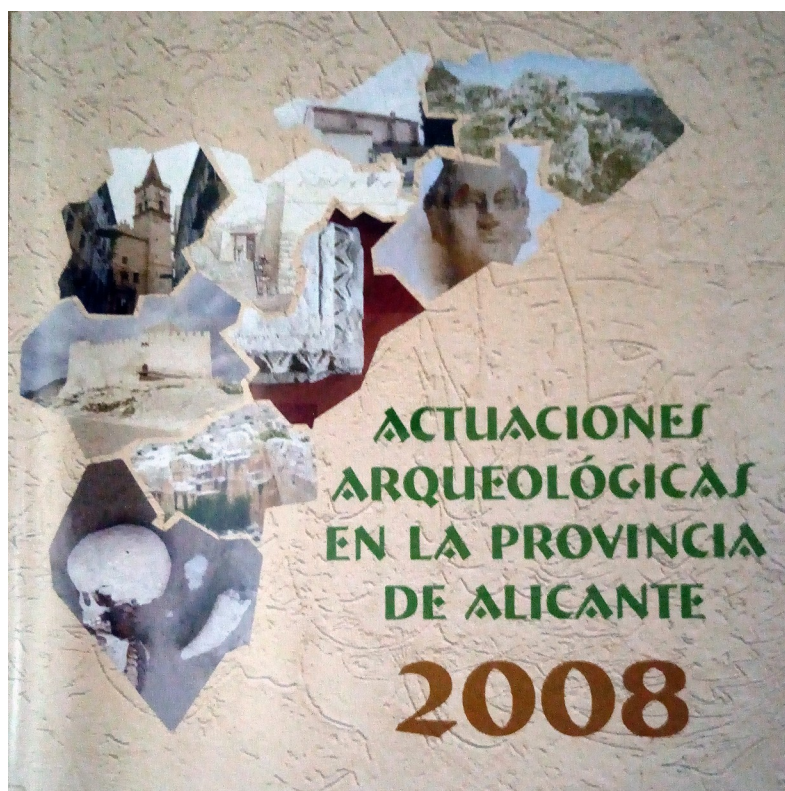




Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Tramo: Monforte del Cid-La Alcoraya. Cantera préstamo Soldive. Cantera PR-1 (Agost, Alicante y Monforte del Cid)

José David Busquier Corbí

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2008

Editores

Araceli Guardiola Martínez y Fernando E. Tendero Fernández
Sección de Arqueología del Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados
en Filosofía y Letras y en Ciencias de Alicante

Año de la edición: 2010

Depósito legal: A-980-2010

ISBN: 978-84-693-7286-9



Nombre de la intervención:	Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Tramo: Monforte del Cid-La Alcoraya. Cantera préstamo Soldive. Cantera PR-1
Municipios:	Agost, Alicante / Alacant y Monforte del Cid
Comarcas:	L'Alacantí y El Medio Vinalopó / El Vinalopó Mitjà
Directores:	José David Busquier Corbí y Alicia Pastor Mira
Equipo técnico:	—
Autor del artículo:	José David Busquier Corbí
Promotora:	ADIF. Construye COPCISA
Autorización:	2005/0695-A
Fecha de la actuación:	1/1/2006 – 1/7/2008
Coordenadas localización:	—
Periodo cultural:	Contemporáneo
Material depositado:	No se ha recuperado material arqueológico
Tipo de intervención:	Seguimiento arqueológico y prospección arqueológica

DESARROLLO DE LA INTERVENCIÓN

Los trabajos desarrollados en torno a la construcción del tren de alta velocidad tramo Monforte del Cid-Alcoraya, contemplaron varias actuaciones en relación con la obra de infraestructura lineal programada. Por un lado, contamos con la presencia de un arqueólogo a pie de campo, actuando como consultoría técnica de cara al control y seguimiento de todos aquellos movimientos de tierra realizados con relación a la obra en desarrollo. Por otro lado, como actuaciones independientes, pero relacionadas con el trabajo anterior, se vendrían realizando tramitaciones de expedientes relacionados con la consecución de nuevos terrenos a explotar por la obra, en relación con préstamos de tierra, vertederos o instalaciones auxiliares relacionadas. Los trabajos mencionados irían siendo contemplados en los diferentes informes mensuales, depositados tanto en la propia constructora ejecutora de los trabajos como en el Departamento de Medio Ambiente de la ADIF, en el que se encuentra incorporada la Sección de Arqueología.

Cabe mencionar que, si por un lado, las obras de ejecución material no pondrían de manifiesto la presencia de resto patrimonial alguno en la traza,

caso de elementos de caracterización arqueológica, sí fue necesario, por otro lado, la identificación y documentación previa de varios componentes etnográficos, localizados ya en la prospección previa al inicio de las obras. Entre ellos podemos destacar la existencia de un horno de cal (elemento del siglo XVIII, totalmente documentado antes de su posterior destrucción); una balsa de riego (siglo XIX), y varias casas de labor, utilizadas en la actualidad como vivienda de recreo, y cuyos propietarios impidieron el acceso a las mismas para su documentación, pudiendo únicamente hacer una descripción detallada de su contenido exterior y estructura.

Al margen de estas acotaciones referentes al patrimonio cultural, no contamos con elemento alguno de mayor importancia en la zona, salvando la existencia de un tramo del conocido como Canal de los Belgas, a su paso por las inmediaciones de la traza. En este caso concreto, y siguiendo las recomendaciones de los Servicios de Patrimonio de la Conselleria de Cultura, el elemento en sí quedó totalmente salvado, sin necesidad de destrucción por parte de los trabajos de obra, ejecutando una obra de ingeniería menor, para la salvaguarda del acueducto.

Por lo demás, escasas son las aportaciones patrimoniales de una obra que ha venido desarrollándose a lo largo de casi tres años completos. Los movimientos de tierra, terminados en la actualidad, han dado paso a la culminación de estructuras y elementos de ingeniería, sin la presencia inmediata del arqueólogo de campo, por lo que la memoria final ha sido ya remitida a los servicios de patrimonio de la Conselleria de Cultura, no considerando necesaria la continuidad del seguimiento arqueológico como venía siendo planteado.



Vista de una de las zonas de traza desbrozada con un viaducto al fondo



Viaducto p. k. 502



Horno de cal documentado



Obra de ingeniería para la protección del Canal de los Belgas