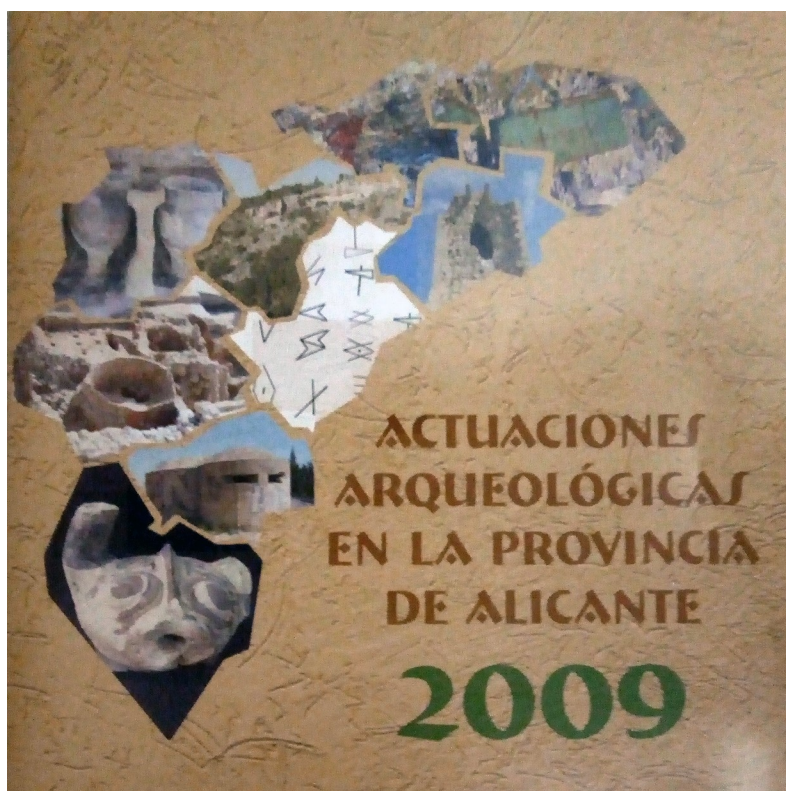




**AVE. Tramo: Elx-Murcia, subtramo: Elx-Beniel. Apeadero de
Torrellano-Crevillent (Elche y Crevillent)**

M.^a Jesús Tarancón Gómez

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2009

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-979-2010

ISBN: 978-84-693-7154-1



Nombre de la intervención:	AVE. Tramo: Elx-Murcia, subtramo: Elx-Beniel. Apeadero de Torrellano-Crevillent
Municipios:	Elche / Elx y Crevillent
Comarca:	El Bajo Vinalopó / El Baix Vinalopó
Directores:	M. ^a Jesús Tarancón Gómez y Agustín Ruiz de Marco
Equipo técnico:	Montserrat Lerín Sanz, Raquel Barrio Onrubia, Oscar Arellano Hernández y Guillermo Gómez Modamio
Autora del artículo:	M. ^a Jesús Tarancón Gómez
Promotora:	Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento
Autorización:	2009/0860-A
Fecha de la actuación:	5/11/2009 – 18/11/2009
Coordenadas localización:	Las coordenadas aparecen enumeradas en el texto
Periodos culturales:	Ibérico, romano y contemporáneo
Material depositado:	No se ha recuperado material arqueológico
Tipo de intervención:	Prospección arqueológica

DESARROLLO DE LA INTERVENCIÓN

El proyecto constructivo Plataforma: Red arterial ferroviaria de Alicante. Tramo Apeadero de Torrellano-Crevillent. Subtramo: Apeadero de Torrellano-Elche Mercancías, se subdivide en dos tramos:

El subtramo Apeadero de Torrellano-Elche Mercancías se desarrolla entre los PP. KK. 100 + 800 a 106 + 800, y supone la ejecución de una plataforma en doble vía a unos 15 m de distancia de la vía actual, con una nueva ocupación de terrenos.

El futuro proyecto de Vía, Electrificación e Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones. Tramo: Apeadero de Torrellano (p. k. 100 + 000) – Crevillent (p. k. 121 + 180) mantiene el trazado en vía única, y solo tiene prevista la electrificación y renovación con ancho internacional, sin ocupación de terrenos.

Metodológicamente, se realizó una prospección intensiva de cobertura total de los 21,180 km de longitud que tiene el trazado del tramo Apeadero de Torrellano-Crevillent, llevando a cabo la inspección de una banda de protección de 100 m a cada lado del eje de la plataforma ferroviaria y de las zonas afectadas por las obras subsidiarias. El eje del pasillo de prospección se identificó con las vías del actual FF. CC. Alicante-Murcia, englobándose toda la zona de afección de la obra de infraestructura.

La prospección fue efectuada por un equipo de cinco arqueólogos titulados que, dispuestos a una distancia equidistante de 25 m por término medio, recorrieron, en dos pasadas, a ambos lados de la vía férrea existente y el ancho de banda de 100 m a cada lado del eje de la infraestructura. Cada uno de ellos realizó la prospección portando un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) que recogió los recorridos efectuados en cada uno de los días la totalidad el trazado. Esa información (track) fue descargada diariamente, reflejándose el itinerario llevado a cabo por cada uno de los prospectores integrantes del equipo.

Con anterioridad al trabajo de campo, se efectuó un “diagnóstico preliminar”. En él se recopiló toda la información existente acerca de los términos municipales donde se desarrolla la plataforma ferroviaria –Elche y Crevillent–, y se posicionó, sobre la cartografía específica del proyecto constructivo, aquellos bienes patrimoniales situados en un pasillo de protección de 500 m a cada lado del eje de la infraestructura.

Las fuentes consultadas fueron:

- Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Castilla-La Mancha – Comunidad Valenciana – Región de Murcia. Acceso a la Región de Murcia. Tramo: Elche-Murcia. Subtramo: Elche-Beniel. Documento Complementario. Corredor Centro.
- Inventario Cultural Valenciano, con la revisión de los apartados: Patrimonio Arquitectónico y Medioambiental y Patrimonio Arqueológico, Etnológico e Histórico. Además del catálogo de yacimientos arqueológicos y etnológicos, se recopilan los bienes de interés cultural (BIC) y los bienes de relevancia local (BRL).
- Plan General de Ordenación Urbana de Elche.

- Plan Especial del Palmeral de Elche.

Una vez revisado el potencial histórico de la zona, se posicionaron sobre el terreno cada uno de los bienes patrimoniales conocidos tras el diagnóstico preliminar y, a partir de ahí, se planificó la prospección arqueológica propiamente dicha.

El trabajo estuvo condicionado por la fuerte antropización del territorio que caracteriza la comarca del Bajo Vinalopó. La fertilidad de los suelos cuaternarios por donde discurre la plataforma ferroviaria, unido al arraigado sistema de regadío existente desde la antigüedad, ha propiciado que el terreno aparezca parcelado en múltiples fincas de mediano y pequeño tamaño, destinadas, en su mayoría, al cultivo hortofrutícola.

El poblamiento aparece diseminado por toda la vega, predominando las parcelas con viviendas unifamiliares (tanto de primera como de segunda residencia) que poseen una pequeña superficie, o zona ajardinada, de huerta y plantación de frutales para el abastecimiento doméstico. Junto a ellas, se desarrollan otras de mayor tamaño destinadas a la explotación y comercialización hortofrutícola, con plantaciones de productos de huerta y árboles frutales. En ambos casos, es frecuente que el terreno aparezca vallado y candadas las puertas de acceso, por lo que fue imposible acceder a su interior.

La proximidad a los núcleos urbanos de Torrellano y Elche ha propiciado que se hayan desarrollado urbanizaciones periurbanas, polígonos industriales, áreas recreativas, fábricas e invernaderos. Su presencia es continua a lo largo de todo el trazado, e hizo inviable mantener la distancia media entre los prospectores y la ejecución de una prospección sistemática.

El tramo comprendido entre los PP. KK. 108 + 359 a 112 + 570 corresponde con el túnel de Elche, que discurre soterrado bajo el casco urbano. Su prospección fue desestimada, al ser un área urbanizada en la que no se tiene prevista la ejecución de obra nueva ni la ocupación de nuevos terrenos, sino tan solo la electrificación y conversión a ancho internacional de la vía existente. En este caso, la intervención se centró en la visita pormenorizada a cada uno de los bienes patrimoniales catalogados tras la fase de documentación previa, a fin de valorar sobre el terreno el impacto del proyecto constructivo.

Hay que advertir que, en todo el trazado inspeccionado, las condiciones de visibilidad del suelo en el momento de efectuar el trabajo de campo pueden

considerarse bajas, e incluso nulas en algunos sectores. Es habitual la presencia de vertidos, escombros y rellenos antrópicos, concentrados en las proximidades de las poblaciones más cercanas, en los taludes de los caminos y carreteras, así como a ambos lados de la vía férrea actual.

La densa cobertura vegetal de plantas ruderales, que cubren algunas fincas de baldío, y los cultivos hortofrutícolas que se desarrollan de forma generalizada impiden, también, la correcta visión del suelo y, por ende, la percepción de posibles evidencias de índole arqueológica. Por estos motivos, no se ha podido descartar con rotundidad que existan vestigios que pudieran verse afectados por la obra de infraestructura y que, en esta intervención, hayan pasado desapercibidos al estar enmascarados, bien por la vegetación, por acumulación de depósitos sedimentarios o por las actuaciones antrópicas.

Para una mayor comprensión analizaremos, de forma individualizada, el trazado de los dos proyectos constructivos en los que se subdividió el proyecto inicial.

PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA PLATAFORMA: RED ARTERIAL FERROVIARIA DE ALICANTE: TRAMO: APEADERO DE TORRELLANO-CREVILLENT. SUBTRAMO: APEADERO DE TORRELLANO-ELCHE MERCANCÍAS

La prospección efectuada no ha deparado el hallazgo de ningún tipo de evidencia arqueológica, etnológica o arquitectónica inédita hasta la fecha. Sin embargo, el trabajo ha permitido corroborar sobre el terreno la ubicación de tres inmuebles situados en el pasillo de estudio. Todos están catalogados como Elementos del Patrimonio Arquitectónico en el Plan Especial de Protección de edificios y conjuntos del término municipal de Elche, recogido en el PGOU de Elche, y tienen un nivel de protección Ambiental.

En todos los casos, la distancia al trazado de la plataforma ferroviaria supera los 25 m de perímetro de protección establecido. Por este motivo, queda patente la no afección de las obras en su conservación, lo que supone que es innecesario adoptar medidas cautelares ni de protección, ya que su lejanía respecto del trazado anula cualquier amenaza a su integridad.

Su análisis pormenorizado, descripción, vinculación y afección por la obra de infraestructura es el siguiente:

- Villa Rosita (n.º 39): Se ubica en las coordenadas centrales UTM X: 705882, Y: 4239602, y su nivel de protección es Ambiental. El proyecto constructivo no afecta al inmueble, pues se sitúa a una distancia mínima de 42 y 45 m al norte del borde del talud del Eje 1 (Torrellano-Crevillent), a la altura de los PP. KK. 105 + 944 y 105 + 957, respectivamente. Además, esta vivienda se dispone al sur de vía férrea actual y la nueva plataforma se desarrolla al norte de dicha infraestructura.
- Villa Asunción (n.º 40): En la actualidad denominada Villa Lucía, se emplaza en las coordenadas centrales UTM X: 706039, Y: 4239647, y su nivel de protección es Ambiental. Se localiza a una distancia de 24 y 25 m al norte del borde del talud del Eje 1 (Torrellano-Crevillent), en relación a los PP. KK. 105 + 776 y 105 + 786, respectivamente. Además la vivienda se ubica al sur de la vía férrea actual, mientras que la nueva plataforma ferroviaria se desarrolla al norte de dicha infraestructura; se puede afirmar que el proyecto constructivo no afecta al inmueble.
- Villa María-Ana (n.º 41): Se localiza en las coordenadas centrales UTM X: 706877, Y: 4239950, y tiene un nivel de protección Ambiental. Se localiza al norte de carretera N-340 y a 66 m al norte del borde del talud del Eje 2 (Torrellano-Elche), a la altura de los PP. KK. 104 + 870 y 104 + 895. Atendiendo a la distancia existente a los elementos de proyecto, y si valoramos la circunstancia de que la nueva plataforma ferroviaria se desarrolla al sur de la carretera N-340, se puede afirmar que la infraestructura no afecta al inmueble.

VÍA, ELECTRIFICACIÓN E INSTALACIONES DE SEGURIDAD Y COMUNICACIONES DEL TRAMO APEADERO DE TORRELLANO-CREVILLEN

La prospección del tramo ha permitido documentar dos nuevos elementos patrimoniales, sin catalogar hasta la fecha; corroborar sobre el terreno la ubicación de un yacimiento arqueológico y seis inmuebles arquitectónicos catalogados en el Plan Especial de Ordenación Urbana de Elche, así como la disposición de un conjunto de construcciones vinculadas al sistema de regadío tradicional y el emplazamiento de los huertos del Palmeral situados en el ámbito de estudio.

El proyecto constructivo contempla el mantenimiento de la vía única actual, sin reposiciones ni desdoblamientos, por lo que todas las actuaciones previstas

(electrificación e instalaciones de seguridad), quedan incluidas dentro de los actuales terrenos ferroviarios, siendo innecesario efectuar nuevas ocupaciones.

Estas circunstancias, anulan la posibilidad de que se generen impactos sobre los bienes integrantes del patrimonio cultural, fuera de los que pudieran haberse producido con anterioridad a la construcción original de la vía. Por este motivo, y a pesar de su proximidad a algunos de los elementos patrimoniales documentados, queda patente la no afección de las futuras obras en su conservación.

Su análisis pormenorizado, descripción, vinculación y afección por la obra de infraestructura es el siguiente

- Ermita del Perpetuo Socorro: Se localiza en las coordenadas centrales UTM X: 704962, Y: 4239425. Es un templo exento de planta rectangular, que se localiza a 37-38 m al sur del borde del talud de la vía actual.
- Canal de riego y acueducto sobre el barranco de San Antón: Los restos del canal que discurren en superficie tienen una longitud de 23 m lineales. Se inicia en las coordenadas UTM X: 704122, Y: 4239290 y, al llegar a las inmediaciones del barranco, continúa en aéreo sobre un acueducto de 39 m de longitud, cuyos extremos coinciden con las coordenadas UTM X: 704138, Y: 4239276 y UTM X: 704177, Y: 4239300. El extremo noroeste del canal se localiza a una distancia de 1,20 m al sureste del talud de la vía férrea actual, mientras que los extremos del acueducto se disponen a 4,60 m y 18 m de su talud sur.

En el casco urbano de Elche se localizan el resto de los bienes patrimoniales documentados. Aparecen catalogados en el Plan Especial de Protección de Edificios y Conjuntos del Término Municipal de Elche, donde se les aporta un grado de protección específica. Por otro lado, algunos de ellos también aparecen contemplados en el Plan Especial del Palmeral de Elche.

- Torre Vaillos y ermita (N.º 3): Ambas construcciones, distantes entre sí unos 34 m, están situadas en el huerto homónimo, en las coordenadas centrales UTM X: 701859, Y: 4238959 y UTM X: 701900, Y: 4238962, respectivamente. La torre está declarada BIC, con categoría de Monumento Histórico-Artístico, y su nivel de protección es Integral, al igual que el definido para la ermita. Ambas construcciones se localizan al norte del túnel de Elche, a 182 m y 184 m respectivamente.

- Molino del Real (N.º 16): Fue un molino maquilero del siglo XVIII. Se localiza en las coordenadas centrales UTM X: 701405, Y: 4238586, y está catalogado con un nivel de protección Integral. Se dispone a 40 m al sur del puente del Ferrocarril que sobrevuela el río Vinalopó.
- Conjunto del sistema de riego tradicional: Acequia Mayor y Acequia Marchena y los restos de construcciones auxiliares (N.º 1): Este conjunto posee un nivel de protección Estructural. En la actualidad, la vía férrea sobrevuela el trazado de ambas acequias por el puente del Ferrocarril.
- Museo Municipal de la Palma (N.º 21): Se sitúa en las coordenadas centrales UTM X: 701569, Y: 4238549, dentro del Parque Municipal. Está declarado BIC, con categoría de Monumento Histórico-Artístico y su nivel de protección es Integral. El inmueble se localiza al sur del túnel de Elche, a una distancia de 113 m.
- Edificio industrial – Hornos de yeso (N.º 23): Se ubica en las coordenadas UTM X: 700640, Y: 4238371, en la avenida de la Libertad esquina avenida de Novelda. Las tres chimeneas poseen un nivel de protección Estructural. El edificio se sitúa al norte del túnel de Elche, a unos 34 m de distancia por término medio.
- Edificio industrial – Fábrica de harinas (N.º 44): Se emplaza en las coordenadas centrales UTM X: 701738, Y: 4238664, en la avenida de la Libertad esquina a Santuario Virgen de la Cabeza. Está catalogado con un nivel de protección Ambiental. El inmueble se localiza a 43 m al sur del túnel de Elche.
- Ambulatorio de San Fermín (N.º 45): Se sitúa en las coordenadas centrales UTM X: 700750, Y: 4238326, en la calle Jorge Juan esquina avenida de la Libertad, y está catalogado con un nivel de protección Ambiental. El edificio se localiza al sureste del túnel de Elche, a una distancia de 50 m.
- El túnel de Elche, y por ende, la vía actual, discurre bajo la Reserva del Palmeral y su área global de influencia, que está declarada como Bien de Interés Cultural, protegida con nivel Integral.
- Parque Infantil de Tráfico: Este yacimiento, en el que se han documentado dos fases de ocupación (en época ibérica y romana), se inscribe en las

coordenadas centrales UTM X: 701619, Y: 4238633, dentro del parque homónimo. Se localiza al norte del túnel de Elche, a escasos 3 m de distancia.

A pesar de no haberse detectado ningún tipo de impacto sobre los elementos patrimoniales documentados en la prospección arqueológica, se propuso, como medida correctora a realizar durante la fase de ejecución de las obras, el seguimiento y control arqueológico de los desmontes efectuados en el entorno más próximo a los bienes inmuebles del patrimonio arquitectónico catalogado. El objetivo es, en último término, garantizar su integridad y corroborar la ausencia de afección, tal como se desprende del análisis efectuado o, en su defecto, poder adoptar las medidas oportunas para su salvaguarda.

Sin embargo, como apuntan algunos investigadores, en la evaluación del impacto arqueológico/etnológico es imprescindible tener en cuenta que una parte importante de los yacimientos arqueológicos son de naturaleza invisible, es decir, que no se evidencian a simple vista e, incluso, cuando se detectan de forma superficial, es casi imposible poder delimitar su extensión con precisión. A este hecho, hay que añadir las bajas, e incluso nulas, condiciones de visibilidad que presentaba el suelo en el momento de realizar los trabajos.

Por este motivo, como medida preventiva, y a fin de garantizar la correcta documentación y protección de posibles evidencias patrimoniales no detectadas durante la prospección arqueológica, se propuso la realización de un seguimiento y control arqueológico durante la ejecución del proyecto constructivo Apeadero de Torrellano-Elche Mercancías y, fundamentalmente, en la fase de movimientos de tierra, de desbroces superficiales y desmontes de los niveles superiores hasta alcanzar el estrato geológico. Este control se ejecutará de forma periódica y puntual, a pie de obra, por un arqueólogo titulado, durante el tiempo que dure la obra civil proyectada.

En el entorno de los bienes inmuebles del patrimonio arquitectónico documentado en la traza, el control arqueológico será exhaustivo y permanente, a fin de evitar cualquier tipo de impacto patrimonial sobre ellos. Si en el transcurso de la obra se produjera algún hallazgo que suponga un indicio de carácter arqueológico, se suspenderán preventivamente los trabajos y se informará a la Dirección Territorial de Cultura de Alicante y a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, que ostentan las competencias en este caso y serán quienes indiquen las medidas a adoptar.



Nº 39. Villa Rosita



N.º 40. Villa Asunción (o Villa Lucía)



N.º 41. Villa María-Ana



Ermita del Perpetuo Socorro



Canal y acueducto del barranco de San Antón. Detalles del recorrido y fábrica constructiva del canal



Canal y acueducto del barranco de San Antón. Vista general del canal y del acueducto aguas abajo



Canal y acueducto del barranco de San Antón. Vista general del acueducto aguas abajo



Canal y acueducto del barranco de San Antón. Detalle y vista general del acueducto aguas arriba



N.º 3. Torre de Vaillos y ermita



N.º 16. Molino del Real



N.º 21. Museo Municipal de la Palma



N.º 23. Hornos de yeso



N.º 44. Fábrica de harinas



N.º 45. Ambulatorio de San Fermín



Yacimiento Parque Infantil de Tráfico