



Ronda Suroeste de circunvalación de Villena

Jesús Moratalla Jávega

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2002

Editores

Fernando E. Tendero Fernández y Alicia Pastor Mira
Sección de Arqueología del Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados
en Filosofía y Letras y en Ciencias de Alicante

Año de la edición: 2003

Depósito legal: A-870-2003

ISBN: 84-688-3427-0



Nombre de la intervención:	Ronda Suroeste de circunvalación de Villena
Municipio:	Villena
Comarca:	El Alto Vinalopó / L'Alt Vinalopó
Director:	Jesús Moratalla Jávega
Equipo técnico:	—
Autor del artículo:	Jesús Moratalla Jávega
Promotora:	Conselleria de Obras Públicas y Urbanismo
Autorización:	2002/0455-A
Fecha de la actuación:	12/2002
Coordenadas localización:	684978 – 4278441 y 686174 – 4277813
Periodos culturales:	Edad del Bronce, íbero-romano, moderno y contemporáneo
Material depositado:	Museo Arqueológico Municipal José María Soler
Tipo de intervención:	Prospección arqueológica

INTRODUCCIÓN

Hemos procedido a realizar una prospección arqueológica previa a la construcción de un vial de aproximadamente 25 m de anchura que circunvalará el núcleo urbano de Villena por el cuadrante suroccidental. Dicha ronda surge en el p. k. 47,8 de la carretera Villena-Yecla (CV-8090) y enlazará en dos puntos distintos con la autovía Alicante-Madrid (N-330) a la altura de su p. k. 54. La alternativa propuesta alcanza un total de 4,6 km de longitud, sumando todos sus ramales, discurriendo por las partidas de La Condomina y La Losilla.

SECTORIZACIÓN DEL TRAZADO

La nueva carretera inicia su recorrido en el p. k. 47,8 de la carretera Villena Yecla, unos 150 m al oeste del cruce de esta vía con la carretera a Caudete. Las coordenadas UTM de este punto serían 848786, de la hoja de Yecla (845), cuadrante II (Villena), escala 1:25000, editada por el Instituto Geográfico Nacional. La cota sobre el nivel del mar sería de 499 m.

Desde este lugar, donde se sitúa una primera rotonda, el vial toma dirección NO-SE a lo largo de unos 500 m, atravesando terrenos hoy yermos y la trinchera del antiguo ferrocarril Yecla-Alcoi o tren Chicharra –hoy desmantelado pues dejó de prestar servicio en 1969 (Flor *et alii*, 1989)–. Tras este hito aparecen campos

de cultivo, en concreto parcelas de olivos, lo que se traduce en un terreno esponjoso, arenoso y con escasas piedras. El límite meridional de estos bancales se sitúa en la carretera Villena-Pinoso (CV-813), donde se ha diseñado una nueva rotonda. El segmento así delimitado lo denominamos “Sector I”.

Desde la última rotonda surgen dos ramales. El primero –de unos 650 m y denominado “Sector II”– se dirige, con dirección SO-NE, hacia el casco urbano de Villena, enlazando con la carretera que corre paralela a las vías del ferrocarril. Su recorrido se realiza por parcelas incultas en su mayoría, encajando en su tramo final por una calle asfaltada que separa varias naves industriales. El segundo ramal –“Sector III”– mantiene la orientación inicial NO-SE, prolongándose por la partida de La Condomina hasta alcanzar una nueva rotonda a partir de la cual la ronda girará bruscamente en dirección SO-NE; en su totalidad discurre por terrenos en los que alternan los campos cultivados con otros yermos o en barbecho, donde es posible observar cereal relicto.

Desde la última rotonda citada, la vía continúa su recorrido otros 700 m hacia levante hasta alcanzar el ferrocarril Madrid-Alicante, definiendo así el “Sector IV”; en este nuevo tramo se atraviesan terrenos en los que se puede observar el predominio del cultivo cerealícola.

Tras superar la vía del tren se entra en la parte urbana del trazado proyectado, tramo –“Sector V”– en el que las tareas de prospección se verán reducidas a los escasos espacios no construidos que delimitan esta ronda urbana. Este nuevo tramo tiene 1300 m de longitud y finaliza en dos rotondas consecutivas por las que se alcanza la autovía Alicante-Madrid. Las coordenadas UTM de este punto de contacto serían 866779, de la hoja de Yecla (845), cuadrante II (Villena), escala 1:25000, editada por el Instituto Geográfico Nacional. Su cota s. n. m. sería de 504 m.

La ronda prevé un segundo acceso a la autovía desde la penúltima de las rotondas citadas; desde aquí surge un tramo –“Sector VI”– con dirección sur de unos 400 m que cruza nuevas parcelas de cultivo, en su mayoría incultas. Una nueva rotonda da paso a un tramo de unos 600 m con sentido E-O que finaliza en la autovía –“Sector VII”–, cruzando por medio de terrenos yermos o cultivados de cardón.

Para finalizar el proyecto, este igualmente afectaría a los terrenos situados a levante de la N-330, en concreto se trata de una actuación puntual –“Sector VIII”– que tiene por objeto mejorar la carretera de Peñarrubia (CV-814) así

como construir un nuevo paso que salve el cauce del río Vinalopó. Este último tramo tiene unos 700 m de longitud y por lo general son terrenos muy alterados con presencia de numerosas naves y parcelas valladas.

RESULTADOS DE LA PROSPECCIÓN

En cuanto al “Sector I”, aproximadamente hasta la línea marcada por el tren Chicharra la prospección ha deparado un material arqueológico relativamente frecuente, fragmentado y rodado, sin formar concentraciones. Entre los tipos cerámicos localizados predominan los restos de teja curva (en adelante TEJ), cerámica común (en adelante CM) de época contemporánea (en adelante CONT), cerámica con vidriado (en adelante VID) verde o melado al interior o fragmentos de loza de engalba blanca decorada con motivos en azul. Se trata de un repertorio que podría corresponder tanto a época moderna (en adelante MOD) como CONT pero hemos de considerarlo de carácter aislado, dado su escaso número y la falta de continuidad espacial, por lo que no hacemos ningún tipo de depósito.

Una vez superada la plataforma del tren entramos en unas parcelas donde han sido plantados olivos de talla joven, circunstancia que obviamente ha favorecido el desfonde del terreno. El material arqueológico pasa a ser muy frecuente y además del citado anteriormente se constata la presencia de tipos cerámicos más singulares (lozas decoradas en negro, violeta o polícromas, porcelana, azulejos decorados con motivos florales, fragmentos de ladrillos macizos, cerámica VID negra, etc.) e incluso fragmentos de cristal y hasta dos cucharas de latón. Entre el material destaca la aparición de un fragmento de borde de ánfora ibérica (fig. 3, 11) –bastante destacado y ligeramente biselado al interior, con pasta anaranjada compacta y abundante desgrasante pequeño y medio de tonos rojizos, blanquecinos y negros y trazas de yeso– así como varios bordes PT y CM ibéricos (fig. 3, 3, 4, 5 y 8), piezas que indudablemente nos advertían sobre la posible existencia de un asentamiento antiguo cercano. Ante esta hipótesis, procedimos a efectuar un segundo reconocimiento más meticuloso de este campo de olivos. Para ello aprovechamos la ordenada disposición en hileras de los olivos reconociendo las “calles” que quedaban entre ellos y contabilizando el número total de fragmentos de adscripción antigua que aparecían en cada calle; de este modo sería posible localizar con mayor precisión el área nuclear de la concentración cerámica. Se contabilizó el número de fragmentos hallados, tras lo cual la pieza era depositada nuevamente sobre el terreno a excepción de algunos fragmentos con forma

—sobre todo bordes—, muestra que compone el lote de materiales que ha sido depositado en el Museo Arqueológico José María Soler de Villena.

Todas las calles reconocidas han proporcionado material cerámico de adscripción antigua, en concreto íbero-romana, distinguiéndose fragmentos de tipología ibérica PT y CM (fig. 3, 6, 7, 9 y 10), además de informes de cerámica de cocina (en adelante CC); también se constatan piezas romanas, como un borde de jarro y parte de otro de un recipiente anfórico posiblemente de la serie Dressel 1 (fig. 3, 12 y 13) además de un tercer borde CM de posible adscripción romana (fig. 3, 14). Junto a ellos se localizan algunos fragmentos cerámicos realizados a mano (fig. 3, 1 y 2), probablemente de origen prehistórico, que denotaría así la posible existencia de otro asentamiento más antiguo en el mismo paraje. El área nuclear del potencial asentamiento coincidiría con el centro geométrico de la parcela 1, tendiendo a disminuir el número de fragmentos según se avanza hacia el este y el oeste; ello significaría que el trazado proyectado pasaría prácticamente por encima del potencial asentamiento.

Continuando nuestra prospección hacia el norte y hacia el sur, hemos constatado algunos fragmentos de similar cronología inmediatamente al norte de la plataforma del tren Chicharra, sobre un terreno yermo; no obstante, los fragmentos desaparecen apenas se avanza una veintena de metros hacia el norte. Igualmente, hacia el sur, aparecen algunos fragmentos cerámicos hasta alcanzar la carretera Villena-Pinoso. De este modo el área arqueológica ahora detectada, que denominamos La Puentecilla 2, vendría a medir unos 300 x 50 m, definiendo un rectángulo de 1,5 ha con su eje mayor orientado de norte a sur (fig. 1, 1); la superficie delimitada incluye sendas áreas de afección al norte y al sur —zonas donde el material arqueológico es escaso— como medida de cautela ante la provisionalidad que otorga el registro superficial pues siempre hay que tener en cuenta los arrastres que ha podido soportar el material en función de las labores agrícolas. Esta conclusión encuentra una nueva justificación si tenemos en cuenta que, en principio, el registro material advierte la existencia de dos posibles asentamientos —uno prehistórico y otro íbero-romano—, siendo poco probable que ambos coincidan en la vertical estratigráfica, por lo que hemos de suponer que definirán dos áreas arqueológicas más o menos aledañas.

En cuanto a los “sectores II y III”, se trata en ambos casos de terrenos con material muy escaso, predominando los fragmentos de cerámica CM de adscripción MOD/CONT, la loza de engalba blanca con decoración en azul —fundamentalmente platos— y la cerámica VID de color miel; también se halló

una moneda de 50 céntimos acuñada en 1956. Los restos cerámicos aparecen de forma aleatoria por el terreno, sin formar ninguna concentración.

En el “Sector IV” los hallazgos materiales siguen los tipos reseñados en el anterior sector, incluyendo igualmente TEJ curva. El límite oriental del tramo se concreta en la vía del ferrocarril, junto a la cual se levantan los restos de una antigua nave industrial realizada por completo con ladrillos huecos, por lo que no debe ser anterior a la década de los 50 del pasado siglo XX, que no supone impedimento alguno para el trazado de la variante.

Superada la plataforma del tren se entra en el casco urbano de Villena –“Sector V”–, enfilando la calle Rosalía de Castro. Dada la cercanía a viviendas y distintas naves, los terrenos reconocidos son solares yermos altamente contaminados por residuos urbanos con algunos fragmentos como los descritos para los sectores II, III y IV. Dicho sector incluye un objeto de carácter mueble que a todas luces debe ser conservado en su integridad: el pilar que sustentaba la cruz de San Benito (fig. 1, 2). Dicha columna se encuentra en el lateral septentrional de la calle Rosalía de Castro, a la altura del límite entre el edificio de Telefónica y la sede de la Policía Local de Villena, edificio este último que no es sino la propia ermita de San Benito reacondicionada para un nuevo fin, una vez que la construcción religiosa dejó de servir al culto en el siglo XIX y después incluso de su uso como matadero.

La columna está realizada con piedra caliza de tono blanquecino, estando recubierta en gran parte por una capa de musgo negruzco que garantiza su antigüedad. El fuste está alisado, sin pulir, siendo de anotar la existencia de una marca pintada con doble trazo blanco y amarillo hacia su parte central; tal distintivo indica la dirección de rutas camineras de corto recorrido y es frecuente encontrarlo en áreas boscosas y de montaña. No es precisamente un resto de carácter histórico el mejor lugar donde situar tales marcas y ciertamente el hecho no deja de sorprendernos –*a priori* son marcas realizadas por la Conselleria de Medio Ambiente–, por lo que estimamos imprescindible la limpieza del fuste, con metodología propia de las labores de restauración.

El diámetro del tambor es variable, oscilando entre los 120 cm de la base y los 97 de su extremo superior; la altura sería de 2 m, estando la obra rematada por una estrecha moldura a modo de bocel o toro encima de la cual se situaría una nueva pieza de perfil acampanado donde se insertaría la cruz; esta no aparece sobre la columna, ignorando su actual paradero, identificándose tan solo un herraje de sección circular donde se insertaría la cruz.

Como queda dicho, la columna se alza a una veintena de metros al este del edificio que albergó la ermita de San Benito y probablemente anunciaba su presencia erguida a la vera de un camino, tal vez el que venía de Sax. Su datación es difícil de concretar, pues no cuenta con leyenda o marca alguna que nos diera pistas al respecto y tampoco hemos encontrado referencias escritas sobre este elemento en particular. Contamos con algunos datos sobre la ermita, según los cuales el edificio ya estaba levantado en el siglo XV (Soler, 1969: 190), por lo que *a priori* sería razonable otorgarle la misma cronología a la columna, no obstante lo cual nada impide suponer que dicho elemento fuera posterior a la construcción de la ermita e incluso que se levantara un nuevo fuste que sustituyera el soporte original. Obviamente, su carácter patrimonial no se ve alterado tanto si es del siglo XV como si lo es del XVIII.

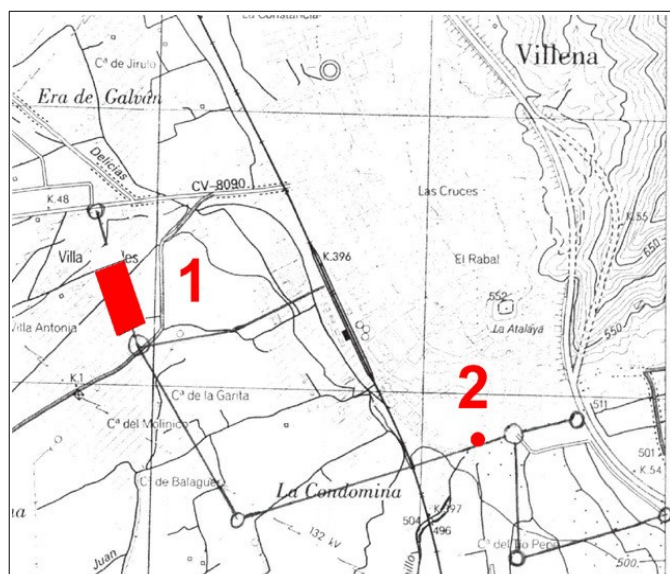
La conclusión es que nos encontramos ante un elemento de carácter mueble que necesariamente ha de ser salvaguardado, no solo en sí mismo sino también en su contexto, como hito paisajístico junto a un camino. La solución ideal pasaría por mantenerla *in situ*, debidamente limpiada, restaurada y protegida por una pequeña verja metálica calada que la cercara en su tercio inferior, si bien somos conscientes de que tal medida implicaría situar el eje de circulación algo más al sur; en cualquier caso y si resultara irremediable su traslado, debemos insistir en el carácter de “hito del paisaje” de la cruz por lo que su remoción debe ser mínima, considerando imprescindible su mantenimiento dentro de un radio máximo de 5 m a partir del punto que ocupa en la actualidad.

Finalmente, los “sectores VI, VII y VIII” son considerados de manera conjunta al presentar un registro arqueológico similar. El material es por lo general más escaso en comparación con los sectores anteriores. Predominan los fragmentos de cerámica VID de color miel o verde, de TEJ o de loza de engalba blanca. Del mismo modo, los restos cerámicos aparecen de forma aleatoria por el terreno.

BIBLIOGRAFÍA

FLOR TOMÁS, M. T.; GARCÍA AYELO, A. y SERRANO YÁNEZ, M.^a A. (1989): “El ferrocarril Villena-Alcoy-Yecla”, *Canelobre*, 16, pp. 48-52.

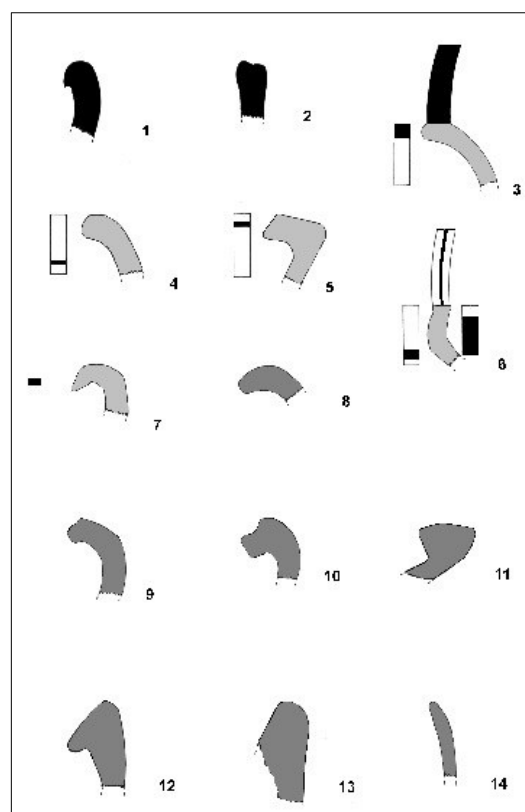
SOLER GARCÍA, J. M.^a (1969): *La relación de Villena de 1575*, Instituto de Estudios Alicantinos. Diputación Provincial de Alicante, Alicante.



Sectorización del trazado



Columna de la cruz de San Benito



Materiales recuperados en el Sector I