

**Colectores de saneamiento de Peña de Las Águilas y Llano de San José
y colector de saneamiento de Torrellano (Elche)**

Jesús Moratalla Jávega

Publicación digital:

Intervenciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2011

Editores:

A. Guardiola Martínez y F.E. Tintero 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: 2012

ISBN: 978-84-695-6559-9

Enlace web:

http://www.marqalicante.com/contenido/int_arqueologicas/doc_248.pdf



Denominación de la intervención: **Colectores de saneamiento de Peña de Las Águilas y Llano de San José y colector de saneamiento de Torrellano**

Municipio: Elche / Elx
Comarca: El Baix Vinalopó
Director/codirectores: Jesús Moratalla Jávega
Equipo técnico: –
Autor/autores del resumen: Jesús Moratalla Jávega
Promotor: Consultora de Actividades Técnicas, S.L.
Nº de expediente: 2011/0627-A (SS.TT. A-2011-269)
Fecha de actuación: 18-11-2011 a 28-11-2011
Coordenadas de localización: X 699.000 – Y 4.236.066
Periodo cultural: Contemporáneo
Material depositado en: No se recuperó material arqueológico
Tipo de intervención: Prospección arqueológica y etnológica

***Resumen:** Prospección arqueológica superficial de una red de colectores en dos zonas distantes entre sí 10 km, ambas en término de Elche, la primera en las partidas Peña de las Águilas, Llano de San José y Matola, y la segunda al sur de Torrellano y hasta Balsares. Son terrenos de cultivo de arbolado de secano, junto a los cuales han aparecido en los últimos años edificaciones residenciales, así como naves industriales, abriendo éstas a la carretera N-340.*

***Palabras claves:** Casa rural, Elche, cultivo de secano, Riegos de Levante.*

***Abstract:** Archaeological superficial survey of a collectors network in two areas 10 km distant from each other, both in term of Elche, the first one in Peña de las Águilas, Llano de San José and Matola, and the second one south of Torrellano and up to Balsares. Are wooded farmland rainfed, alongside which have appeared in recent years residential and industrial buildings, opening them to the N-340.*

***Keywords:** Rural house, Elche, crop of dry regions, Riegos de Levante.*

Desarrollo de la intervención:

La posición topográfica del paisaje remite al concepto de glacis, pues los terrenos se definen como un suave plano inclinado de formación cuaternaria que se desarrolla desde las sierras septentrionales del municipio ilicitano, que se levantan como destacado obstáculo en el cuadrante septentrional. La cota más elevada del primer conjunto de colectores se sitúa hacia los 225 m s.n.m., descendiendo hasta los 60 m de su extremo más meridional. El colector de Torrellano ofrece un recorrido similar, pasándose de los 53 m s.n.m. iniciales, junto al aeropuerto, a los 9 m de la estación depuradora de La Marina, mediando, eso sí, el ascenso y descenso de una modesta elevación de apenas 40 m de cota en cuya solana se localiza la pedanía de Balsares.

A efectos de su precisa ubicación topográfica, las coordenadas del punto más septentrional y elevado del sector Peña de las Águilas – Llano de San José, apenas a 200 m del cauce del barranco de los Arcos o de las Monjas, son: X 698.407 – Y 4.238.811, mientras que el más meridional estaría en: X 700.631 – Y 4.235.634. En

cuanto al colector de Torrellano, estas mismas coordenadas serían: X 711.132 – Y 4.240.425, para su punto más septentrional, por X 716.002 – Y 4.237.442, del meridional, todos ellos localizados en la hoja topográfica de Elche (893).

El proyecto de nuevos colectores sometido a evaluación se llevará a cabo en terrenos de distintos propietarios, situados siempre en el término municipal de Elche (Alicante) y abarcando un espacio de unos 6 km² del primer sector más otros 3,5 del segundo. Las obras se proyectan debido a la falta de infraestructuras adecuadas para el mantenimiento de las explotaciones agrícolas así como para el consumo humano.

En la primera de las áreas citadas, que denominamos zona 1, el relieve se articula en torno a la alternancia de cultivos de secano abancalados entre corrientes hídricas de carácter estacional, una más de las cuales sería el río Vinalopó, mientras que el sector de Torrellano (zona 2) se presenta con un carácter más yermo, producto de su posición entre dos áreas de subsidencia de carácter litoral como serían el saladar de Agua Amarga y el Clot de Galvany. Es un terreno donde predominan las calizas miocenas, lo que lo convierte en un suelo de fertilidad media-baja, encerrado por formaciones calcáreas del Mesozoico superior o Cretácico que siguen las directrices béticas (OSO-ENE).

La mayor parte de las unidades de obra del proyecto supondrán una afección del subsuelo, aunque sea en algunos casos de modo superficial, ya que se trata de tuberías enterradas de aproximadamente 0,5 x 0,5 m de amplitud, así como pequeñas arquetas. Además, la obra se encuentra rodeada de importantes vías de comunicación, como la autovía A-7, la carretera N-340, el tendido ferroviario Alicante – Murcia, las instalaciones del aeropuerto internacional de Alicante o la carretera nacional N-332. La red de distribución, de unos 23 km lineales en total, unos 15 del primer sector por 8 del segundo, conllevará un importante movimiento de tierras, ya que todas las conducciones se instalarán enterradas en una zanja. La mayoría de las conducciones discurren por la red de caminos rurales del término municipal ilicitano, lo que no obsta para la potencial afección de restos patrimoniales.

Por lo que se refiere al sector Peña de las Águilas – Llano de San José, la red de canalizaciones supone un total de 22 ramales de diferente longitud, siendo el eje central de los mismos la carretera nacional N-340, en su tramo Elche – Crevillent, concretamente entre los PP.KK. 56,400 y 57,000.

Iniciando la breve descripción del conjunto de ramificaciones por el primero de estos puntos, el más oriental de todos, una primera ramificación se desarrolla en dirección norte desde el mismo punto inicial de la carretera nacional, ascendiendo durante 600 m por un eje caminero que conduce hasta el camino Viejo de Crevillent, límite septentrional de casi todos los ramales que, perpendiculares a la N-340, van surgiendo a intervalos desde ésta, generando una auténtica rejilla de colectores. Unos 170 m después del primero, aparece un nuevo ramal, un tercero a 220 m, un cuarto ya a 410 m y, finalmente, el último, prácticamente recayente al barranco de Barbasena, ya a 460 m de distancia del cuarto; es el único que supera en su trayectoria al tradicional camino que conducía a Crevillent, ascendiendo hasta 1050 m en dirección a la sierra de la Peña. Estas zanjas siempre se trazarán por viales camineros, siendo de

suponer que la canalización se desarrollará por los laterales de los mismos. En el punto de encuentro del primer ramal con el camino Viejo de Crevillent, un nuevo árbol se dibuja con dos conducciones que se bifurcan, ascendiendo hacia el norte respectivamente 610 y 760 m, y completando así la malla diseñada para esta zona ampliamente antropizada, tanto por la zona industrial lindante con la carretera nacional como por la existencia de numerosas residencias individuales que se desarrollan a lo largo de los ejes citados. Al sur de la carretera N-340 el paisaje no resulta tan ocupado, si bien aquí son frecuentes las conducciones agrícolas y los tendidos para medios de transporte. La conexión con el sector septentrional se produce a la altura del cuarto ramal perpendicular más arriba citado; desde aquí y durante 420 m, continúa por un eje caminero hacia el sur, hasta encontrarse con el tendido ferroviario de la línea Alicante – Murcia. Antes, una primera ramificación se ha desarrollado hacia levante durante 600 m, manteniendo un gran paralelismo con la carretera nacional y alcanzando prácticamente el entorno inmediato de un gran hipermercado. En el punto de encuentro con el ferrocarril, el trazado se vuelve a bifurcar; hacia poniente continúa la dirección de las vías durante 440 m, para a continuación seguir en paralelo a un gasoducto de reciente instalación otros 610 m. En su extremo occidental gira hacia el norte, para continuar, en paralelo al barranco de Barbasena, otros 685 m. Con anterioridad a este giro final se ha producido otra ramificación por poniente que adquiere planta de “Y”, con un recorrido total de 760 m. Respecto a levante, el trazado toma la dirección única del Canal de Riegos de Levante Tercera Elevación durante 2800 m, para alcanzar ya su punto final en la estación depuradora; anteriormente, ha atravesado el barranco de las Monjas y la carretera de Matola (CV-875).

Las obras a realizar se desarrollarán sobre terrenos aterrazados que se localizan en un glacis de suave ondulación, con algunos bancales a la vista de 0,50-0,70 m de altura realizados con mampuestos de tamaño mediano y pequeño irregularmente distribuidos y sin formar hilada alguna. Se trata de terrenos roturados desde tiempo inmemorial, con parcelas rectangulares no muy profundas y pedregosas, por lo general valladas; se orientan de sudoeste a nordeste, con unas dimensiones medias de unos 80 x 20 m, y acogen en su interior un predominante cultivo de almendros, aunque puede apreciarse también algún vestigio de olivar y matorral arbustivo de tipo mediterráneo, sobre todo en la parte cimera de las terrazas; igualmente, son numerosas las parcelas abandonadas y con aspecto de erial.

Por lo que se refiere al sector Torrellano, se trata de una canalización única con un trazado de 6,5 km; se inicia al sur de Torrellano, en el punto de encuentro entre el ferrocarril ya citado y la carretera CV-852, que circunvala el aeropuerto de Alicante por su flanco septentrional. Desde aquí continúa en dirección suroriental por la CV-849, dejando a un lado, primero, la antigua estación depuradora de Torrellano y, segundo, una urbanización de reciente construcción localizada en las afueras de la pedanía de Balsares. En este tramo atraviesa una zona algo más elevada, con terrenos boscosos, una característica que mantiene después de atravesar la carretera N-332, tomando una pista caminera de carácter forestal que le conducirá hasta la depuradora de Los Arenales, dando por finalizado su trayecto.

En esta segunda área de intervención y a excepción de los terrenos más próximos al aeropuerto, predominan las tierras no cultivadas, en algunos casos con una importante pérdida de manto vegetal por efectos de la erosión, al igual que habría que destacar el paisaje forestal del tramo que se desarrolla en los alrededores de la pedanía de Balsares y desde la N-332 hasta su punto final. Son terrenos poco profundos y pedregosos, por lo general sin vallar.

Antecedentes históricos

Las zonas descritas no contienen ninguna área arqueológica conocida, pues ningún hito es mencionado en recopilaciones bibliográficas al uso (Fernández, Guilabert y Tendero, 1997) ni en la base de datos existente en la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Conselleria de Turisme, Cultura i Esport; ello no significa que no exista ninguna posibilidad de hallar restos arqueológicos mediante una metódica prospección.

El Camp d'Elx cuenta con un amplio patrimonio cultural, como muestra la consulta del Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la Conselleria de Turisme, Cultura i Esport y de la bibliografía específica, pues hay censados hasta 122 yacimientos arqueológicos, a los que habría que añadir los numerosos bienes etnológicos. No obstante, la gran mayoría de estos hitos se encuentran alejados de la zona ahora sometida a evaluación, pues los restos más numerosos se localizan bien en el propio casco urbano de Elche –más de 30 puntos diseminados por la malla urbana de origen medieval–, bien en los alrededores de la colonia romana de *Ilici*-La Alcudia – otros 25 puntos más, esta vez de origen romano en su mayoría y relacionados con la centuriación de buena parte de la margen izquierda del río Vinalopó por la misma época–. De hecho, los únicos vestigios arqueológicos cercanos al trazado propuesto aparecen conforme la *centuriatio* se va acercando al casco urbano de Elche por su flanco meridional.

Así, los restos arqueológicos conocidos más cercanos al trazado propuesto se encuentran, de acuerdo con la documentación revisada, en el punto en el que los colectores de la zona 1 cruzan la carretera de Matola (CV-875), quedando en este punto aproximadamente a 220 m al norte del asentamiento censado de Hacienda Tomás Verdú, si bien el punto indicado coincide con una zona de naves industriales dedicadas al calzado en aparente estado de abandono.

En cualquier caso, una más intensa exploración superficial será precisa en los márgenes del trazado por esta zona, área que presenta multitud de parcelas valladas u ocupadas por un denso matorral arbustivo.

Este yacimiento supone, de hecho, la entrada al extenso llano del Campo de Elche, perfectamente encuadrado entre los relieves subbéticos del norte y las zonas marjalencas del sur, y que tiene por núcleo central el conocido hito de La Alcudia. Esta potencial *villa* integraría la red de poblamiento que se genera a partir de la elevación al rango de colonia de *Ilici*, momento histórico que se sitúa en la segunda mitad del siglo I a.C. Es citada desde las primeras compilaciones arqueológicas de Elche (Ramos Folqués, 1953), y desde entonces siempre ha sido mencionada en estudios posteriores.

A. Ramos menciona el hallazgo de tejas, ladrillos y losetas de mármol por las parcelas inmediatas de esta finca; además, menciona “un semis de Cartago Nova con mano abierta y toro en pie, medio bronce de Galieno, un ponderal, una lucerna con flor abierta y vidrio” (Ramos Folqués, *op. cit.*) y, sobre todo, señala la presencia de unos restos constructivos que interpreta como las ruinas de una posible almazara. Suponemos que A. Ramos debió de ver alguna estructura que le recordara este tipo de edificio, tal vez una gran plataforma o cubetas, pero por desgracia no quedó ninguna documentación gráfica de la misma, al menos publicada.

Los indicios apuntan hacia algún tipo de instalación o villa construida al socaire de la parcelación del territorio de *Ilici*. En lo relativo a la cronología, la moneda de *Cartago Nova* aporta una mínima referencia que nos llevaría hacia la segunda mitad del siglo I a.C., mientras que con la pieza de Galieno alcanzaríamos el siglo III d.C. Resulta obvia la insuficiencia del registro y la prudencia con que hay que plantear el periodo de ocupación de este hito.

Unos 150 m al sudeste de este punto marcado por las coordenadas aportadas, una nueva ficha del catálogo hace referencia al yacimiento de Camps de Algorós, del que sin embargo nada más se añade, estando vacíos todos los campos de la citada ficha. Tal vez se trate de la duplicación de la ficha de Hacienda Tomás Verdú, aunque no es imposible que estemos ante un nuevo hito de una diferente adscripción cultural.

Por lo que se refiere al colector de la zona 2, no hay ningún hito arqueológico conocido a lo largo de su trayecto, quedando el Cabeçó del Clot, asentamiento romano en proceso de excavación, a más de 1 km al sur de su punto final en la depuradora de La Marina, luego su afección potencial resulta absolutamente nula.

Planteamiento previo y sectorización

El trabajo de campo desarrollado consistió en el reconocimiento sistemático de las parcelas lindantes con los distintos ramales proyectados, siempre que ello ha sido posible, mediante recorridos zigzagueantes marcados por un continuo posicionamiento a través del GPS. De este modo, se garantiza un elevado porcentaje de terreno reconocido, sólo mediatizado por la presencia de parcelas valladas – ciertamente numerosas, lo que resulta comprensible atendiendo a la presencia de distintas áreas residenciales– y la considerable altura de la vegetación arbustiva de algunos campos incultos, que prácticamente impide visualizar la superficie de determinadas parcelas, teniendo que explorar en este caso las zonas sin arbustos que, a modo de “ventanas”, se abren entre el denso matorral. Dado el carácter lineal de las conducciones, los recorridos acostumbra a ser de ida y vuelta, alternando los márgenes de los caminos.

Resuelta así la cuestión logística de los movimientos a efectuar, la amplia extensión del terreno reconocido en la zona 1 recomienda la sectorización de los terrenos visitados para una mejor comprensión de los trabajos de campo y la precisa localización de los potenciales bienes localizados. En el caso de la zona 2 no creemos necesaria esta subdivisión, pues se trata de un único trazado lineal fácil de comprender, localizar y describir en un único hilo conductor.

Volviendo sobre la zona 1, la presencia de la carretera N-332 posibilita una primera y sencilla división entre los terrenos situados al norte y al sur de ésta. Los colectores septentrionales a la carretera han sido englobados como sector Peña de las Águilas, si bien somos conscientes de que también se incluyen tierras propiamente de la partida del Llano de San José, pues el límite entre ambas partidas queda en el camino Viejo de Crevillent, eje de comunicación tradicional en la zona. El topónimo de esta última partida queda reservado para las tierras situadas al sur de la carretera, que quedan por tanto integradas en el sector Llano de San José, delimitado a su vez, hacia levante, por el barranco de los Arcos o de las Monjas. A partir de éste se entraría en el sector Matola, que ya abarcaría hasta el final de esta primera conducción, en las inmediaciones de la carretera CV-875, que conduce hasta la partida homónima; incluye en su último tramo tierras propiamente ya de la partida de Algorós.

Zona 1. Sector Peña de las Águilas

Los reconocimientos pedestres efectuados se iniciaron en el extremo oriental del camino Viejo de Crevillent, revisando las parcelas de su entorno, cultivadas por almendros dispersos. Se trata de un terreno con un horizonte arenoso de tono castaño claro, con bastantes guijarros, esponjoso y profundo. Es visible algún fragmento aislado de material cerámico, tales como cerámica común del tipo botijo, cerámica vidriada en tono melado al interior o fragmentos de teja curva, sin que en ningún caso se aprecie una destacada concentración de los mismos que permita inferir la existencia potencial de un yacimiento arqueológico, una circunstancia que resultará muy común a distintos bancales reconocidos en todo el proyecto ahora analizado.

Una vez revisados estos primeros bancales de almendros, el recorrido continúa tomando el camino del Bolo, primer eje perpendicular al de Crevillent, ascendiendo hacia el noroeste, iniciándose un paisaje que será una constante en todo este sector. Se trata de una zona muy antropizada en las últimas décadas, hasta el punto que el catastro ya lo considera zona urbana, con la aparición de distintas urbanizaciones que prácticamente se solapan entre sí, dejando apenas espacios incultos entre ellas, que en buena medida se convierten en áreas donde se arrojan todo tipo de basuras y restos de distintas obras menores. Una simple consulta al fotograma aéreo del Vuelo Americano de 1956 permite comprobar cómo la zona estaba casi completamente cultivada por entonces, concretamente predomina el arbolado, con ejes viarios que se dirigen radialmente hacia Elche, los cuales resultan más modernos, por relación estratigráfica, que el camino de Crevillent; teniendo en cuenta que estos caminos radiales son probablemente de época moderna (Gurt *et alii*, 1997), caben muchas posibilidades de que el eje hacia Crevillent sea incluso de época medieval.

Entre estos caminos se distinguen construcciones aisladas, por lo general de pequeño tamaño, que hemos de interpretar como las antiguas unidades productivas de estos campos de secano.

Hoy este paisaje se encuentra por completo transformado y la zona se encuentra urbanizada con profusión de construcciones del tipo chalé, de variopinta factura aunque, en general, de estilo bastante anodino. Obviamente, las parcelas se encuentran valladas, por lo que resulta imposible reconocerlas, dirigiendo nuestro

recorrido por las calles abiertas y aprovechando los bancales todavía por urbanizar para revisar con más detalle su superficie.

Con todo, todavía queda alguna construcción antigua en pie, que permite comprobar un estilo arquitectónico muy común en el Camp d'Elx, con construcciones modestas de una altura y cubierta a dos aguas, presentando todas ellas un porche delantero levantado sobre tres o cuatro pilares. Estas casas rurales se levantan con mampostería de calibre variado, toda ella finalmente revestida de cal, fábrica, planta y acabado que se extendió por el medio rural ilicitano a partir del siglo XIX (Jaén i Urban, 1979), sin que ninguna de ellas tenga todavía reconocido de manera genérica su carácter patrimonial, por lo que haremos mención a las mismas sin que ello presuponga ningún tipo de medida de protección; no obstante y andando el tiempo, habrá que plantearse su carácter singular, pues cada vez resultarán más escasas y merecerá la pena la conservación de algunos de estos inmuebles.

El recorrido por el camino del Bolo se alarga unos 845 m, estando totalmente flanqueado por residenciales rurales por su margen oriental, mientras en el occidental aparecen más liberados los terrenos, con algunas parcelas que han podido ser reconocidas y que han deparado un registro cerámico superficial escaso y de las mismas características que ya apuntamos en los bancales que rodean el punto inicial del recorrido. Al final del tramo, la conducción girará hacia levante para avanzar otros 155 m, introduciéndose plenamente en el núcleo de la urbanización y limitando, por lo tanto, las posibilidades de reconocimiento.

El recorrido de vuelta se realiza por un camino que va en paralelo al barranco de las Monjas y que, tras un tramo de 720 m, vuelve a encontrarse con el camino del Bolo, dibujando de este modo los ramales de la conducción una planta en "Y". Este recorrido se encuentra igualmente jalonado por viviendas recientes, sobre todo por la margen occidental, mientras que las parcelas orientales, que se desarrollan en terrazas hacia el barranco citado, permiten un mejor reconocimiento del terreno, negativo en cualquier caso a efectos arqueológicos.

Sólo merece la pena resaltar la existencia de una construcción tradicional de las anteriormente referidas, todavía en uso. Se trata de un buen ejemplo de lo que F. Seijo denominó *Casa rural del Camp d'Elx* (Seijo Alonso, 1975), la típica construcción de una planta, bastante deformada posteriormente en su diseño original por los continuos añadidos, con un porche de tres columnas –dos de ellas obliteradas por una reforma reciente– en su fachada principal, siempre orientada al sur.

La construcción presenta una fábrica de mampostería de tamaño mediano, dispuesta en hiladas bastante regulares, con especial esmero al enmarcar los vanos. Tiene unas medidas aproximadas de 15 x 10 m (150 m²), con su eje mayor en sentido este-oeste, estando antecedita por un espacio cubierto a modo de porche que recae en tres sólidos pilares. Por encima, una cubrición de teja curva dispuesta a dos aguas remata la obra, que en ocasiones será finalmente revestida con una capa de yeso blanco. Se observan a simple vista varias refacciones en su diseño original, que ha alterado su planta primigenia con nuevos volúmenes incorporados en los flancos occidental y septentrional.

De acuerdo con la tipología de Seijo y los estudios de G. Jaén, la construcción debe datar de la segunda mitad del siglo XIX, siendo, como se ha señalado, un bien que todavía no goza de un determinado nivel de protección; en todo caso, la canalización pasa por el trazado marcado por el camino, situado a una decena de metros del volumen edificado más reciente, por lo que no se advierte riesgo alguno para la misma durante las obras a realizar.

Acabado este tramo, volvemos a encontrarnos en el extremo más oriental del camino Viejo de Crevillent, para iniciar un recorrido por el mismo a lo largo de 2100 m. Como se ha señalado, su origen debe datar de época medieval y, de hecho, al ser utilizado como límite entre las partidas de Peña de las Águilas y Llano de San José ya se subraya su carácter tradicional. Las tierras que quedan al norte del camino son ya de la primera partida citada, mientras las meridionales se integran en el Llano de San José. Las conducciones toman el eje del vial como referencia, un recorrido completamente jalonado por construcciones residenciales, y, a partir de él, se van extendiendo por los caminos perpendiculares, con continuos giros en ángulo recto, que ha sido ciertamente el trazado realizado por nuestros propios recorridos. Hemos recorrido todo el tramo del camino Viejo así como los distintos ramales secundarios perpendiculares, habiendo discurrido en prácticamente todos los tramos por calles asfaltadas y urbanizadas.

Sólo de forma ocasional se puede encontrar algún solar con posibilidades de prospección, a los que habría que añadir toda la margen occidental del camino de la Casita de Reposo, todavía sin urbanizar pero convertida en un auténtico vertedero. En ningún momento se documenta registro superficial cerámico digno de ser señalado; de hecho, los fragmentos son especialmente escasos, apareciendo muy alejadas unas evidencias de otras. Sólo merece la pena destacar en este conjunto de ramales la presencia de una nueva evidencia de casa rústica ilicitana, ésta vez en proceso de ruina progresiva y abandonada hace ya algún tiempo. No nos detendremos más en ella al incluirse en el tipo de caserío ya descrito en párrafos anteriores, además de que su estado no recomienda visitarla, por lo que no restaría nada que añadir en el análisis de este sector que gira en torno a este vial tan destacado como es el camí Vell de Crevillent.

Zona 1. Sector Llano de San José

Como queda señalado, la carretera N-332 sirve de límite entre los terrenos situados al norte y al sur de la misma. Es una arteria que a día de hoy ocupa ya un espacio superior al medio centenar de metros de anchura, jalonado por instalaciones industriales del tipo nave, todo lo cual, y como resulta obvio, ha alterado por completo la fisonomía original del terreno.

El reconocimiento se inicia en un camino situado a 500 m al este de la rotonda localizada sobre el barranco de Barbasena, un vial que conduce a una nueva zona residencial en cuyo extremo meridional se sitúan las antiguas escuelas de la partida, una construcción de la década de los años 60 de la pasada centuria, hoy ejerciendo como sede de la asociación de vecinos de la partida. Tras un tramo de 440 m completamente rodeado de viviendas, todas ellas valladas, a partir del edificio citado

el terreno se abre hasta alcanzar el tendido ferroviario Alicante – Murcia, apareciendo entonces parcelas cultivadas por almendros dispersos, sobre un terreno de horizonte arenoso de tono castaño claro, con algunos guijarros, esponjoso y profundo. Se identifican fragmentos aislados de material cerámico, generalmente del tipo botijo, además de cerámica vidriada en tono melado o verdoso, fragmentos de teja curva o de platos de loza de engalba blanca, que en ningún caso aparecen concentrados como para inferir la existencia potencial de un yacimiento arqueológico.

El recorrido de vuelta desde las vías del tren se realiza nuevamente por tramos urbanizados, pasando de nuevo junto a la tapia de las antiguas escuelas y volviendo hasta el punto de partida por levante de un conjunto de casas que, en el primer tramo del recorrido, fueron visitadas por poniente.

Superada la línea ferroviaria por un puente sobreelevado, la conducción adopta un sentido único, a excepción de un único ramal que, más adelante, volverá a cruzar por debajo de los raíles, para seguir en todo momento el trazado marcado por las tuberías del Tercer Canal de Riegos de Levante, con lo que ya se alcanzaría el límite del sector marcado por la presencia del barranco de las Monjas. En los terrenos inmediatos que quedan entre las vías y la conducción (Ors y Ors, 2006), no se percibe ninguna circunstancia digna de mención en la prospección de los terrenos que median hasta alcanzar un campo de fútbol situado a espaldas de una construcción tradicional totalmente arruinada. Los campos de sus alrededores apenas ofrecen algún esporádico registro cerámico, de las características ya señaladas en párrafos anteriores, sin que sea relevante su hallazgo.

A unos 320 m del paso elevado citado anteriormente se localiza la única derivación secundaria a realizar en este tramo del recorrido de las canalizaciones. Se trata de una conducción que adopta forma de “T”, siendo el tramo horizontal un ramal de 400 m que salva la línea del ferrocarril por un túnel para alcanzar posteriormente la carretera N-332; el tramo en vertical se dirige hacia levante llegando nuevamente a un conjunto de residencias rurales todas ellas valladas, antes de las cuales vuelve a documentarse la ruina, muy avanzada, de un nuevo conjunto constructivo propio de época contemporánea.

En los bancales reconocidos a ambos lados de los raíles del tren se perciben terrenos, hace tiempo abandonados, de cultivos, que apenas han deparado registro cerámico significativo. El contacto entre ambas vertientes del tendido ferroviario se realiza a través de un túnel originario de la obra del tren Alicante – Murcia, una línea explotada inicialmente por la compañía “Andaluces” cuando fue construida en 1884 (Aguilar y Vidal, 2002). Toda ella se construye con mampostería cuidada y se remata con un característico ladrillo macizo en su bóveda y arranque, hoy por hoy con señales evidentes de desgaste.

Por lo que se refiere al inmueble de fábrica tradicional localizado, de mayor volumen que el anterior y probablemente también más moderno, se percibe en su alzado la presencia constante de ladrillo hueco, por lo que posiblemente su antigüedad no rebase el siglo XX. El diseño primigenio muestra un edificio de planta rectangular de dos alturas y cubierta a dos aguas con teja curva. Su fábrica combina, como se ha

dicho, la presencia de mampostería mediana y ladrillo hueco, abriendo su fachada hacia el norte, lo que resulta completamente diferente a las casas tradicionales con porche ya referidas en el sector anterior. A ello hay que unir unos muros más estrechos y un mejor acabado de su revestimiento, por lo que estimamos que la construcción necesariamente ha de ser posterior al siglo XIX, por lo que un origen hacia el segundo tercio del siglo XX podría ser adecuado para la datación de la construcción original.

Como queda señalado, desde el campo de deportes anteriormente citado la conducción sigue el trazado de la red implantada ya por la Comunidad de Riegos de Levante en época republicana, años en los que sin duda las infraestructuras públicas camineras e hidráulicas conocieron un evidente crecimiento.

Todo el recorrido vuelve a estar protagonizado por la presencia de residencias unifamiliares implantadas a ambos lados del mismo, alternando en ocasiones con algún bancal todavía en uso donde es posible percibir la presencia de algunos fragmentos cerámicos de los tipos anteriormente reseñados, que en ningún caso conforman concentraciones dignas de ser tenidas en cuenta.

Tras un recorrido total desde el paso elevado del ferrocarril de 1100 m, el proyecto alcanza el barranco de las Monjas, también llamado de los Arcos precisamente por el puente-acueducto construido sobre la rambla para facilitar el paso de la conducción original, obra que indudablemente debe pasar a integrar el patrimonio histórico de carácter hidráulico y, por tanto, su análisis incluirá la correspondiente ficha de inventario.

Esta notable obra de ingeniería presenta un más que aceptable estado de conservación y merece estar, sin temor a equivocarnos, en cualquier catálogo de carácter patrimonial. No existe ficha del mismo en la base de datos de la Conselleria de Turisme Cultura i Esports, aunque sí estaba incluido en el catálogo de Patrimonio Histórico que se elaboró en 1998 para la redacción del vigente PGOU de Elche. Resulta, por tanto, incomprensible esta falta de documentación y, sin duda, será necesaria la realización de la correspondiente ficha para bien patrimonial.

El puente, más que acueducto, pues mide casi 4 m de anchura, alcanza una longitud aproximada de 43 m, con una altura máxima estimada en 10 m. Su fábrica es de mampostería poco escuadrada dispuesta en hiladas pseudoregulares y trabadas, y revestidas, por un grueso enlucido de cemento armado, con abundante grava, algo deleznable, estando algo más trabajadas las piezas de la línea de impostas de los pilotes, o machones, y las del tablero superior; encima de éste ya descansa la canalización, claramente reformada a modo de pretil con un revestimiento de fino cemento gris, bastante inoportuno. En total, se definen ocho arcos de medio punto, con una flecha de 7,40 m por 3 de luz, descansando sobre sus correspondientes machones, siendo en líneas generales un trabajo correctamente efectuado, sin aderezos innecesarios, con aspecto robusto y funcional. Es de reseñar la realización del vuelo de los arcos mediante una cimbra de madera, la cual dejó su huella en el cemento armado que remata el arco por el intradós. Su datación probable sería en torno a 1933-1934, cuando I. Prieto pone en marcha el Plan Nacional de Obras

Hidráulicas, redactado por el ingeniero Pardo (Ors y Ors, 2006; López y Melgarejo, 2007; Muñoz y Canales, 2011: 198), siendo parte integrante de las obras efectuadas para trazar el Tercer Canal de Riegos de Levante.

Zona 1. Sector Matola

A partir del barranco de los Arcos, la prospección se retoma continuando el eje marcado por la conducción hídrica durante 860 m, encaminándose hacia los alrededores del nuevo Hospital del Vinalopó.

Tras un primer tramo con nuevas construcciones residenciales, se entra en un espacio más liberado y todavía en cultivo, sin duda relacionado con un caserío tradicional bien visible y situado a unos 200 m del camino, hacia el norte, una nueva evidencia de esta tan tradicional arquitectura con porche de pilares cuadrados. Se trata de un tramo sin apenas desnivel, antes de girar bruscamente hacia el sur –a la altura de un campo de fútbol situado a espaldas del Colegio Salesiano “San José Artesano”– para buscar la carretera de Matola, situada a unos 420 m al sudeste.

El paisaje que se percibe en este primer tramo llano mantiene el carácter de zona cultivada de arbolado, concretamente con almendros y olivares, predominando en este caso el terreno arenoso, con algunas gravas y guijarros de tono blanquecino, alternando con eriales yermos repletos de matorral arbustivo, sin que en ninguno de ellos se aprecien restos de cualquier índole dignos de ser reseñados.

Los campos situados entre el camino y las casas de campo ofrecen un frecuente registro cerámico superficial, en el que son visibles fragmentos comunes, de contenedores, con los característicos vidriados verdosos y melados, fragmentos de lozas de engalba blanca, simples o decoradas con líneas azules o con composiciones florales, e incluso porcelanas. Sin duda, debe ser un registro relacionado con el caserío cercano, típico de la segunda mitad del siglo XIX, sin que su presencia testimonie la potencial existencia de un lugar de habitación enterrado.

Una vez realiza el giro hacia el sur la conducción, los terrenos que aparecen hasta la carretera muestran una mayor profusión de bancales incultos ocupados por un denso matorral arbustivo, dispuesto en estrechas y altas terrazas con aterrazamientos de mampostería que provocan un progresivo descenso de cota. No se percibe cambio alguno respecto al tipo de material localizado en estas parcelas, y conviene recordar que nos encontramos en el sector del proyecto ahora analizado más cercano a los hipotéticos yacimientos romanos recogidos en la base de datos de la Conselleria de Turisme, Cultura i Esport, no habiéndose identificado entre esos fragmentos el más mínimo indicio de material ibero-romano, por lo que habrá que concluir que dichos asentamientos deben encontrarse en otro lugar alejado de la zona que ahora nos ocupa, sin que creamos oportuno la realización de actividad complementaria alguna relacionada con los mismos.

Tras un recorrido salpicado de zonas valladas y naves industriales abandonadas, alcanzamos la carretera CV-875, salvándola a la altura de una antigua instalación eléctrica que bien merece estar incluida en el correspondiente Catálogo Patrimonial del municipio así como en la base de datos autonómica. Habrá que realizar la

correspondiente ficha patrimonial, no obstante lo cual, es preciso adelantar que la construcción no corre ningún peligro con el proyecto examinado, pues la conducción pasa junto a la tapia oriental de la parcela donde se levanta el transformador, muro que sirve de pared zaguera a una modesta construcción que define unos posibles almacenes o trasteros sin valor patrimonial alguno, pues deben datar de los años 50 del pasado siglo. Una vez superado este edificio, el último tramo de la conducción en la zona 1 atraviesa nuevamente distintos bancales por completo yermos a lo largo de 490 m. Las parcelas prospectadas ofrecen un registro frecuente, con fragmentos cerámicos contemporáneos, como los anteriormente citados, por lo tanto nada reseñable.

Por lo que se refiere al edificio destinado a servir de complemento a los primeros tendidos eléctricos que se levantan en el agro ilicitano, se encuentra ubicado en una parcela perfectamente orientada a la carretera de Matola, luego es posterior a ésta, albergando hasta tres cuerpos de fábrica diferentes, siendo el más interesante el situado en el ángulo noroccidental de la misma, pues los restantes son instalaciones secundarias que debieron construirse en la segunda mitad del siglo XX.

El edificio en cuestión presenta un único cuerpo de fábrica que muestra en su obra el uso de mampostería mediana y grande bien escuadrada, con alguna pieza con aspecto de sillarejo, trabada mediante una llaga de argamasa de aspecto calizo y color blanquecino. Un revestimiento de tono rosáceo-rojo vinoso enlucen toda la construcción, otorgándole un vistoso y estético aspecto. El bloque es prácticamente cuadrado, con un lado de 10 m (100 m²) y dos alturas, y añade a su particular fábrica el hecho de presentar en su fachada principal un remate a dos aguas con acabado almenado, bajo el cual se sitúan dos pequeños óculos simétricamente dispuestos, muy característico de construcciones de tipo industrial a principios del siglo XX. En sus laterales este y oeste se aprecian los restos de los distintos equipamientos para la captación de la fuerza eléctrica, sin que conozcamos si al interior se conservan algunas de las turbinas o dinamos que, en origen, debieron completar las instalaciones industriales. Los mejores paralelos para este edificio se encuentran en construcciones industriales de principios del siglo XX, como por ejemplo en el casco urbano de Valencia o algunos inmuebles recopilados en el Catálogo Patrimonial del municipio de Ontinyent, construcciones que se sitúan hacia las décadas 1900-1920; sin duda, nos encontramos ante un singular edificio que merece un hueco en las recopilaciones patrimoniales que se realicen para el término municipal de Elche, como se viene haciendo en otros municipios limítrofes (Pérez Medina, 1997).

La investigación bibliográfica que hemos llevado a cabo (Ors y Ors, 2006: 82) nos ha permitido conocer que los terrenos donde se levantó la subestación transformadora, que serviría para recibir la línea eléctrica de alta tensión que venía de Cieza, *“se compraron, el 7 de diciembre de 1927, 1000 metros cuadrados a María Antonia Martínez Maciá en la carretera de Matola”* (Ors y Ors, *op. cit.*, nota 29), por lo que no parece imprudente datar su construcción efectiva hacia 1928-1929.

Zona 2. Tramo Torrellano – Altet – Balsares

La conducción correspondiente a la zona 2 del proyecto ahora analizado se inicia en los alrededores del flanco meridional de la pedanía de Torrellano,

concretamente a la altura de las instalaciones deportivas del caserío, a cuya espalda se incorpora a la carretera CV-852, que circunda el aeropuerto internacional de Alicante por su vertiente septentrional. Recorre por este vial un total de 480 m en sentido este-oeste, para a continuación girar bruscamente hacia el sudeste, incorporándose en este caso a la carretera CV-849, que conduce hacia la pedanía de L'Altet y que se recorre durante 760 m. El paisaje y su registro material se encuentran profundamente alterados, tanto por la construcción de los viales como por las propias instalaciones aeroportuarias, por lo que el bagaje material es muy escaso y se acompaña de registros muy recientes.

Tras un recorrido de unos 1460 m por el camino de la Cañada, en los que se circula junto a las antiguas instalaciones de la estación depuradora de Torrellano, se alcanza el camino de L'Altet, que se sigue otros 510 m, para a continuación tomar una pista caminera que asciende la modesta elevación de Balsares. A partir de este punto el paisaje se transforma, presentándose un espacio boscoso, no excesivamente denso, que progresivamente va ascendiendo de cota, hasta alcanzar un vértice geodésico situado aproximadamente en los 50 m s.n.m.

Las parcelas que han podido ser prospectadas, ya sean cultivadas con arbolado o sencillamente como terrenos con pinar más o menos disperso, han ofrecido algunas concentraciones significativas de material arqueológico, en un terreno caracterizado por la escasa cobertura superficial y el alto grado de erosión de algunas de las áreas más elevadas. Se pueden identificar fragmentos de cerámica común de pasta anaranjada, de cerámica vidriada en tono melado o verdoso al interior, de tejas curvas, fragmentos de lozas de engalba blanca o de porcelana, vidrios, algunos trozos informes de metal, entre ellos un fragmento de herradura, etc. El conjunto ha de considerarse el indicio de la ocupación de un caserío arruinado situado a 250 m a levante del trazado de la canalización referido, siendo sus alrededores áreas de transformación de alimentos o zonas donde reunir el ganado.

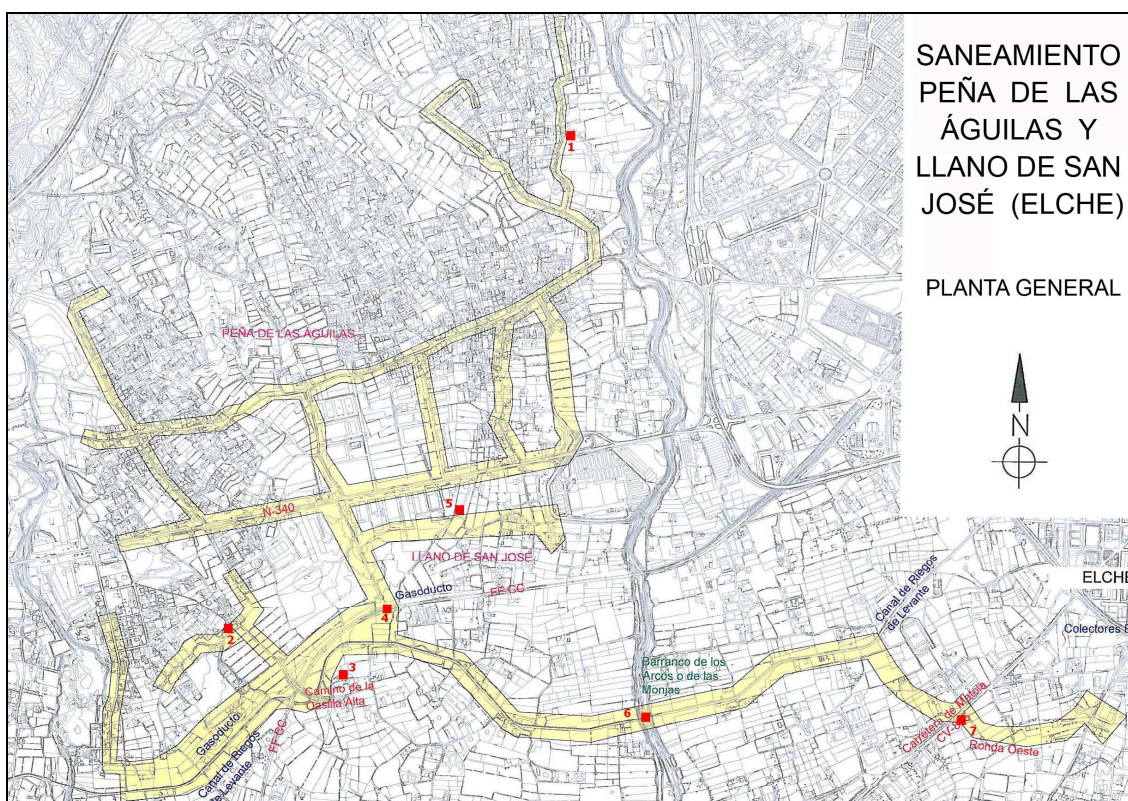
Tras superar el vértice geodésico, el recorrido continúa descendiendo hasta cruzarse, primero, con el camino de Balsares, y, después, con la carretera que conduce a esta pedanía. Tras un tramo de 2360 m, se toma la dirección este de esta carretera, siguiéndola durante 580 m y pasando junto a la urbanización Los Limoneros, para a continuación dirigirse al sur, hacia la Finca Sebastianet y, desde aquí, atravesar la carretera nacional N-330, que une Alicante con Cartagena.

A partir de este último punto, se avanzan otros 1440 m por tierras del piedemonte de un pequeño cabezo, en cuya umbría ya se encuentran las instalaciones de la estación depuradora de Los Arenales, punto final de la conducción ahora proyectada. Durante el recorrido de este último tramo apenas se han localizado vestigios cerámicos dignos de ser tenidos en cuenta ni restos patrimoniales de consideración, dando así por finalizada la prospección arqueológica superficial iniciada al oeste del casco urbano de Elche.

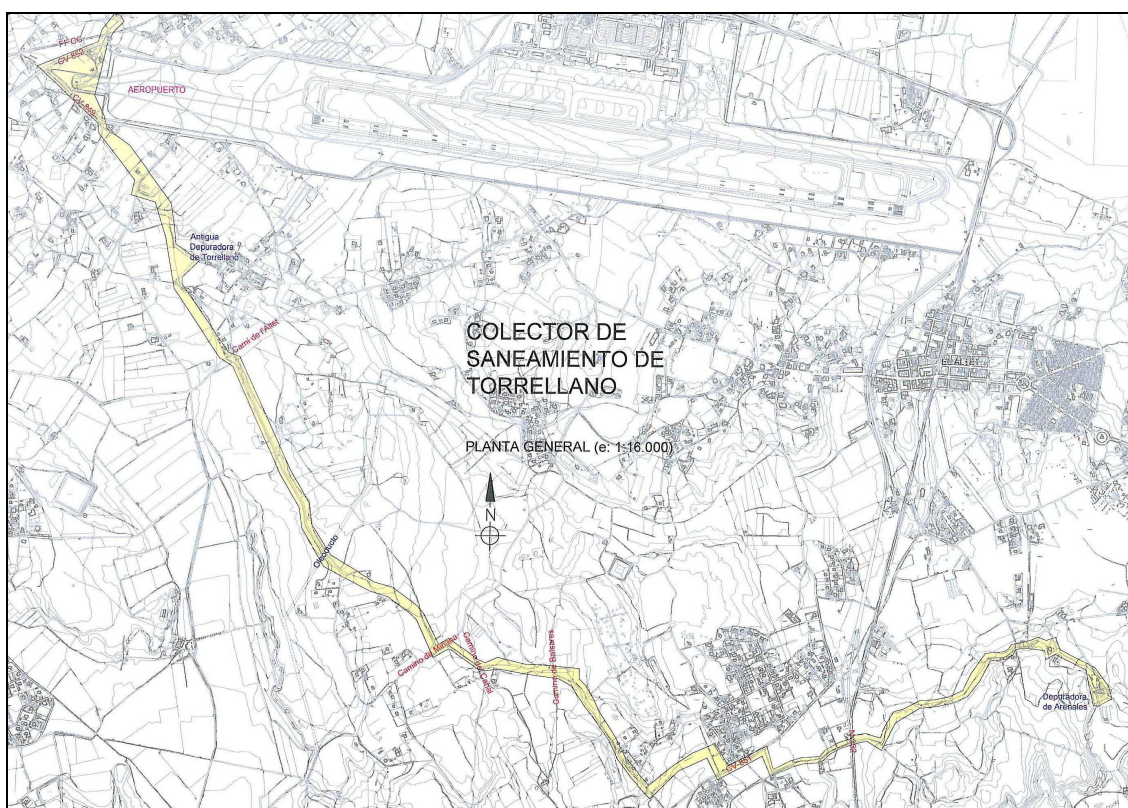
Bibliografía:

AGUILAR CIVERA, I. y VIDAL OLIVARES, J. (coords.) (2002): *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. 1852- 2002*, Generalitat Valenciana – FFE, Valencia.

- FERNÁNDEZ LÓPEZ DE PABLO, J.; GUILABERT MAS, A. y TENDERO FERNÁNDEZ, F.E. (1997): *Repertorio de bibliografía arqueológica de la provincia de Alicante*, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Diputación de Alicante, Alicante.
- GURT I ESPARRAGUERA, J.M.; DE LANUZA I GARRIGA, A.; PALET I MARTÍNEZ, J.M. y EQUIP D'ARQUEOLOGIA DEL TERRITORI –EDAT– (1996): "Revisión del catastro romano de *Illici* (Elche)", *Pyrenae*, 27, Universitat de Barcelona, Barcelona: 215-226.
- JAÉN I URBAN, G. (1979): "L'arquitectura popular dels horts de palmeres d'Elx: tres exemples", *L'Espill*, 4, Edicions Tres i Quatre, València: 47-68.
- LÓPEZ ORTIZ, M.I. y MELGAREJO MORENO, J. (2007): "El fin del regadío tradicional y la creación de sociedades mercantiles para la venta de agua", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 43, Asociación de Geógrafos Españoles, Madrid: 307-334.
- MUÑOZ HERNÁNDEZ, R. y CANALES MARTÍNEZ, G. (2011): "Los Montesinos: de caserío de secano a aldea entre jardines gracias al canal de Riegos de Levante Margen Derecha", *1961-2011: 50 años de la Comunidad de Regantes Riegos de Levante Margen Derecha del río Segura*, Comunidad de Regantes Margen Derecha, Salamanca: 184-237.
- ORS MONTENEGRO, M. y ORS CASTAÑO, D. (2006): *Nuevos Riegos El Progreso, S.A.: cien años de una empresa de riegos (1906-2006)*, Segarra Sánchez, Elx.
- PÉREZ MEDINA, T.V. (1997): "Dinamismo y continuidad en los espacios hidráulicos de las comarcas del Vinalopó", en M.C. Rico Navarro *et alii* (coords.): *Agua y territorio. I Congreso de Estudios del Vinalopó* (Petrer-Villena, 1997), Centre d'Estudis Locals de Petrer – Fundación José María Soler de Villena, Petrer-Villena: 35-70.
- RAMOS FOLQUÉS, A. (1953): "Mapa arqueológico del término municipal de Elche (Alicante)", *Archivo Español de Arqueología*, XXVI (87), CSIC, Madrid: 323-354.
- SEIJO ALONSO, F.G. (1979): *La vivienda popular rural alicantina*, I y II, Ediciones Seijo, Alicante.



Dispersión de la red de colectores en la zona 1, con indicación de los bienes localizados.



Dispersión de la red de colectores en la zona 2.



Vista del acueducto del barranco de las Monjas o de los Arcos.



Vista de la subestación de la carretera de Matola.