“ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE”
(TREN DE LA COSTA). FASE II, CULLERA-GANDÍA

TT.MM DE CULLERA, T. DE LA VALLDIGNA, XERACO Y XERESA. VALENCIA

Memoria de Prospección Patrimonial
Valoración de afecciones al patrimonio cultural.



Ordenante:

“ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE”
(TREN DE LA COSTA). FASE II, CULLERA-GANDÍA

TT.MM DE CULLERA, T. DE LA VALLDIGNA, XERACO Y XERESA. VALENCIA

Memoria de Prospección Patrimonial
Valoración de afecciones al patrimonio cultural.

INDICE DE CONTENIDOS

ANTECEDENTES	3
1.- Número de referencia del permiso	3
2.- Denominación del área de intervención	4
3.- Municipio	6
4.- Datos del ordenante y de la directora del trabajo	6
5.- Descripción de los trabajos	7
6.- Descripción de los hallazgos 6.1.-Estudio documental 6.2.-Fase II: Trabajo de campo.	9 9 19
7.- Interpretación del resultado de los trabajos	105
8.- Valoración de las posibles incidencias sobre el patrimonio	110
9.- Consideraciones generales y conclusiones	118
ANEJOS 1.- Cartografía 2.- Memoria digitalizada: CD	

“ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE” (TREN DE LA COSTA). FASE II, CULLERA-GANDÍA

TT.MM DE CULLERA, T. DE LA VALLDIGNA, XERACO Y XERESA. VALENCIA

Memoria de Prospección Patrimonial
Valoración de afecciones al patrimonio cultural.

ANTECEDENTES:

La ingeniería TRN TAYRET nos confió la realización de la prospección patrimonial para la valoración de afecciones al patrimonio cultural necesaria en el “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE” (TREN DE LA COSTA). FASE II, CULLERA-GANDÍA –en adelante el proyecto-, que se desarrollará en los términos municipales de Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa y Gandía (Valencia).

Por ello, en fecha 26 de febrero de 2019, se solicitó autorización a la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, a nuestro favor, para la realización de ese trabajo de campo.

En fecha 10 de mayo de 2019, la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, mediante documento con registro de salida núm.16501 y fechado en Valencia, a 6 de mayo de 2019, autoriza la realización de dicho trabajo.

En el presente documento (Memoria) se informa del resultado de esa prospección patrimonial, cuyo inicio y final fue debidamente comunicado a los Servicios Territoriales de Valencia, vía correo electrónico, y a la Dirección General de Patrimonio, siguiendo las instrucciones de la autorización de la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte.

1.- Número de referencia del permiso:

La referencia bajo la cual quedó autorizada esta prospección es: **0164p19**

2.- Denominación del área de intervención:

El área de intervención a la que se refiere esta memoria de prospección patrimonial comprende el ámbito de afección del trazado propuesto para la construcción de este Tramo Cullera-Gandía del conocido como “Tren de la Costa”, así como el margen de seguridad previsto por la legislación vigente.

El Tramo Cullera-Gandía discurre en gran medida paralelo e inmediato a la línea de ferrocarril existente, entre Cullera y Gandía, siendo una propuesta de duplicación de vía. Presenta una variante a su paso por el casco urbano de Xeraco, donde se propone una *circunvalación* al mismo por el Oeste (Alternativa 0B).

Ese recorrido parte de la estación de Cullera y, frente al Molí Cremat, cruza el río Xúquer en su avance en sentido Sur y discurre por las partidas rurales de La Partideta, Favara y Borrás. Cruza la Séquia de la Ratlla y entra en el término municipal de Tavernes de la Valldigna por la partida de El Molló, en un tramo en el que este trazado es paralelo a la CV-605 hasta alanzar la estación de Tavernes, donde cruza la Séquia del Mig y marca una curva hacia el Oeste, cruza el río Vaca para dirigirse hacia la partida de El Ràfol y alcanza paralelismo con la CN-332, entra en término municipal de Xeraco al pie del cerro Pla de les Foyes y en el casco urbano de Xeraco. En este tramo se propone la alternativa B0, que implica que, el trazado llega desdoblado junto a la línea de ferrocarril existente hasta cruzar el Barranc de la Font y, en ese punto, marca una inflexión hacia el Oeste y perfila una circunvalación a la zona urbana, que se encajaría entre el casco urbano y la AP-7, para retomar el paralelismo con trazado existente sobre la línea divisoria imaginaria que separa los términos municipales de Xeraco (al Norte) y Xeresa (al Sur).

Desde ese punto el trazado continuaría por la partida de Les Tancaes, cruzaría el Camí del Mareny y se posicionaría de nuevo inmediato a la CN-332, junto a la que discurre hasta su intersección con el canal L´Escorredor de Ripoll, punto en el que alcanza el término municipal de Gandía, donde tiene su final, al pie del Castell de Bairen (o Sant Joan).

Es decir, el tramo comprendido por este estudio parte desde la actual estación de Cullera hasta poco antes de la llegada al núcleo de población de Gandía.

Se corresponde con el único tramo de la línea completa Valencia – Silla – Gandía que se encuentra en la actualidad en vía única aprovechándose por tanto la plataforma ferroviaria existente definiéndose únicamente alternativas de trazado que duplican la vía única existente.

La duplicación se realiza, en su mayor parte, al este de la vía actual y destaca el tramo soterrado bajo el núcleo de población de Xeraco en donde dada la dificultad técnica para duplicar el actual tramo en falso túnel sin afectar a las edificaciones existentes se ha procedido a desarrollar dos alternativas descritas a continuación.

Alternativa 0A

La primera de las alternativas definidas deja el actual tramo soterrado en vía única duplicándose la actual vía en dos tramos:

- Tramo Cullera – Xeraco: Parte de la actual estación de Cullera, duplicando la vía al este de la vía actual, finalizando la duplicación al norte del núcleo de población de Xeraco antes de la llegada al tramo soterrado.

- Tramo Xeraco – Gandía: Parte al sur del núcleo de población de Xeraco poco después de finalizar el tramo soterrado y finaliza antes de la llegada al núcleo de población de Gandía.

La duplicación a la salida del túnel soterrado comienza por el lado oeste de la vía actual ya que en esta localización de partida se encuentra la actual estación de Xeraco, cuyo edificio se localiza en el lado este de las vías.

Una vez sobrepasada la localización de la estación que se quedará con una configuración de apeadero para evitar afecciones a edificaciones del entorno (incluyendo una subestación eléctrica) la duplicación se realiza del lado este de las vías hasta el final del tramo poco antes de la llegada al núcleo de población de Gandía. Es preciso destacar que, debido a las obras de duplicación, se procederá a reordenar las actuales estaciones de Cullera y Tavernes de la Valldigna.

Alternativa 0B

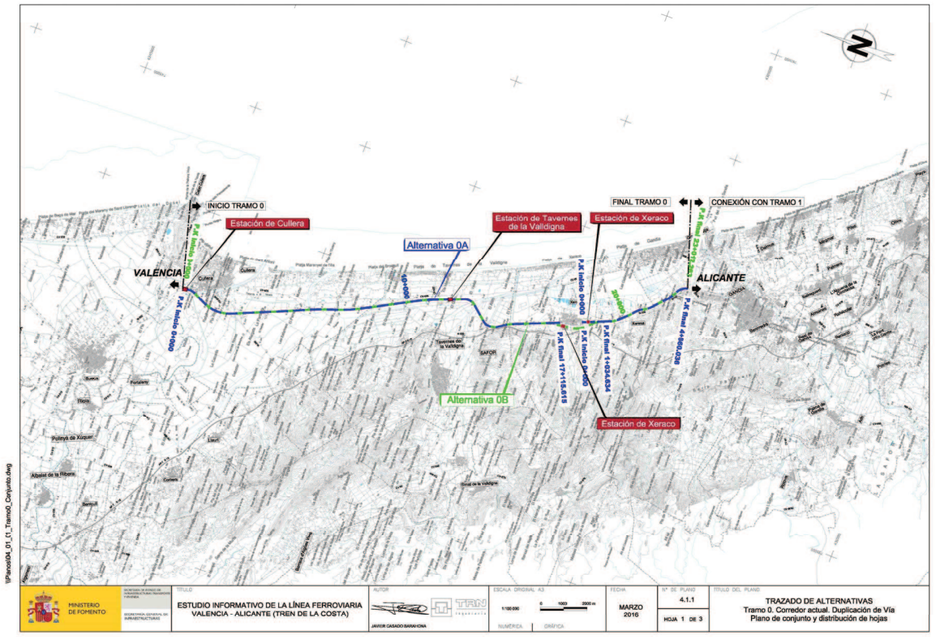
La segunda de las alternativas desarrollada para el tramo de duplicación de vía define al paso por el núcleo de población de Xeraco una variante bordeando por el oeste al citado núcleo de población. En dicha variante se incluye una nueva estación ya que es preciso levantar la existente en la actualidad.

El tramo de duplicación a realizar antes de la llegada a Xeraco y el tramo posterior se realizará en todo momento por el lado este de la vía actual.

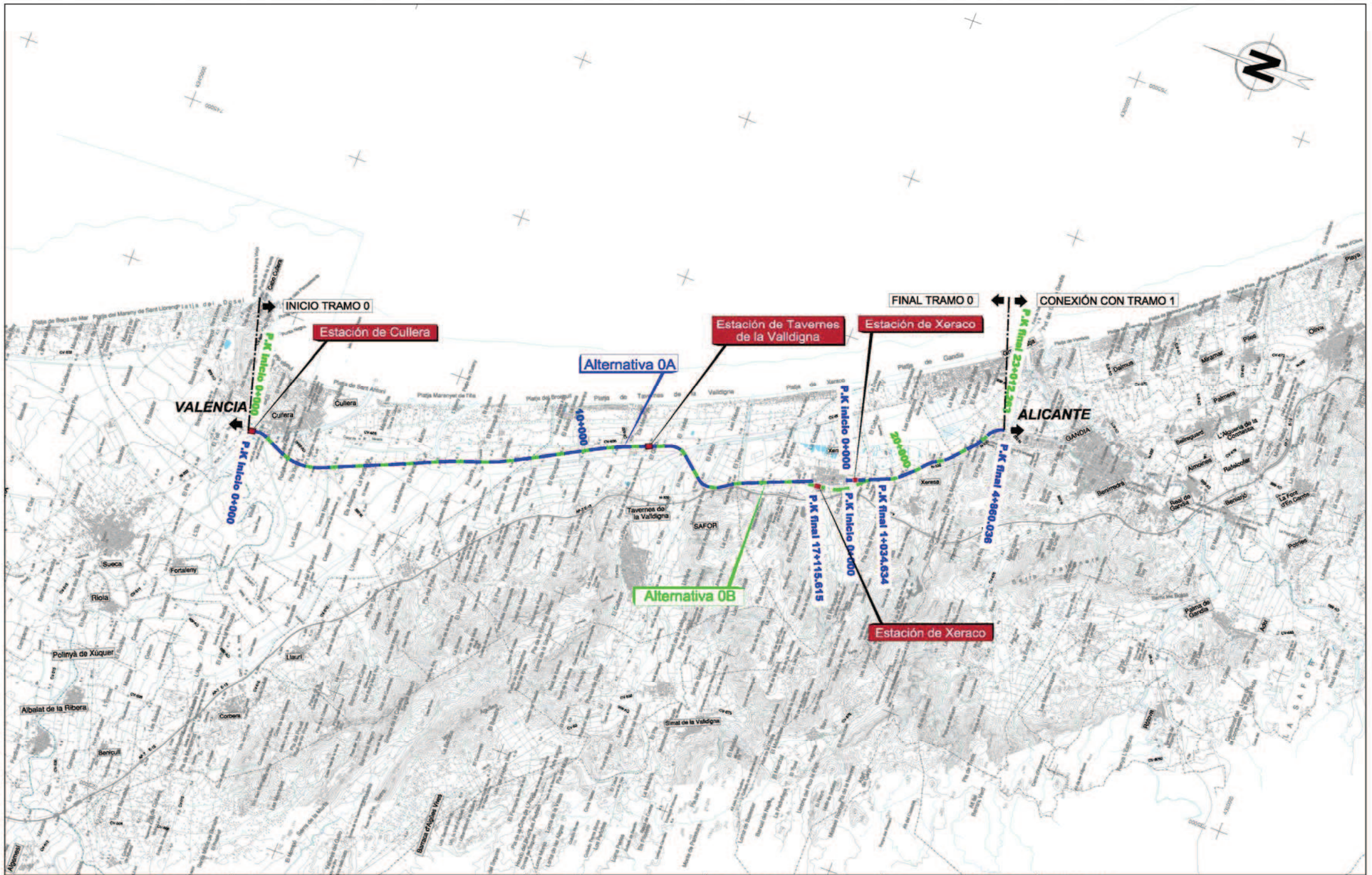
Es preciso destacar que, debido a las obras de duplicación, se procederá a reordenar las actuales estaciones de Cullera y Tavernes de la Valldigna aparte de la ejecución de la nueva estación de Xeraco citada con anterioridad.

Este recorrido tiene una longitud estimada en aproximadamente 23 km.

La siguiente figura muestra el recorrido del trazado descrito en los párrafos anteriores:



5



\\Planos\04_01_01_Tramo0_Conjunto.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	TÍTULO ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)	AUTOR JAVIER CASADO BARAHONA	ESCALA ORIGINAL A3 1:100 000 0 1000 2000 m NUMÉRICA GRÁFICA	FECHA MARZO 2016	Nº DE PLANO 4.1.1 HOJA 1 DE 3	TÍTULO DEL PLANO TRAZADO DE ALTERNATIVAS Tramo 0. Corredor actual. Duplicación de Vía Plano de conjunto y distribución de hojas

Se adjunta cartografía en la que se delimita, de manera georreferenciada, la zona de proyecto. Se incluye asimismo formato digital (CD) y una planta global de la zona de estudio y de los puntos de interés inicialmente conocidos, entre otros.

En el apéndice cartográfico se incluyen, a mayor tamaño, los planos de situación y de emplazamiento, proyecto, puntos de interés y plantas de resultados de la prospección.

Caminos de acceso de nueva planta a las zonas de obras, apertura de vertederos o áreas de préstamo no están previstos por el proyecto, por lo que dichos ámbitos no quedan incluidos en esta prospección.

3. Municipios:

El proyecto se desarrolla en terrenos de los términos municipales de CULLERA, TAVERNES DE LA VALLDIGNA, XERACO, XERESA y GANDÍA, todos ellos de la provincia de Valencia.

4.- Datos del ordenante y de la directora de este trabajo:

Datos del Ordenante:

Nombre :	**TRN TARYET**
Dirección :	C/ Vizconde de Matamala núm. 1
Municipio:	Madrid
C.P.	28028
Contacto:	Aránzazu PLAZA SANZ
E.mail:	aplaza@trntaryet.com
Telf.:	914096075

Directora del trabajo:

Nombre :	Manuela Raga y Rubio
Dirección :	Apdo. Correos 13064
Municipio:	Valencia

C.P.	46021
E.mail:	mrarquel@mrarqueologos.com
Telf.:	Fijo: 96 356 29 67 // Móvil: 669839566

5.- Descripción de los trabajos:

Esta Memoria de Valoración de Afecciones al Patrimonio Cultural se ha desarrollado siguiendo una metodología analítica-práctica que se centra en dos fases y que ha sido, *grosso modo*, la siguiente:

1. Fase de Documentación previa:

1.1. Estudio del medio físico.

- Condiciones generales medioambientales para el desarrollo de la ocupación humana. (Climatología, geología, hidrología, recursos, etc.).
- Situación actual del grado de alteración medioambiental y cultural. (Fenómenos deposicionales y erosión, y alteración antrópica histórica y actual).

1.2. Fuentes documentales.

- Cartografía. Se han consultado los mapas topográficos a escala 1:50.000, del Servicio Cartográfico del Ejército, 1:25.000 del ICV, planos de proyecto y catastral. También se ha analizado la cartografía del Atlas Geocientífico de la Comunidad Valenciana y fotografía aérea (PNOA).

- Micro toponimia. El origen del nombre de muchos parajes y lugares deriva de referencias antiguas significativas como cruce de caminos, fuentes, lugares de culto, etc. que han seguido manteniéndose en la toponimia hasta la actualidad.

- Fuentes históricas y documentación bibliográfica. En la mayoría de los casos las primeras fuentes históricas que se documentan en la zona surgen a partir de época medieval.

- También se han analizado detenidamente la información que, en el ámbito arqueológico y etnológico, existe, sobre este territorio, depositada en los archivos de Inventario de Patrimonio Arqueológico y Etnológico de la Dirección General de Patrimonio de la Conselleria de Cultura de la Generalitat Valenciana.

- Se han tenido en cuenta aquellos apartados del planeamiento urbanístico de los diferentes municipios implicados en el proyecto dedicados a la protección del patrimonio cultural, habiéndose consultado con los diferentes servicios técnicos municipales. Aprovechamos la ocasión para agradecer a los arqueólogos municipales de Cullera, Gandía y Oliva las facilidades prestadas para la obtención de dicha documentación.

- Otros aspectos referidos a Arte Rupestre, Paleontología, Insculturas y cualquier otro elemento susceptible de ser tenido en cuenta en un trabajo como el que nos ocupa, han sido también objeto de estudio.

En lo que se refiere a la posible incidencia del proyecto sobre el patrimonio paleontológico señalar que será la Conselleria de Cultura quién determine la posible afección en este sentido, en cumplimiento de lo establecido en el Decreto 107/2017 de 28 de julio, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de regulación de actuaciones arqueológicas en la Comunidad Valenciana.

Los datos extrapolados del análisis de la información obtenida de las fuentes documentales han servido como apoyo para la orientación de *las tareas de campo,* que responden a la siguiente metodología:

- Prospección de la zona señalada en la cartografía adjunta como "ámbito de proyecto" y el correspondiente margen de seguridad, según establece el decreto 208/2010 del 10 de diciembre, lo que supone una banda de 50 m. de anchura perimetral a la zona de proyecto propiamente dicha, incluyendo visita y valoración de afecciones a los elementos catalogados a una distancia igual o inferior a 200 m del ámbito del mismo, estando los trabajos limitados y condicionados por la diferente situación de los terrenos, posibilidades de acceso o paso, seguridad, etc. Y al ser éste un proyecto de desarrollo lineal se han tenido en cuenta asimismo los BIC situados a distancia inferior o igual a 2 Km del ámbito de proyecto.

Esa prospección se planificó con técnica *de retícula* sobre toda la zona ya señalada, aunque, debido a las características del ámbito, *el paso* se ha ajustado a las posibilidades del mismo.

Durante la realización de este trabajo de campo hubo ocasión de conversar con propietarios de terrenos tanto afectados por el proyecto como ubicados en su margen de seguridad. En

ningún caso aportaron información al respecto de posibles hallazgos arqueológicos en sus parcelas.

Cabe destacar la densa vegetación que ocupa algunos terrenos del margen de seguridad del proyecto y de la banda de paso en la zonas de marjal, así como el abandono de algunas parcelas, u otros, circunstancias que han impedido su prospección.

Puesto que *obras auxiliares*, áreas de préstamo u otros (de nueva planta) no quedan contempladas en este trabajo, no ha sido necesario prospectar dichos ámbitos.

De manera selectiva se ha tomado un registro de *hitos* dentro de la zona de estudio inmediato mediante modelo "gps Oregón 550" y un registro de track, de manera mecánica. De esta forma quedan ubicados, de manera georreferenciada, los posibles puntos de interés localizados en campo.

6.- Descripción de los hallazgos:

Puesto que el trabajo de prospección se ha desarrollado en dos fases bien diferenciadas, para una correcta exposición del resultado de cada una de ellas es imprescindible dividir también este apartado en dos bloques que contengan los resultados obtenidos en cada una de éstas.

6.1.- FASE I: Estudio Documental:

El proyecto sometido a la prospección arqueológica de cuyo resultado se informa en esta memoria se ha desarrollado en los términos municipales de Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa y Gandía, que que forman parte de diferentes comarcas (administrativamente hablando) aunque, a pesar de ello, presentan una evolución histórica muy similar, marcada por la presencia del Mediterráneo.

El proyecto se inicia en la comarca de La Ribera, junto al más importante de los ríos Valencianos: el Júcar (Xúquer en adelante, según la toponimia local) y avanza hacia la comarca de La Safor.

"La Ribera por antonomasia es, propiamente, la ribera del Xúquer. Esta comarca se encuentra constituida fundamentalmente por las cuencas bajas de los ríos Xúquer y Magro. Oficialmente está dividida en la Ribera Alta y la Ribera Baixa, pero, geográficamente, a excepción del sector de la Vall dels Alcalans, no existe diferencia alguna entre ambas. Es más, tampoco la hay con la comarca de la Huerta de Valencia, con la que, realmente, llega a formar un todo. Con algunas ligeras concesiones, se consideran tierras de la ribera del Xúquer las regadas con aguas de este río. Sin embargo no es ésta una definición exacta, puesto que las zonas más septentrionales a donde llegan los riegos del Xúquer, pertenecen a términos municipales que utilizan al mismo tiempo caudales procedentes del Turia. Y algo

semejante sucede con las tierras más meridionales de la Ribera y la del Pla de Xátiva. Realmente tanto la Ribera como la Huerta de Valencia forman una sola llanura deltáica, articuladas y soldadas entre sí merced a los arrastres del Xúquer y del Turia, que fueron rellenando lo que antiguamente fue una gran marisma, cuyo resto fósil en la actualidad es la Albufera de Valencia.

La hidrografía comarcal es realmente importante. El Xúquer se constituye en el eje principal de la Ribera, donde todo nace y muere en él. Y, al igual que el resto de nuestros ríos, es la esperanza y la amenaza; de él puede llegar la abundancia o la escasez, la vida y, a veces, también la muerte. El Xúquer es el más importante de los ríos valencianos

La economía de la Ribera ha estado ligada íntimamente a desde siempre a las aguas de este gran río y su red de distribución, consolidada en época islámica aunque con anterioridad hubo otros cuyo origen podría remontarse a la dominación romana y que más tarde fueron ampliados y perfeccionados por los musulmanes. Los cultivos tradicionales han sido siempre la caña dulce, la morera, el arroz y los cítricos. El primero decayó a partir de la expulsión de los moriscos, ya que éstos eran los únicos que sabían del manejo de los <<trapigs>> o ingenios azucareros; el cultivo de la morera y el comercio de la seda subsistieron hasta bien entrado el siglo XIX. El del arroz fue prohibido[1] por las fiebres endémicas que se producían en los terrenos anegados para su plantación.

La fertilidad que las aguas del río han proporcionado a esta comarca se constata en los abundantes yacimientos arqueológicos que se conocen, tanto de época prehistórica como protohistórica, histórica y medievales. Este hecho se aprecia especialmente en **Cullera**, que es el único municipio de esta comarca afectado por el proyecto.

Cullera es un municipio emplazado junto a la desembocadura del río Júcar y al pié de una elevación montañosa que es de una riqueza arqueológica excepcional, en la que se vivió desde el Paleolítico Medio hasta nuestros días. Esto es especialmente evidente en la Cueva del Volcán del Faro, donde han aparecido diversos instrumentos de sílex como restos más antiguos, pero también materiales neolíticos, del Bronce e ibéricos.

En las cuevas de L´Arena y de l´Aliaga también hay restos del Paleolítico Superior y Epipaleolítico, y ya eneolíticos son los enterramientos de las Covachas de Giner y Ribera y de la Cueva del Asilo de Bou. Del Bronce encontramos vestigios en las cuevas de l´Avenc de la Pastoreta , de El Borratxo y de Dragut, y poblados en les Oliveretes, del que se conocen su necrópolis, y en las montañas de l´Aliaga y Petita. La Cultura Ibérica está representada, habiendo aparecido en diversos puntos del monte y del casco urbano abundantes fragmentos cerámicos y restos arqueológicos como los del Barrio de la Rápita.

En el Alt del Fort, junto a las fortificaciones modernas y contemporáneas, y en la zona del santuario, también hubo ocupación íbera en los siglos IV y III a. C. Por último, en la Punta de l´Illa, existen los restos de una importantísima factoría romana, que vivió desde el siglo III hasta el siglo IV d. C, alcanzando la ocupación bizantina. Prospecciones subacuáticas han revelado también la existencia de un fondeadero romano en la zona del Faro. Así pues, hay

[1] En la actualidad vuelve a ser un cultivo básico en la zona, especialmente en los alrededores de Cullera, ya que los problemas de salubridad están superados.

una secuencia continua de poblamiento desde el Paleolítico hasta la Edad Media que progresivamente se desplaza hasta zonas más bajas.

El barrio medieval estaba compuesto por dos calles más o menos paralelas, adaptadas a las curvas de nivel, llamadas una de Dalt y otra de Baix, limitadas por las de Les Ánimes y La Séquia. En sentido perpendicular bajaba desde la base de la montaña hacia el Xúquer la calle del Riu,que terminaba sobre el puente de barcas que durante siglos sirvió para cruzar este amplio cauce, dando servicio también al viejo Camino Real de Valencia a Dénia.[2]

Y por lo que se refiere al Patrimonio Etnológico del término de Cullera y más concretamente al emplazado en la banda de paso o entorno inmediato del proyecto, señalar que, según se constata en la bibliografía y en las diferentes bases cartográficas consultadas para la elaboración de este estudio, existe un importante conjunto de elementos asociados todos ellos a la arquitectura del agua. Estas obras hidráulicas tienen, en su mayoría, origen en la Edad Media aunque algunas incluso datan de época romana, adecuadas en etapas posteriores y que llegan en uso hasta nuestros días.

Las condiciones geográficas, en este caso, resultan determinantes ya que, esa *arquitectura del agua,* cobra en la zona especial relevancia debido a la presencia del Xúquer y su desembocadura, que ha generado un ambiente deltaico propiciador de la marjal (zona húmeda).

Importantes acequias como la del Rey, Mitjana, Marenyets, Allargats, son, entre otras, las más destacadas de entre las *acequias madre* que, a su vez, se desdoblan en una compleja red que conforma el sistema tradicional de riego de la zona. Las balsas de acumulación de aguas para riego también son frecuentes en el entorno de la banda de paso de este proyecto, así como los motores.

Los molinos de agua, asociados siempre al caudal de estas acequias, son también abundantes en el término municipal, donde además existe una densa red de caminos ancestrales que facilitaba el tránsito por toda la zona. Estos caminos ganan en interés teniendo en cuenta que, parte del término, ocupa terreno de marjal (humedales). De entre estos caminos destaca, entre otros, el Camí Vell de Cullera a Denia, de origen romano e identificado por algunos autores como la *Vía Dianium.*

Y como máximo exponente de la nueva burguesía surgida con la introducción del cultivo de los naranjos, destacan las casas de campo típicas, conocidas como *Horts.* Este topónimo se refiere a la casa del propietario y su jardín inmediato, no a la plantación propiamente dicha. Se trata de casas usadas normalmente para veraneo y tiempo de ocio, con estancias ocupadas permanentemente por los trabajadores de la finca (o guardés). Junto a estas casas tradicionales también se conservan viejas alquerías.

Y saliendo de La Ribera el proyecto alcanza tierras de La Safor, ya en término municipal de Tavernes de la Valldigna,

La comarca de La Safor presenta una gran riqueza en todos los ámbitos: patrimonio natural, patrimonio arqueológico, patrimonio etnológico...aunque sus poblaciones actuales tienen, en

[2] AA.VV, 2005:Cullera. Gran Enciclopedia de la Región Valenciana. Diario Levante. T-5., pg. 236 y ss.

gran medida, su origen en la Alta Edad Media y sus habitantes se fueron adaptando a la las nuevas realidades socioculturales que iban surgiendo (conquista cristiana del territorio, conversión de cultos...), dándose un auténtico crisol etno cultural hasta la llegada del decreto de expulsión definitiva de los moriscos (1609).

Las cimas del Mondúver y de la Safor y sus estribaciones conforman una hermosa herradura que abre sus brazos hacia el Mediterráneo. Sin embargo, la Safor es un territorio aún más amplio pues la subcomarca de la Valldigna, situada al norte entre el Mondúver y la montaña de les Creus, acoge a otras cuatro poblaciones que históricamente han mantenido sus lazos sociales y económicos con todos los pueblos de la Safor. Hoy en día, los pueblos de la comarca y de la subcomarca se integran en un sistema administrativo de servicios comunes y de planificación estratégica de recursos económicos, sociales, culturales y de cualquier ámbito que afecte a la totalidad del territorio. Se trata de la Mancomunitat de Municipis de La Safor, que tiene su sede en la capital de la comarca: Gandía.

El marco geográfico de la comarca de la Safor acentúa más si cabe la personalidad y el sentimiento de pertenencia de todos los habitantes a una misma comunidad. Y ello sin menoscabo de las peculiaridades propias de cada pueblo, que enriquecen el rasgo particular *dels saforencs* respecto a los habitantes de las vecinas comarcas.[3] Y es que, este pequeño territorio, acoge una treintena de pueblos que en muchas ocasiones se llegan a tocar físicamente, sin distancia entre ellos.

Así el primer municipio de la comarca sobre el que discurre el proyecto es **Tavernes de la Valldigna.**

En su término se han hallado los vestigios de homínido más antiguo de la Comunidad Valenciana (Cova Bolomor) pero, además, la gran cantidad de yacimientos arqueológicos conocidos en estas tierras han permiten documentar, asimismo, las secuencias de ocupación de este territorio durante el Paleolítico, Neolítico, la Edad del Bronce, Cultura Ibérica, Romanización...el período visigótico de nuevo vuelve a ser ciertamente el menos conocido. La Edad Media ha sido ya comentada en párrafos anteriores. , aunque resulte difícil destacar un momento histórico sobre los demás, debido precisamente a la importancia que, en cada una de las etapas históricas anteriores alcanzó esta zona, si hubiese que señalar alguno, este sería el siglo XV, época de pleno dominio político de la poderosa e influyente familia Borgia.

En Xeraco, salvo error u omisión, no constan, en el Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la Conselleria de Cultura de la Comunidad Valenciana, registrados enclaves de interés aunque, sin duda, los hay.

El propio pueblo de Xeraco tiene su origen en una alquería islámica, ya fundada con anterioridad a la llegada del rey Jaime I.

La citada alquería pertenecía a *Avecendrell* y, según consta el en LLibre del Repartiment:

[3] http://www.saforguia.com/ogea/lasafor/

".....Derrotado los moros, el Rey de Aragón, en prueba de la ayuda que recibió para la reconquista de las tierras levantinas, entregó al Señor Arnaldo Bosquet y treinta compañeros suyos, unas casas, la Torre, tierras de regadío y de secano del lugar de Xeraco, el 3 de Julio de 1.248."; ordenaron la tala de los árboles del lugar de Xeraco que cubrían la llanura desde la montaña al mar, levantando los ánimos de los habitantes, que veían en ello su ruina al despoblar los montes; por cuyo motivo comenzó la plantación de hortaliza y arroz, que eran en aquella época las cosechas principales, ayudándoles los moros cristianos, con su sistema modelo de regadío, aprovechando las aguas sobrantes de Valldigna, esto dio lugar a que Don Jaime II, nieto del conquistador, anexionara la alquería de Xeraco con sus tierras al Convento de Valldigna, edificándose una Ermita al lado de la Mezquita árabe, para prestar servicio religioso a los cristianos del lugar. En 1.388 el marqués de Villena, como señor de Gandía, se anexiono el lugar de Xeraco, al zanjar unas diferencias que habían entre el Ducado de Gandía y el marqués de Villena pagaba a uno de los jurados de Valencia llamado Rodrigo de Rius, el tercio diezmo, que recibía de Xeraco para la defensa de sus intereses en 1.417.

.....Don Juan II de Aragón elevo la alquería de Xeraco a Señorío. Don Bernardo Almunia, familiar del mismo Rey, fue elevado Primer Señor de Xeraco por privilegio dado en la villa de Chelva, 4 de Octubre de 1.479, con jurisdicción alta y baja, criminal y civil, con sus tierras, molinos, etc. A su muerte, heredo el Señorío su hijo Don Bernardo de Almunia y Castellvi, segundo Señor de Xeraco. El tercer Señor de Xeraco fue Don Juan Gerónimo Almunia Catalá, que fue el último de los de su familia, pues al casarse con la hija de los condes de Almenara heredo dicho condado, por cuyo motivo vendió al Duque de Gandía el pueblo, por el precio de 1.500 timbres valencianos y la obligación de dar 10.000 escudos anuales a él y sus herederos, el 13 Enero de 1.550. El lugar de Xeraco tenía en 1.547 treinta casas. El Beato Juan Ribera, con motivo de la expulsión de los moriscos, mando destruir la Mezquita, y como quedaron muchos que se convirtieron al cristianismo, ordeno levantar otra Iglesia mayor para reemplazar la Ermita construida por el Abat de Valldigna, cuando era dueño de las tierras desde el convento al mar, y esta nueva Iglesia fue la primera del lugar de Xeraco.

.....La expulsión de los moriscos en 1.609 supuso un grave quebranto para la economía y demografía de este lugar, quedando prácticamente deshabitada la población (en 1646 contaba con 24 casas solamente) y recuperándose lentamente a lo largo del siglo XVII. El lugar de Xeraco fue anejo al de Xeresa y finalmente se independizo. En el año 1.847 tenía 490 habitantes. El presupuesto municipal era de tres mil reales; de estos, mil cien reales eran para el secretario y el resto para urbanización y compra de solares para ensanche de la población. Xeraco en aquel tiempo estaba constituido de 120 casas incluidas la cárcel y el Ayuntamiento.

En el casco urbano de Xeraco cabía destacar la conocida como *Torre Mora o Torre de Xeraco;* es de planta cuadrangular y se construye mediante alzados de tapial, de 5 m. de lado por x 12.5 m. de altura, que se construyó en el siglo XI (dando protección a la alquería a la que defendía).

El propietario de esta alquería era el mismo que poseía el Castell de Bairén, del que igualmente fue desposeído por el rey Jaime I.

Destaca igualmente en su término la existencia de la "Torre de "Guaita".

Se encuentra a unos 2 kilómetros del caso urbano, a orillas del río vaca, de construcción cilíndrica con un diámetro de 5,7 metros de base, 5,2 m. en su parte superior y una altura de 7,4 m. La finalidad de esta torre era de vigilancia marítima.

Y como patrimonio etnológico, en este municipio, se conocen importantes acequias tales como la *Séquia de la Travessa, Séquia del Bovar...*, balsas de riego, partidores, casas de campo tradicionales y antiguos caminos, entre los que destaca, como ya se ha señalado, La Calzada, Camí dels Xops o Carretera Vella.

Siguiendo el trazado se alcanzara el término de **Xeresa.**

Xeresa perteneció a la Governación Provincial del Xuquer, cuya capital era Xàtiva (1244-1707), en esta época formó parte del Ducado de Gandía dentro *del Regne* y en el marco de la Corona de Aragón.

Xeresa era una alquería de origen islámico, ya conformada cuando se produce la llegada de Jaime I y sus tropas a estas tierras y, tras su conquista, al igual que ocurriera con las demás poblaciones implicadas en este proyecto, fue donada por el monarca a sus colaboradores, en pago por sus servicios, según consta en el LLibre del Repartiment (año 1249).

La primera donación es a cuatro familias; en el año 1309 pasó a manos de Jaime Palau y así sucesivamente. En el S. XV consta que pasó a ser propiedad del Caballero Joan de Vic, que promovió importantes plantaciones de caña de azúcar y promovió la construcción de un ingenio azucarero (trápig). En el año 1611 consiguió su Carta Puebla.

De 1822-1833 formó de nuevo parte de la provincia de Xàtiva que recuperaba capitalidad sobre la mitad norte de su territorio histórico.[4]

En Xeresa se conoce el yacimiento arqueológico de Calamau: se trata de una villa romana emplazada en la ladera de las montañas que bordean la llanura costera, a unos 800 m. del núcleo urbano. Se ubica en el entorno de un camino de origen romano.

Como ya se ha citado anteriormente en Xeresa se conserva aún el topónimo de *Camí de la Calzada* para referirse a ese ancestral camino, que era la vía romana costera que unía las ciudades costeras de Valencia y Denia.

La existencia de esta villa se conoce desde que en 1848, cuando Madoz publicó la noticia del hallazgo de restos romanos en Xeresa, que además, según señala una nota de la propia ficha de inventario de la Conselleria de Cultura, *se trata del establecimiento romano más extenso del término.* De esta afirmación de Madoz se puede deducir que deben existir otros yacimientos de esta misma adscripción que no aparecen registrados en este inventario oficial pero que, sin duda, sí constarán recogidos en otros documentos.

En cualquier caso conviene recordar que, ya que éste es un primer estudio básico, los datos sobre esos otros posibles yacimientos así como su probable presencia asociada a la

banda de paso del proyecto, será tenida en cuenta en el trabajo de campo (prospección arqueológica).

A esta villa romana se le adscribe una cronología de los siglos I-II d.C. y se conoce un importante lote de material entre el que destaca la presencia de vajilla de mesa de importación, cerámica sigilata itálica y gálica, cerámica de cocina y de mesa africana así como ánforas de producción local.

Como restos arquitectónicos destaca la presencia de fragmentos de *tegulae* en superficie pero, sobre todo, es importante el hecho de que aquí se documenten, por primera vez, al sur de la *Tarraconense,* dos *siri frumentaria*: depósitos de planta circular y sección cilíndrica. Están excavados sobre el suelo geológico, con las paredes compactas (posiblemente endurecidas por aplicación de fuego). Su paramento interior presenta perforaciones redondeadas, a diferentes niveles. Se las relaciona con una estructura de madera que se utilizaba para su construcción.

Sus dimensiones son las siguientes: 3 m. de diámetro y de profundidad mínima (conservada) de 43 cm. Se interpretan como silos para almacenar grano.

La identificación catastral del yacimiento lo señala en las parcelas 746, 745 y 744 del Polígono 1 y ocupa una superficie de 3´9 hectáreas.

También en la partida de La Severana se han producido hallazgos de monedas romanas y otros, así como una necrópolis andalusí.

La información de que se dispone para este yacimiento es muy somera pero consta que se trata de un lugar en el que, además, se hallaron restos humanos. Son datos recogidos ya por Madoz en el S. XIX [5]. En cualquier caso el trabajo de campo prestará atención a este aspecto.

Y también se conoce un importante conjunto de elementos de interés etnológico, según consta en el registro de la Conselleria de Cultura. Algunos de estos elementos, próximos al paso del proyecto, son los siguientes: Bassa de la Sènia de L´estació, Bassa de la Sènia de Martina, o Bassa de la Sènia de Sant Joan, entre otras. Acequias, caminos, casas de campo...son otros elementos a tener en cuenta.

Al hablar de la comarca hemos hecho ya alusión al noble pasado histórico de **Gandía**, cuya hegemonía sobre el resto de los pueblos que la rodean marcó, evidentemente, la evolución histórica de éstos

Sobre su pasado más remoto, prehistoria e historia antigua, en Gandía existen abundantes yacimientos y muy emblemáticos pero cabe destacar su Edad Media.

Cabe destacar que, a principios del siglo XIV, Gandía era una pequeña villa medieval floreciente con una economía ligada a la agricultura, el comercio y la artesanía. En 1323 el rey Jaume II concede el señorío de Gandía al infante Pere cuyo hijo, Alfons el Vell, hereda posteriormente estas tierras y las eleva a la categoría de Ducado Real en 1399.

[5] Moscardó E., 2004:"El nostre patrimoni". La Cisterna núm. 16. Xeraco

Tras hacer de la ciudad su residencia habitual, Gandía se convierte en una gran corte que cuenta con la presencia de personajes de la talla de Ausiàs March, Joanot Martorell o Roís de Corella.

A Alfons el Vell se le atribuyen, entre otras, las obras del palacio.

El austero exterior del palacio ducal, de altos muros y ventanas góticas, no tiene nada que ver con su fastuoso interior, del que sobresalen cuatro grandes salones: el Saló de Corones, por los elementos decorativos del techo, con un zócalo de azulejos del siglo XVI; la Sala dels Carròs i dels Centelles, del siglo XVI; y la Galeria Daurada, con el deslumbrante pavimento de cerámica de Manises

Adosado a una parte de la antigua muralla que da al río Serpis encontramos el convento de Santa Clara, del siglo XV, en cuyo patio interior se alza la torre baluarte. Su época de esplendor fue durante los siglos XVI y XVII, ya que los Borja lo promocionaron y la duquesa María Enríquez fue Abadesa del mismo.

Otro de los edificios más importantes de Gandía es el que albergó la antigua universidad. Fue fundada por san Francisco de Borja en 1549 y donada a la Compañía de Jesús.[6]

Una vez conocida la evolución histórica del territorio por el que discurre el proyecto, en la siguiente tabla, por conjuntos patrimoniales y términos municipales, se indican los elementos catalogados en la banda de paso del proyecto un amplio margen de seguridad; son los siguientes:

ELEMENTOS PATRIMONIALES CATALOGADOS	
TÉRMINO MUNICIPAL DE CULLERA	
NOMBRE	**DISTANCIA AL PROYECTO**
BIENES DE INTERÉS CULTURAL	
EL CASTELL	Situado a 1.5 Km de distancia del proyecto
EL MOLLÓ DE L´ESCUT	Situado a 400 m del proyecto
YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS	
CAMÍ DE LA CALÇADA	Situado a 1.5 Km de distancia del proyecto
ALQUERÍA RAFAL MUSA	Situado a 180 m de distancia del proyecto
ELEMENTOS ETNOLÓGICOS	
ASSUT DE LA MARQUESA	Situado a 170 m de distancia del proyecto
CASA DE XOTÍ	Situado a 200 m de distancia del proyecto
CASA DE COSTA	Situado a 100 m de distancia del proyecto
ASSEGADOR DE LA RACONÁ	Intersección con el proyecto
COLADA DE LA MOTA DE FAVARA	Intersección con el proyecto
VEREDA DE LES BARQUES	Intersección con el proyecto
CAMÍ Y SÉQUIA DE LA RATLLA	Intersección con el proyecto
SÉQUIA DEL REI	Intersección con el proyecto
SÉQUIA D´ALLARGATS	Intersección con el proyecto
SÉQUIA DE L´ESTANY+PONT DE PEDRA	Intersección con el proyecto

[6] http://www.saforguia.com/ogea/gandia/

TÉRMINO MUNICIPAL DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA	
NOMBRE	**DISTANCIA AL PROYECTO**
BIENES DE INTERÉS CULTURAL	
COVA DEL BOLOMOR	Situado a 1,5 Km de distancia del proyecto
YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS	
MUNTANYETA DEL RAFOL	Tangente al proyecto
VÍA DIANIUM	Solapado al proyecto
ALQUERÍA DEL RAFOL	Situado a 500 m de distancia del proyecto
PENYA DEL MIGDÍA	Situado a 300 m de distancia del proyecto
ELEMENTOS ETNOLÓGICOS	
CAMÍ Y SÉQUIA DE LA RATLLA	Intersección con el proyecto
CASA DE COET	Situado a 200 m del proyecto
COLADA DE PORTIXOL A V.CALÇADA	Intersección con el proyecto
CAMÍ DEL GOLFO+S. DÉN MIG	Intersección con el proyecto
SÉQUIA DE MARXALETES	Intersección con el proyecto
CAMÍ DE LA RATLLA (TAV./XERACO)	Intersección con el proyecto
TÉRMINO MUNICIPAL DE XERACO	
NOMBRE	**DISTANCIA AL PROYECTO**
BIENES DE INTERÉS CULTURAL	
NO CONSTAN CATALOGADOS EN EL ÁMBITO DE PROYECTO O MARGEN DE SEGURIDAD	
YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS	
ALQUERÍA DE XERACO (NHT)	Situado a 200 m del proyecto
VÍA DIAMIUN	Solapado en parte al proyecto
ELEMENTOS ETNOLÓGICOS	
MOTOR DEL SINDICATO DE LA ROQ.	Situado a 100 m del proyecto
SÈNIA DEL TÍO GABRIEL	Situado a 100 m del proyecto
TÉRMINO MUNICIPAL DE XERESA	
NOMBRE	**DISTANCIA AL PROYECTO**
BIENES DE INTERÉS CULTURAL	
NO CONSTAN CATALOGADOS EN EL ÁMBITO DE PROYECTO O MARGEN DE SEGURIDAD	
YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS	
NECRÓPOLIS DE LA SEVERANA	Situado a 80 m del proyecto
ULLAL DE CERVERA	Tangente al ámbito del proyecto
ELEMENTOS ETNOLÓGICOS	
SÈNIA DE LA BOMBA	Situado a 100 m del proyecto
SÈNIA DE LA SEVERANA	Situado a 100 m del proyecto
SÈNIA DE MARTÍ	Situado a 100 m del proyecto
SÉQUIA DE SANT JOAN	Tangente al ámbito del proyecto
TÉRMINO MUNICIPAL DE GANDÍA	
NOMBRE	**DISTANCIA AL PROYECTO**
BIENES DE INTERÉS CULTURAL	
CASTELL DE BAYREN	Situado a 100 m del proyecto
VILLA ROMANA ALQUERIA DEL DUC	Tangente al ámbito del proyecto
YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS	
ABRIC DEL CASTELL	Situado a 100 m del proyecto
COVA 70G	Situado a 100 m del proyecto
ULLAL OSC	Situado a 150 m del proyecto
MOLDURA ROMANA AISLADA	Situado a 100 m del proyecto
MARJAL PARCELA 62	Situado a 200 m del proyecto
ELEMENTOS ETNOLÓGICOS	

CASA RIPOLL	Inmediata al ámbito del proyecto
ASSEGADOR DE MORANT	Situado a 80 m del proyecto
ASSEGADOR DE LLUENT	Situado a 100 m del proyecto
PATRIMONIO PALEONTOLÓGICO	
EL PROYECTO DISCURRE SOBRE TERRENOS CUATERNARIOS, NO APTOS PARA ALBERGAR ESTE TIPO DE RESTOS	

Tabla 1: puntos de interés situados en la zona de estudio y margen de seguridad.

De entre los elementos patrimoniales más destacados en éste proyecto y que sería común a todos los términos municipales implicados en el mismo, cabe mencionar la presencia de la *Vía Dianium* que recordemos que se trata de la vía romana con origen en la Vía Augusta y carácter costero, que jugó un papel fundamental en la romanización de estas tierras.

Partiendo de Cullera sería el Camí Vell de Dénia, con diferentes nombres según los términos municipales y del que existe abundante bibliografía.

"En las cercanías de Jaraco (Xeraco) se reconoce de nuevo la vía costera por la existencia del topónimo "La Calzada". Antes de llegar a Gandía pasa al pie del cerro de "Bayrén" escindiéndose poco después en dos ramales en opinión de Pons y Monjo (1977). Uno de ellos sorteaba el río 'Serpis' en las proximidades de su desembocadura, para dirigirse hacia la 'partida de Rafalcayd', donde existe una villa romana de considerable extensión (Pons y Monjo, 1977; Llopis Llopis, 1948); de aquí continúa hacia Bellreguart, Oliva y Pego. Entre estas dos últimas poblaciones pasa por la partida de ¨Albalat¨, siguiendo el trazado del ¨Camí Vell de Oliva a Pego¨, en el que, a la altura del kilómetro 8 de la moderna carretera paralela a éste, Cerdá Bañuls (información personal) ha observado restos claros del empedrado de la calzada, hoy ya desaparecidos.[7].

Una investigación más reciente sobre "La Vía Augusta y otras calzadas romanas en la Comunidad Valenciana", que recopila y detalla los trabajos que a lo largo de siglos han estudiado caminos e itinerarios de la Península Ibérica, las fuentes clásicas, investigaciones contemporáneas y documentos arqueológicos, propone el siguiente recorrido para la que se viene denominando Vía Dianium:

"Cruzando el río Júcar (SUCRO), surge de la Vía Augusta un ramal con dirección a DIONIO; su trazado es difícil de concretar como consecuencia de la enorme roturación efectuada en los arrozales de la margen derecha del citado cauce, pero a pesar de ello su rastro se puede apreciar en la partida denominada "calzada" y "Pertenencia de la Calzada" desde donde surge un camino con este mismo nombre (antigua vereda de ganados) hacia Llaurí (mapa 770 I.-G.C.) en cuyas inmediaciones se une a la carretera local de Corbera a Favareta" (Gómez Serrano, 1927). Desde esta última se dirige hacia Daimuz bordeando las estribaciones de la "Sierra del Caballo de Bernardo" y "Sierra de las Agujas" (ladera NE), alcanzando Tavernes de Valldigna, cuyo topónimo es indicativo de la existencia de una "Tabernae" de época romana.

[7] Morote Barberá, 2002; pg. 232 y ss.

En Tavernes de Valldigna debió existir un camino, que sería utilizado por los viajeros procedentes de DIONIO con dirección a Carcagente y Alzira, y cuyo trazado lo aprovecha hoy la "Carretera comarcal de Tavernes de la Valldigna a Lliria por Chiva".[8]

Esta prospección patrimonial podría haber contribuido a la identificación de algún tramo de la vieja calzada romana que pueda conservarse aún con sus características originales ya que, en gran medida, su trazado ha venido siendo utilizado por viales de época posterior: vías pecuarias, caminos reales…bajo los que el itinerario romano queda fosilizado.

Y, obviamente, no se puede finalizar este apartado sin destacar que, el proyecto que nos ocupa, se solapará en gran medida al histórico trazado del ferrocarril Carcaixent-Dénia, el conocido como Tram-way de Carcagente, inaugurado el 8 de febrero de 1864, siendo el primero de vía estrecha de España, con el trayecto más largo de tracción animal (35,7km).Su segunda fase sería alcanzar la ciudad de Dénia, inaugurado en 1884. Esta circunstancia ha sido tenida en cuenta en el trabajo de capo (prospección patrimonial) del que se informa en esta memoria, siendo numerosos los elementos que, de esta pionera obra de ingeniería, se conservan. Todos ellos son considerados como arqueología industrial.

En lo que se refiere al posible interés paleontológico del ámbito del proyecto, tras consultar la página web que la Conselleria de Cultura tiene habilitada a tales efectos, cabe señalar que, los terrenos en los que se prevé la intervención, recaen en terrenos de formación en el Cuaternario, no aptos para este tipo de hallazgos aunque será la propia Conselleria de Cultura la que se pronuncie a tales efectos para lo que, en el apéndice cartográfico de esta memoria, se ha incluido una planta de afección paleontológica, siguiendo la normativa vigente.

6.2.- FASE II: el trabajo de campo:

El trabajo de campo se realizó una vez obtenida la correspondiente autorización emitida por parte de la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana y tras haber comunicado el comienzo de la misma a la Inspección de los Servicios Territoriales de Valencia, según las instrucciones de la mencionada autorización.

Al hilo de la prospección se han tomado, tanto de manera manual como mecánica, *landmarks* de GPS (Garmin Oregón 550); en este informe se incluye referencia a éstas (que asimismo aparecen en el apartado de cartografía, señaladas sobre las figuras correspondientes).

Es habitual que estos *registros* respondan a hitos asociados al proyecto o puntos similares; en este caso, según indica la cartografía, señalan diversos elementos patrimoniales, etnológicos e hitos de emplazamiento identificados en prospección.

[8] Morote Barberá, 2002; pg. 200y ss.

La Prospección Patrimonial:

La zona prospectada, que corresponde al ámbito sobre el que se prevé la ejecución del proyecto y su margen de seguridad (*grosso modo*) según lo dispuesto en el Decreto 208/2010 de 10 de diciembre del Consell, recae en parte en terrenos de cultivo de cítricos, otros están abandonados, zonas de marjal, huerta, terrenos urbanos…

Los puntos registrados en este trabajo de campo son los siguientes:

1. ESTACIÓN DE CULLERA:
Coord. UTM 30S 736402 4340034



Entorno antropizado; al frente la montaña de Cullera, que en ladera y cima conserva importantes yacimientos arqueológicos, entre ellos EL CASTELL (1B) todos ellos fuera del riesgo de afección por parte del proyecto, ni visual ni directa.

2. Assut de la Marquesa:
Coord. UTM30S 736110 4339994



Assut de la Marquesa, dentro del complejo de patrimonio industrial
Sin afección por parte el proyecto

El Assut de la Marquesa queda dentro de un ámbito delimitado “de arqueología industrial”, con concentración de molinos hidráulicos desarrollados junto al río Xúquer, que no recibe afección por parte del proyecto.

3. Molí de la Marquesa:
Coord. UTM 30S 736224 4339905



Molí de la Marquesa

Sin afección por parte del proyecto

4. Molí de Cardona:
Coord. UTM 30S 736316 4339674



Sin afección por parte del proyecto

5. Río Xúquer
Coord. UTM 30S 736394 4339604

Ámbito de proyecto en el que se produce la intersección con el río Xúquer y con la Acequia de los molinos



Banda de paso del proyecto en su interscción con el río Túria

6. Camí de les Alqueríes, EL RAFAL o RAFAL MUSSA:
Coord. UTM 30S 736076 4338915



Paso de ganado junto a la vía

Desde este punto hasta el registrado como 9, el proyecto discurre dentro del ámbito arqueológico delimitado como EL RAFAL o RAFAL MUSSA, por el PG de Cullera.

Cabe señalar que, en este trabajo, no se han observado estratos o estructuras de interés arqueológico.

El paso del proyecto por este ámbito será tenido en cuenta en futuros apartados.

7. Molí de la Concepció:
Coord. UTM 30S 736120 4338850



Molí de la Concepció.

Sin afección por parte del proyecto, aunque se sitúa próximo a éste.

8. Colada Assegador de la Raconá:
Coord. UTM 30S 736344 4339491



El camino paralelo al río Xúquer es el Assegador de la Raconá, vía pecuaria.

Intersección con el proyecto.

9. RAFAL MUSSA:
Coord. UTM 30S 735997 4337987

Ámbito en el que la bibliografía sitúa esta y otras alquerías. En prospección los únicos restos observados son fragmentos cerámicos de amplia adscripción cronocultural, no vestigios arquitectónicos u otros.

En cualquier caso se tendrá en cuenta el paso del proyecto dentro de este perímetro delimitado como área de interés arqueológica.



Vista general de la zona



Restos cerámicos de diversa cronología.

Agradecemos al arqueólogo Municipal de Cullera, Sr. Gandía, su amable colaboración ya que nos ha facilitado el acceso a toda la información necesaria para el correcto desarrollo de este trabajo de campo.

10. Molino Quemado y Camino de la Calzada:
Coord. UTM 30S 736224 4339598

Elemento de patrimonio industrial que forma parte del conjunto delimitado por el PG de Cullera, sin afección directa por parte del proyecto.



Molino Quemado

11. Colada de la Mota del Assegador de Favara a Cullera y Séquia del Rei:
Coord. UTM 30S 736155 4337630



Colada de la Mota del Assegador de Favara y Séquia del Rei

Ambos elementos reciben afección (intersección) por parte del proyecto, quedando ésta minimizada debido a un paso superior que facilita la continuación de la vía pecuaria.

Junto a la vía se observa un sondeo, en cuya sección no se aprecian estratos o restos de interés arqueológico:



Desmontes en zona sin restos de interés arqueológico

La Séquia del Rei no se interrumpe en ningún caso.

12. Parcelas cerradas y paso a nivel:
Coord. UTM 30S 736378 4337069



Vista Norte del ámbito de proyecto



Vista Sur del ámbito de proyecto

En este sector del proyecto existen elementos del sistema tradicional de riego en uso, que serán tenidos en cuenta en futuros apartados.

Desde este punto hasta la intersección con la Vereda de les Barques, el proyecto discurre por el ámbito arqueológico EL RACHOLAR, definido por el PG de Cullera. Este aspecto

será tenido en cuenta en futuros apartados ya que, en prospección, no se han hallado indicios asociables a este yacimiento.

13. Séquia de Rabasdes:
Coord. UTM 30S 736613 4336534



Séquia de Rabasdes

Este segmento del proyecto discurre por terrenos en óptimas condiciones para el desarrollo de la prospección, pero no se observan estratos o restos de interés patrimonial.

La acequia, inmediata al ámbito de afección directa del proyecto, se encuentra en servicio, por lo que será tenida en cuenta en futuros apartados.

14. Secadero de arroz, La Partideta:
Coord. UTM 30S 736542 4336404



Sin afección por parte del proyecto, en un entorno sin restos arqueológicos.

15. Margen de seguridad del proyecto:
Coord. UTM 30S 736662 4336259



Vista general del margen de seguridad del proyecto en este entorno

La zona presenta óptimas condiciones para el desarrollo de la prospección, sin que se observen vestigios arqueológicos.

16. Vereda de les Barques, EL RACHOLAR:
Coord. UTM 30S 736749 4336199



El proyecto prevé intersección con esta vía pecuaria, ya interrumpida por el actual trazado del ferrocarril.

A ambos lados de la banda de paso del proyecto los terrenos se encuentran cerrados, como se observa en la fotografía anterior.

En este punto finaliza el ámbito arqueológico de EL RACHOLAR, que será tenido en cuenta en fututos apartados. Los terrenos prospectados en este *arco* del área arqueológica no han aportado elementos asociables al yacimiento.

17. *Cremador*:
Coord. UTM 30S 736868 4336040



Cremador en el margen de seguridad del proyecto

Como ésta son muchas las estructuras de este tipo que están presentes en la zona de estudio comprendida por este proyecto; carecen de interés *per se*. Se trata de estructuras de reciente construcción, móviles según necesidades. Son la adaptación a los medios y materiales actuales de otras que se construían de mampostería, prácticamente desaparecidas en su totalidad.

El mostrado en este apartado no recibe afección por parte del proyecto, aunque otros sí. Debido a su escaso interés patrimonial se obvian en futuros apartados, salvo que en el desarrollo de la prospección se registre alguno de mampostería o con alguna característica que lo convierta en relevante.

18. Séquia de L´Aca:
Coord. UTM 30S 736889 4335857

El proyecto prevé intersección con esta acequia, que no deberá ser interrumpida.



Séquia de L´Aca y vista general del estado del ámbito

Los terrenos de este segmento del proyecto presentan buenas condiciones para el desarrollo de la prospección, pero en superficie no se observan estratos o restos de interés arqueológico, sí algunos de escasa entidad:



Fragmentos cerámicos de producciones contemporáneas

19. Banda de paso del proyecto:
Coord. UTM 30S 736932 4335762

Ámbito de trabajo en el que predominan los terrenos abandonados y los vertidos de escombros.



Vista general de este segmento del proyecto

20. Parcelas abandonadas:
Coord. UTM 30S 736959 4335701



Vista general del ámbito de estudio en este tramo

El proyecto avanza entre parcelas cerradas a las que no se tiene acceso, y otras abandonadas, cubiertas de vegetación.

21. Séquia dels Allargats:
Coord. UTM 30S 737082 4335327

El proyecto prevé intersección con esta acequia, que no deberá ser interrumpida.



Séquia dels Allargats

De aquí en adelante el proyecto alcanza terrenos dedicados al cultivo del arroz, listos ya para su inundación, prospectados en relación con proyectos de instalaciones energéticas, sin que esos trabajos dieran resultados positivos en lo que a hallazgos arqueológicos se refiere. Tampoco en esta ocasión han aportado estratos o restos de interés.

22. Entorno de paso a nivel:
Coord. UTM 30S 737226 4335098



Banda de estudio

Al Este de la banda de paso del proyecto los terrenos se encuentran cerrados y abandonados; al Oeste se desarrolla el arrozal, en óptimas condiciones para el desarrollo de la prospección pero en los que no se observan estratos o restos de interés.

Una vez superado el paso a nivel, los terrenos vuelven a estar abandonados, cubiertos de vegetación.



Inmediaciones del paso a nivel mostrado enla fotografía anterior

23. Casa Xotis:
Coord. UTM 30S 737310 4335257



Construcción sin interés patrimonial; el ámbito de proyecto recae en terrenos abandonados.

24. Canal de la Séquia de L´Estany:
Coord. UTM 30S 737261 4335034



Canal en primer plano y, al fondo, el castillo de Cullera



Estado de los terrenos en este segmento de banda de estudio

Canal de drenaje de la marjal. De elevado interés por ser parte importante del sistema tradicional de riego. Se sitúa junto a campos plantados de naranjos en buen estado para el desarrollo de la prospección pero en los que no se observan restos de interés.

25.-Pont Trencat o Pont de Pedra:
Coord. UTM 30S 737364 4335269

Sin interés patrimonial, al igual que las viviendas de los alrededores.



Pont Trencat sobre el canal de la Séquia de L´Estany. Sin riesgo de afección

26.- Puente sobre el río Corbera:
Coord. UTM 30S 737506 4334730



Vista general del puente

Puente sin interés patrimonial.

Los campos de alrededor se presentan cerrados, otros abandonados, cubiertos de densa vegetación.

27.- Zona de estudio:
Coord. UTM 30S 737556 4334560

Zona cubierta de densa vegetación debido al abandono de los cultivos.



La vegetación de marjal cubre este segmento de proyecto

28.- Zona de estudio:
Coord. UTM 30S 737523 4334448



Tramo en el que persiste la densa vegetación

Banda de paso del proyecto cubierta de densa vegetación debido al abandono de los cultivos.

29.- Conjunto etnológico Casa de Sarasa:
Coord. UTM 30S 737672 4334104

Conjunto etnológico situado tangente a la banda de paso del proyecto, compuesto por una vivienda tradicional rodeada de instalaciones secundarias asociadas al sistema tradicional de riego, como caseta partidor/motor (tangente a la vía), pozo, horno y otros, como panel cerámico de San José.



Conjunto etnológico Casa Sarasa visto desde la línea actual del ferrocarril



Casa motor afectada por la obra



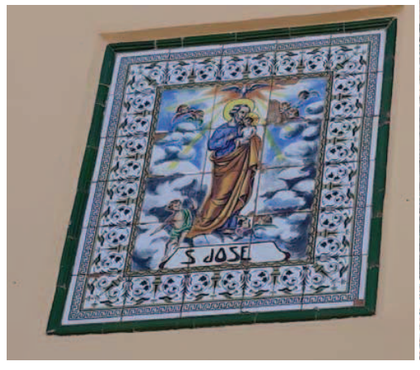
Cuerpo principal de Casa Sarasa



Pozo, lavadero y otros



Horno





Panel cerámico de San José en su fachada principal y rulo de era.
Ahora la tradicional casa Sarasa es conocida como Villa San José.

La vivienda principal queda retirada de la vía, no así la caseta motor, situada dentro de la zona de expropiación.

Debería tratar de evitarse la afección a la caseta motor, o si resulta imposible entonces documentar mediante reportaje fotográfico y planimetría.

30.- Zona de proyecto y margen de seguridad:
Coord. UTM 30S 737815 4333988



Zona de proyecto y Casa Sarasa al fondo de la imagen

31.- Casa Partidor y motor de Sabatero:
Coord. UTM 30S 737728 4333912

Situada tangente a la vía, será difícil evitar la afección por lo que de manera previa debería realizarse un reportaje fotográfico para su documentación, y plano.

En fase de obra será necesario balizarla adecuadamente para evitar afecciones accidentales si finalmente no precisa ser demolida.

Por su pésimo estado de conservación y motivos de seguridad no se toman otras fotografías.



Casa partidor y motor de Sabatero



Estado general del interior

32.- Camí dels Borrons o de las vacas. Conjunto etnológico:
Coord. UTM 30S 737870 4333641





Camí dels Borrons



Conjunto etnológico
Caseta motor, partidor y caseta de truenos. Motor de Diego

Inicialmente quedan próximas/tangentes a la banda de paso del proyecto pero sin afección por parte del mismo, pero, de resultar afectadas, deberían catalogarse de manera previa mediante reportaje fotográfico y planos.

Los campos de alrededor se presentan cubiertos de vegetación por el abandono de los cultivos. Frente a este conjunto se sitúa el paso a nivel.

33.- Banda de paso del proyecto:
Coord .UTM 30S 737486 4334380



Estado de la zona de estudio. Casa Sarasa al fondo de la imagen. Zarzas en primer plano

Terrenos abandonados por densa vegetación

34.- Zona de estudio:
Coord. UTM 30S 737588 4334248



Vista general de la zona de estudio. Parcelas abandonadas.
Vista de la zona de continuación del proyecto hacia el Sur.

35.-Arrozales preparados para inundación:
Coord. UTM 30S 737810 4333419



Vista general del área de proyecto y del margen de seguridad

El proyecto alcanza terrenos de arrozales preparados para su inundación, en óptimas condiciones para el desarrollo de la prospección, pero que no han aportado restos asociables a un yacimiento arqueológico.

36.- Arrozales preparados para inundación:
Coord. UTM 30S 738007 4332911

Como en el caso anterior, tampoco estos campos presentan restos asociales a un área de interés arqueológico.



Vista general de la zona de trabajo. Castillo de Cullera al fondo de la imagen

37.- Zona de proyecto:
Coord. UTM 30S 738104 4332887



Vista general de este tramo de proyecto
Al Este parcelas abandonadas y arrozales al Oeste

En los arrozales, en óptimas condiciones para el desarrollo de este trabajo, no se observan estratos o restos de interés.

38.- Zona de trabajo:
Coord. UTM 30S 738309 4332484



Vista general del ámbito.

En este sector de la zona de estudio finalizan los arrozales y a ambos lados de la vía aparecen fincas cerradas a las que no se tiene acceso.

39.- Canal del Gat o de la Ratlla:
Coord. UTM 30S 738428 4332246



Canal y sus compuertas a la izquierda de la imagen

En el punto indicado por la coordenada el proyecto prevé intersección con este canal que supone el límite físico entre los términos municipales de Cullera al Norte y Tavernes de la Valldigna al Sur.

El canal es paralelo al Camí de la Baladera o de la Rattla, con campos abandonados a ambos lados.

Al borde de este camino se sitúa el Molló de L´Escut, BIC que no recibe afección alguna por parte del proyecto, como se verá más adelante.

40.- Ámbito del proyecto y margen de seguridad del mismo:
Coord. UTM 30S 738595 4332121



Al fondo de la imagen se aprecia la actual línea de ferrocarril.
Diferente estado de la banda de estudio en este segmento de proyecto

Pequeña parcela accesible y en buen estado para el desarrollo de la prospección, en la que no se observan restos o estratos e interés patrimonial.

41.- Viveros abandonados:
Coord. UTM 30S 738511 4332092



Vista general del ámbito
Zona impracticable.

42.- zona de estudio:
Coord. UTM 30S 738665 4331816



Vista general de la zona desde el centro de la vía

Este segmento del proyecto discurre entre terrenos abandonados, cubiertos de densa vegetación.

Sería el tramo de proyecto más próximo al hito de límite de término municipal, entre Cullera y Tavernes.



MOLLÓ DE L ÉSCUT (42B), sin afección por parte del proyecto.

A 400 m de distancia de la banda de paso del proyecto se ubica EL MOLLÓ DE L´ESCUT, BIC que no recibe ningún tipo de afección por parte del proyecto.

43. Zona de estudio:
Coord. UTM 30S 738780 4331622



Vista general de la zona

Parcelas abandonadas al Oeste y cerradas al Este de la vía.

44. Parcela en transformación:
Coord. UTM 30S 739054 4331223



Cremador y parcela en transformación

Terrenos en óptimas condiciones para el desarrollo de la prospección pero que no aportan restos de interés patrimonial.

45. Intersección con camino y Séquia de Ripoll :
Coord. UTM 30S 739094 4331021



Vista general de la zona; el proyecto prevé intersección con el canal.

46. Ullall:
Coord. UTM 30S 739099 4330975



Ullal

Ullal localizado en el margen de seguridad del proyecto. Se rodea de terrenos plantados de cítricos, en buenas condiciones para el desarrollo de la prospección, en los que no se observan estratos o restos de interés arqueológico.

47. Conjunto de sistema tradicional de riego:
Coord. UTM 30S 739236 4330758



Sistema tradicional de riego en desuso. Margen de seguridad Oeste



Margen de seguriad Este

El sistema tradicional de riego daría servicio a campos que en la actualidad se encuentra cerrados y abandonados, cubiertos de vegetación los que se sitúan al este de la banda de paso.

Este y el siguiente punto registrado en prospección delimitan un segmento que sería el área más próxima a un entorno en el que, trabajos similares al que nos ocupa, también dirigidos por la abajo firmante, en el año 2011 permitieron la localización de una zona con amplia

concentración de material romano, *in situ*, posiblemente perteneciente a una villa aún inédita.

El proyecto aquí estudiado discurre a 350 m al este de esta zona de interés arqueológico, pero su paso por este ámbito será tenido en cuenta en futuros apartados.

48. Zona de estudio:
Coord. UTM 30S 739419 4330289





Campos de cítricos cubiertos por vegetación de densidad media que no impide el paso pero en los que no se observan estratos o restos de interés arqueológico. Se comprueba que se trata de campos de marjal desecados y transformados para el cultivo de cítricos ya que

carecen de cubierta vegetal, siendo su suelo de arena en la que se observan abundantes restos de malacofauna propia de estos entornos.



Vista de la banda de continuación del proyecto desde este punto

49. Motor de los Condes y Moto de Petxina:
Coord. UTM 30S 739676 4329947



Motor de Petxina a la izquierda y Motor de los Condes a la derecha de la imagen.



Canal del Motor de los Condes

El motor de Petxina se verá afectado por el proyecto. Recibe este nombre por el apodo de su guardia, quien lo decoró con *petxinas* de los campos de alrededor.



Vista general de la banda de afección desde este entorno

Los terrenos de alrededor, que suponen la banda de afección, en algunos casos presentan buenas condiciones para el desarrollo de la prospección y en otros casos se encuentran cerrados. En ninguno se aprecian estratos o restos de interés arqueológico.

50. Caseta de Coet:
Coord. UTM 30S 739907 4329706



Casa de Coet

Conjunto etnológico retirado de la zona de afección directa, sin riesgo por lo tanto de afección por parte del proyecto aquí estudiado; se sitúa junto a la Colada del Portixol.

En alguna cartografía se identifica como una antigua venta.

51. Colada el Portixol:
Coord. UTM 30S 739777 4329664



Antiguo trazado de la Colada del Portixol, cortada por la vía en servicio.

En el punto indicado por la coordenada se produce la intersección del proyecto con la Colada del Portixol o de la Venta de la Calzada, ya interrumpida por la actual vía, desviada por el paso elevado próximo.



Vista del Canal Vora Marjal N/S

52. Camí de Vora Marjal:
Coord. UTM 30S 740058 4328999



Vista Sur/Norte, intersección con el proyecto.

Se trata de un camino singular que no debería ser interrumpido por el desarrollo de la obra, salvo que se proponga un paso alternativo.

53. Estación de Tavernes de la Valldigna:
Coord. UTM 30S 739898 4329277



Vista Sur/Norte de este ámbito

Zona totalmente antropizada por el desarrollo de un polígono industrial que linda con terrenos abandonados, cubiertos de densa vegetación.



Vista Norte/Sur

La banda de paso del proyecto continúa al sur de la estación de Tavernes por terrenos abandonados aunque cabe señalar que, este entorno, ha sido ya trabajado en prospección diversas ocasiones, en proyectos dirigidos por la abajo firmante y, en ningún caso, se han hallado estratos asociables a un posible yacimiento arqueológico que pudiera permanecer inédito.

54. Camí del Golfo y Séquia d´En Mig:
Coord. UTM 30S 740081 4328385



Vista general del ámbito

Este segmento del proyecto alcanza terrenos cerrados y/o abandonados a los que no se ha tenido acceso.

El proyecto prevé intersección con este camino tradicional y la acequia que, en ningún caso, deberán ser interrumpidas.

55. Ramal de la Séquia d´En Mig:
Coord. UTM 30S 740059 4328242



Vista general de la zona. Se aprecia la catenaria la fondo de la imagen.

Los terrenos en los que se posiciona este segmento del proyecto presentan buenas condiciones para el desarrollo de la prospección pero, en este trabajo, no se observan restos de interés arqueológico.

56. Motor del Camí de la Séquia de la Vora:
Coord. UTM 30S 24 739978 4328103



Es inmediato a un paso a nivel y al canal y camino del mismo nombre.

El motor no debería recibir afección por parte del proyecto o, en cualquier caso, de resultar imprescindible, se deberá reponer pactando el hecho de manera previa con sus usuarios.

Los terrenos de alrededor del motor presentan óptimas condiciones para el desarrollo del proyecto pero no se observan restos de interés arqueológico.

57. Camí del Golfo:
Coord. UTM 30S 740170 4328288



Camí del Golfo

Camino tradicional junto al que se observa este sillar, resto de un elemento etnológico reutilizado como límite de parcela. Los terrenos de alrededor no presentan restos asociales a un área de interés arqueológico o algún elemento etnológico demolido del que se pueda considerar que procede este sillar.

58. Banda de proyecto:
Coord. UTM 30S 739745 4327745

Este tramo de proyecto se ajusta a terrenos bien trabajados en los que, en superficie, no se observan estratos o restos de interés arqueológico.

Como se aprecia en la fotografía siguiente, en la zona incluso se han producido transformaciones recientes del terreno, hecho que conlleva una remoción del subsuelo pero tampoco esa circunstancia ha sacado a la superficie estratos o restos de interés patrimonial.



Parcela recién transformada



El proyecto continúa por terrenos cerrados, abandonados y con vegetación, no practicables.
Yacimiento “La Moleta” o “La Muntanyeta del Ráfol” al fondo de la imagen

Ese yacimiento será tenido en cuenta más adelante.

59. Ámbito de estudio:
Coord. UTM 30S 27 739563 4327414





Muntanyeta del Rafol al fondo del a imagen

Este segmento del proyecto discurre por terrenos en buen estado para el desarrollo de la prospección en los que no se observan restos de interés, y por otras parcelas que se encuentran cerradas, inaccesibles.

60. Río Xeraco:
Coord. UTM 30S 739531 4327382



Río Xeraco, Primer Camí del Ráfol y Muntanyeta del Ráfol a la izquierda de la imagen

El Camí del Ràfol es uno de los tradicionales de Tavernes de la Valldigna, que no podrá ser interrumpido por el proyecto.

La MUNTAYETA DEL RÁFOL queda fuera de Cualquier afección por parte del proyecto, ni visual ni directa, como se verá más adelante; este yacimiento arqueológico es conocido asimismo como LA MOLETA.

61. *Vía Dianium*:
Coord. UTM 30S 739384 4327469



Vía Dianium y paso a nivel al pie de La Moleta

El proyecto se solapa, desde este punto, al trazado propuesto para la *Vía Dianium*, al pie de la Muntanyeta del Ràfol, coincidiendo ya con el recorrido del ferrocarril histórico Carcaixent-Dénia.

Ese trazado podría corresponder en algunos tramos con el vial romano, aunque habría quedado perdido bajo las actuales infraestructuras. Este segmento del proyecto será tenido en cuenta en futuros apartados, valorando la posibilidad de esa afección.

62. *Vía Dianium*, Muntanyenta del Ràfol y CN-332:
Coord. UTM 30S 739440 4327207



Vista general de la zona Sur/Norte

La imagen muestra la zona en la que el proyecto se encaja junto a la CN-332, a su paso al pie del yacimiento Muntanyeta del Ràfol, y sobre el posible trazado fosilizado de *Vía Dianium*.



Vista Norte/Sur

Desde el mismo punto indicado por la coordenada se toma la fotografía anterior, que muestra la zona de continuación del proyecto, tangente a la CN-332, en una zona cubierta de densa vegetación.

63. Sistema tradicional de riego en desuso:
Coord. UTM 30S 739479 4327247



Elementos del sistema tradiciona de riego en desuso

Los terrenos de este sector del proyecto presentan buenas condiciones para el desarrollo de la prospección y no se observan restos de interés arqueológico, tampoco del paso de la *Vía Dianium*.



Restos cerámicos sin interés patrimonial

Los restos cerámicos que se observan en la superficie de estos campos son como los que existen diseminados en muchas otras parcelas de las prospectadas, sin interés particular, como los mostrados en la imagen.

No se asocian a los yacimientos de la zona, separados de la banda de paso del proyecto por la CN-332 (Muntanyeta) y Penya del Migdía o Alquería del Ràfol (al otro lado de la AP-7).

64. MUNTANYETA DEL RÀFOL o LA MOLETA:
Coord. UTM 30S 739277 4327362



Vista general de la cima del cerro
La vegetación dificulta la obtención de información.

El cerro presenta los restos de un corral en la cima, que probablemente arrasó los vestigios del poblado de la Edad del Bronce.

Este yacimiento ha sido prospectado en diversas ocasiones por trabajos similares al que nos ocupa, dirigidos por la abajo firmante y, en todos los casos, la densidad de la vegetación ha dificultado la obtención de información al respecto de la conservación de posibles estructuras; se aprecian pequeños fragmentos cerámicos caídos en la parte baja de la ladera. La densidad de la vegetación dificulta el trabajo de prospección también en esta ocasión.

No recibe ningún tipo de afección por parte del proyecto, ni visual (por su desarrollo horizontal) ni directa pero, en cualquier caso, será tenido en cuenta en futuros apartados debido a la tangencia del proyecto al pie de este cerro.

Esto mismo sería de aplicación a la Penya del Migdía o a la Alquería del Ràfol, separados ambos de la zona de afección del proyecto por la autovía AP7.

65. Venta de Bali:
Coord. UTM 30S 739117 4327517



Venta de Bai y Camí Vell de Gandía, *Vía Dianium*

Sin afección por parte del proyecto



Caseta Guarda agujas del ferrocarril histórico.

Frente a la Venta de Bali, sin riesgo de afección por parte del proyecto, se localiza la caseta guarda agujas(65b) del trazado original de la línea ferroviaria Carcaixent-Dénia.

Este segmento de proyecto se encuentra cerrado desde el PK 14+500 hasta el PK 15+00 aprox.

66. Basssa de la Sénia de la Calzada:
Coord. UTM 30S 740942 4324978



Balsa sin afección por parte del proyecto

Frente a este segmento de proyecto, a distancia superior a 1.800 m de la banda de paso de la obra aquí estudiada, al Este, se localiza el BIC Torre de Guaita, sin ningún tipo de riesgo de afección.

67. Motor del Sindicato de la Roqueta:
Coord. UTM 30S 739970 4326258



Motor del Sindicado de la Roqueta

Inmediato a la banda de paso del proyecto; deberá evitase la afección a sus líneas de salida de aguas ya que presta servicio a un importante sector del término municipal.

68. La Ratlla:
Coord. UTM 30S 739895 4326304



La línea de cañas al centro de la imagen marca el paso del Barranc de la Ratlla.

El Barranc de la Ratlla es límite de término municipal entre Tavernes de la Valldigna (al Norte) y Xeraco (al Sur).



Vista general Norte/Sur de la banda de continuación del proyecto



Coord. UTM 30S 739841 4326189, Casa del Tío Gabriel

Vivienda tradicional dotada de noria y otros elementos; queda fuera de cualquier riesgo de impacto.

69. Caseta del Terme:
Coord. UTM 30S 740124 4326140



Vivienda tradicional el mal estado de conservación

Situada a 120 m de la vía actual, sin riesgo de afección directa por parte del proyecto

Los campos de alrededor, plantados de cítricos, presentan muy buenas condiciones para el desarrollo de la prospección pero no se observan estratos o restos de interés arqueológico.

70. Barranco de los Muertos:
Coord. UT; 30S 739985 4325993



Barranco de los Muertos en intersección con la vía en servicio

En este mismo entorno se conservan los restos de una antigua noria reconvertida a pozo con motor eléctrico.



Antigua noria adapata a su uso como motor

Los campos de alrededor no aportan restos de interés arqueológico. La *Vía Dianium* cruza por este ámbito, pero no se observan trazas de una antigua calzada.

71. *Vía Dianium*:
Coord. UTM 30S 740065 4325916



Vía Dianium
Zona de intersección con el proyecto

Los terrenos de alrededor, plantados de cítricos, no aportan restos de interés arqueológico.

72. Segmento de proyecto:
Coord. UTM 30S 740162 4325662



Xeraco al fondo de la imagen visto desde el ámbito de proyecto

Los campos al Oeste se encuentran cubiertos de densa vegetación y los del Este están en buenas condiciones para el desarrollo de la prospección pero no aportan restos de interés arqueológico.

73. Motor y balsa de riego de Vinyoles:
Coord. UTM 30S 740189 4325476



Motor y balsa de riego

Se sitúa a unos 100 m al Este del proyecto, sin afección por parte del mismo, en unos terrenos en buenas condiciones para el desarrollo de la prospección en los que no se observan estratos o restos de interés.

74. *Vía Dianium*:
Coord. UTM 30S 740344 4325261



Vista general del ámbito de proyecto

En la fotografía se observa un cierre de finca construido de mampostería trabada con mortero, rematado en *lomo de gato*. Cabe señalar que, en este trabajo de prospección patrimonial, los muros de mampostería en seco que se han observado no revisten interés *per se*, y son de reciente construcción en su mayoría.

El mostrado en la imagen debería ser respetado por el proyecto pero, en caso de afección imprescindible, deberá ser repuesto con la técnica y los materiales adecuados, como se señalará en el apartado correspondiente.

75. Motor:
Coord. UTM 30S 740486 4324979



Motor de riego Els Vinyols

Los terrenos del ámbito de trabajo se presentan cubiertos de densa vegetación.
El motor no recibe afección directa por parte del proyecto.

76. Noria de los Cuatro Socios:
Coord. UTM 30S 740540 4324894

En el punto indicado por la coordenada subyacen os restos de una antigua noria, que suministraba agua a la balsa mostrada en la imagen anterior.

En los terrenos de este ámbito no se observan restos de interés arqueológico.



Restos de la balsa asociada a la noria

77. Barranc de Les Fonts:
Coord. UTM 30S 740611 4324909



Barranc de Les Fonts

La intersección del proyecto con este barranco se produce en una zona cubierta de densa vegetación, que coincide con la zona por la que discurriría la alternativa *variante de Xeraco* (circunvalación a la población por el Oeste).

78. Cementerio Municipal de Xeraco:
Coord. UTM 30S 740830 4324776

No recibe afección por parte del proyecto, quedando a una distancia de 160 m del paso de la línea férrea actual.



Cementerio Municipal de Xeraco, de finales del S. XX

79. Trinchera del ferrocarril:
Coord. UTM 30S 740589 4324631



Trinchera del ferrocarril a su paso por el casco urbano de Xeraco. Vista Norte/Sur



En este mismo punto confluyen elementos del sistema tradicional de riego, en desuso.

Algunos campos de este entorno se presentan cubiertos de vegetación pero otros, que sí han podido ser trabajados en prospección, no aportan datos al respecto de posibles restos de interés arqueológico.

80. Motor de Pitana:
Coord. UTM 30S 740730 4324668



Motor de Pitana



Panel cerámico en su fachada principal

Motor para la extracción de agua de riego, en buenas condiciones de uso. Sin afección por parte del proyecto.

81. Núcleo Histórcio Tracional de Xeraco:
Coord. UTM 30S 740979 4324126



Plaça de les Germaníes

El proyecto discurre a 150 m al oeste de esta plaza, situada en el perímetro delimitado como NHT, Bien de Relevancia Local. Esta circunstancia será tenida en cuenta en futuros apartados, aunque el proyecto se plantearía *en túnel* en este segmento de su recorrido.

82. Estación de Xeraco:
Coord. UTM 30S 741076 4323452



Entorno antropizado. Hort del Mandarín al fondo de la imagen.Vista Sur/Norte



Vista Norte/Sur de la zona de proyecto

83. Vereda de Vinader y *Vía Dianium*:
Coord. UTM 30S 741273 4323106



Vista general del ámbito.
Vía Dianium camino central, cruzado transversalmente por la vía pecuaria

Como se aprecia en la imagen, la zona se encuentra antropizada, ocupada por un polígono industrial cuya construcción interrumpe el paso de la vía pecuaria.

La Vía Dianium en este tramo queda fosilizada bajo el Camí Vell de Xeresa, de origen medieval, cuyo recorrido discurre por las inmediaciones del yacimiento CALAMAU.

84. Motor del Sindicat:
Coord. UTM 30S 741513 4322526



Motor del Sindicat
Motor de riego en servicio. No deberá recibir afección por parte del proyecto.

Los terrenos en los que discurre este segmento de proyecto presentan fragmentos cerámicos de diversa adscripción cronocultural muy triturados, no asociables a estructuras.

85. Acequia de sillería:
Coord. UTM 30S 741526 4322811



Acequia de sillería trabada con mortero.

Al pie del talud de la línea del ferrocarril se localiza una acequia construida mediante piezas de cantería trabadas con mortero, con afección directa por parte del proyecto.

En los campos prospectados desde la salida de Xeraco hasta el próximo paso a nivel se observa, en la superficie de las parcelas, abundante cerámica triturada, erosionada y de dudosa catalogación. Probablemente corresponda a restos llegados con acarreos antrópicos recientes, pero esa posibilidad debe ser confirmada en la fase de movimientos de tierra.

86. Obras de ADIF:
Coord. UTM 30S 741606 4322269





Desmontes en los que no se observan estratos o restos de interés

En el ámbito del proyecto se están ejecutando las obras para la supresión del paso a nivel; sus movimientos de tierra no han sacado a la luz estratos o restos de interés arqueológico, como se aprecia en las imágenes, a pesar de la presencia de fragmentos cerámicos

triturados en los campos de alrededor, de producciones de cocina, almacén y servicio de mesa, contemporáneos y alguno probablemente moderno.



Tipología de los materiales observados en la zona

87. LA SERVANA:
Coord. UTM 30S 741305 4322245



Primer plano de la zona de la necrópolis; Casa Servana a la derecha de la imagen.

Necrópolis andalusí. Inicialmente queda fuera del riesgo de afección por parte del proyecto aunque, dada la extensión que pueden llegar a alcanzar este tipo de yacimientos, en las medidas cautelares, este punto será especialmente tenido en cuenta.

El sector excavado se sitúa a 250 m al oeste de la zona de proyecto.

En ese mismo entorno se localiza la Alquería de la Servana, o Casa Servana sin riesgo de afección.

Desde ese mismo punto se toma la siguiente imagen:



Estado general de la zona

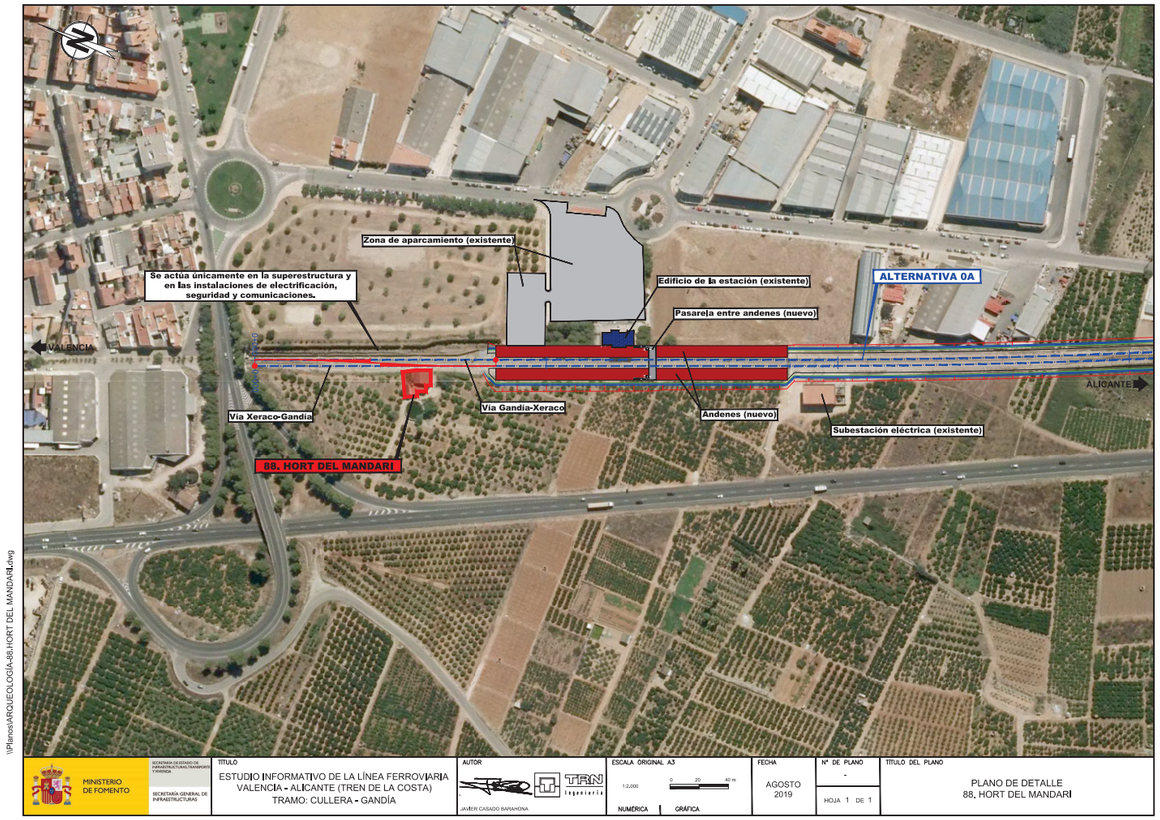
En ese ámbito debía localizarse la Noria de la Servana, inaccesible en la actualidad y, en cualquier caso, sin riesgo de afección por parte del proyecto.

88. Hort del Mandarí:
Coord. UTM 30S 741035 4323487



Hort del Mandarí

Vivienda tradicional tangente a la trinchera del ferrocarril actualmente en servicio. Deberá ser tenida en cuenta en fase de obra, ya que se sitúa en la banda de expropiación, pero sin riesgo de afección directa por parte de ninguna de las alternativas aquí estudiadas, como se observa en la siguiente figura:





Balsa de L´Hort del Mandarí

89. Vivienda tradicional, Casa Rosell:
Coord. UTM 30S 740923 4323626



Casa Rosell y su balsa
Sin riesgo de afección por parte del proyecto, en ninguna de las alternativas.

90. Coveta del Racó de Borrás II
Coord. UTM 30S 742046 4321780



Vista del yacimiento desde el punto indicado por la coordenadaQueda fuera de cualquier riesgo de afección, por distancia y, sobre todo, por cota

En este sector del proyecto no se observan restos de interés patrimonial, aunque en la superficie de los campos se aprecian fragmentos cerámicos triturados, de producciones comunes y meladas o vidriadas de cocina, así como loza contemporánea.

91. Cova Borrás III y *Vía Dianium*:
Coord. UTM 30S 742391 4321435



Coveta Borrás III, sin riesgo de afección pro parte del proyecto

En entorno del yacimiento se encuentra, como se despende de la observación de la fotografía anterior, en proceso de urbanización.

Por distancia y, sobre todo por cota, este yacimiento queda fuera de cualquier riesgo de afección por parte del proyecto.



Via Dianium en el ámbito de proyecto y Castell de Bayren al fondo de la imagen, destacado.

La *Vía Dianium* continúa tangente a la línea férrea actual.

Este segmento de proyecto se avanza junto junto a terrenos cerrados y otros abandonados cubiertos de vegetación, al pie de Tossal del la Creu, cuyas condiciones lo hacen óptimo

para albergar poblamiento desde la antigüedad pero dónde no se conocen restos, ni se han hallado en esta prospección en este entorno.

92. Excavación de marjal:
Coord. UTM 30S 742700 4321032



Desmontes para desecar terrenos

El proyecto se encaja entre Serreta de Borrás y zona de marjal, no apta para el poblamiento en época antigua debido a ser terreno inundable.

En la imagen se muestra un canal artificial, consecuencia de la extracción de tierras para desecar parcelas contiguas y obtener así terrenos de cultivo.

93. Acequia de Sant Joan:
Coord. UTM 30S 741838 4322005



Séquia de Sant Joan, de origen medieval. Trazado señalado por la línea de la imagen



El cajero actual de de hormigón debido a las continuas obras de mantenimiento. Junto a la acequia se conserva, desplazado, el sillar mostrado en la imagen



Tramo Este de la Séquia de Sant Joan, junto al proyecto

El proyecto prevé intersección directa con esta acequia de origen medieval, circunstancia que será tenida en cuenta en futuros apartados.



Trazado de la acequia y banda de paso del proyecto

94. Acceso a Ullal Fosc:
Coord. UTM 30S 743102 4320721



Camino de acceso a Ullal Fosc

El entorno del Ullal se encuentra cubierto de densa vegetación de marjal y los terrenos desecados cerrados, inaccesibles.

95. Cova G-70:
Coord. UTM 30S 743207 4320649

Yacimiento situado a media ladera del cerro mostrado en la siguiente imagen:



Yacimiento visto desde el ámbito del proyecto.
Sin ningún riesgo de afección.

La CN-332 y la diferencia de cota entre el proyecto y la localización de la cueva dejan al yacimiento fuera del riesgo de impacto, visual o directo.

96. *Vía Dianium* y CASTELL DE BAIREN:
Coord. UTM 30S 743374 4320457



Vía Dianium y ámbito de proyecto
Castell de Bairen resaltado en la imagen

Entorno de marjal, con parcelas erradas y otras cubiertas de densa vegetación.

Desde este punto hasta el final del Tramo 0, el proyecto discurre tangente al APA CASTELL DE BAIREN, BIC, aunque separado de éste por infraestructuras de reciente construcción que han afectado a algunas de las estructuras de la fortaleza.

Este aspecto será tenido en cuenta en futuros apartados.

97. Cova Bairén, Abric del Castell y otros:
Coord. UTM 30S 743602 4320414



Conjunto de yacimientos arqueológicos situados en la montaña del Castillo de Bairén (o *Bayren*).Todos ellos se sitúan fuera del alcance del proyecto, sin riesgo de afección.

El proyecto se situaría tangente al límite del BIC El Castell, arrasado en parte por la apertura de modernas infraestructuras.



Terrenos cerrados en la banda de paso del proyecto en este segmento del mismo

Los terrenos por los que se prevé los movimientos de tierra del proyecto se encuentran cerrados.

98. Assegador de Morán y Motor del Sindicato:
Coord. UTM 30S 743899 4320248



Elementos del sistema tradicional de riego y vía pecuaria



El Castell visto desde este entorno

Los terrenos sobre los que discurre la banda de proyecto recaen en terrenos cerrados, inaccesible.

99. Motor de la Comunidad de Regantes de Marjaletes:
Coord. UTM 30S 743899 4320097



Motor de Marjaletes . Castillo sobre el cerro, con la barbacana en la parte baja de la ladera

Este tramo de proyecto aún es tangente al límite del perímetro BIC del Castell de Bairén, sin riesgo de afección al mismo debido, entre otros, al paso de la CN-332.

Algunos de los terrenos de alrededor se encuentran cerrados y otros con basuras y escombros que dificultan la prospección.



Lienzo de barbacana y paso de la banda de proyecto



Estado de los terrenos alrededor del mortor, vista Norte/Sur

100. MARJAL PARCELA 62:
Coord. UTM 30S 744189 4320252



Parcela en la que se señala la existencia de restos arqueológicos,
Castillo de Bairén al fondo de la imagen

En este entorno se conocen restos cerámicos y de material de construcción, dispersos sobre la superficie que, en la actualidad, se encuentra cubierta de vegetación y escombros, destacando los de la demolición o derrumbe de la castea de aperos ubicada en dicha parcela.

En cualquier caso el proyecto se sitúa a más de 150 m de este entorno, sin riesgo de afección directa a este ámbito.

101. MOLDURA ROMANA:
Coord. UTM 30S 744087 4320119



Entorno del hallazgo de una moldura romana, aislada

En la parcela indicada por la coordenada consta el hallazgo de una moldura de adscripción cronocultural romana, como resto aislado. Posiblemente asociado a la dispersión catalogada como Marjal Parcela 62.

Como en el caso anterior, este resto debe tener su origen en algún yacimiento próximo, como sería Alquería del Duc; la parcela, se sitúa fuera del riesgo de afección del proyecto, junto al Assegador de Lluent, que tampoco recibe afección por parte del mismo.

Los terrenos en la actualidad se encuentran cubiertos de densa vegetación



Séquia del Rei

Por la zona discurre la Séquia del Rei, cuyo cajero en parte está reforzado con mampostería en seco que, en ningún caso, reutiliza sillares o sillarejos de apariencia antigua.

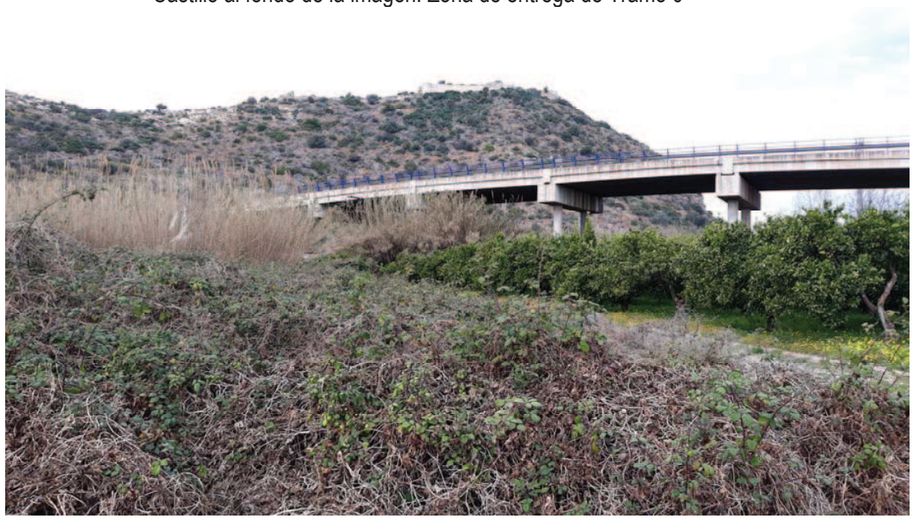
102. Final de tramo:
Coord. UTM 30S 743994 4319952



Entorno de entrega del Tramo 0



Castillo al fondo de la imagen. Zona de entrega de Tramo 0



Entorno de entrega de Tramo 0. Castillo al fondo de la imagen

Entrega de tramo de proyecto, al pie del Castell de Bairén, sin afección al BIC, aunque tangente a éste, por lo que será tenido en cuenta en futuros apartados.

Este ámbito recae entre parcelas cerradas y otras abiertas que, en ningún caso, aportan restos de interés patrimonial.

El proyecto finaliza con afección a un ramal de la Séquia del Rei.

ALTERNATIVA 0B O VARIANTE DE XERACO:

103. Zona de Inicio de Variante:
Coord. UTM 30S 740513 4324682



Entorno de la variante tras cruzar la CN-332

La *variante de Xeraco* se inicia en las inmediaciones del *Barranc de la Font*, cruza la CN-332 y se sitúa en terrenos plantados de cítricos y otros antropizados, ocupados por industrias y/o construcciones abandonadas. Los terrenos de este entorno aportan cerámicas trituradas de diversas producciones, modernas y contemporáneas.

104. Caseta Motor de la Randonera:
Coord. UTM 30S 740479 4324640



Motor de la Randonea y otros

Motor de riego que recae en terrenos cerrados a los que no se tiene acceso. Otros abiertos no aportan restos de interés arqueológico. Recibe afección por parte del proyecto, por lo que deberá documentarse y garantizar la continuidad de su uso antes de su demolición.



Motor de la Randonera

Se rodea de restos de una estructura de reciente construcción, parcialmente hundida como se aprecia en las imágenes.

105. Zona de trabajo:
Coord. UTM 30S 740438 4324534



Vista general del ámbito de trabajo
Terrenos con vegetación y otros en buenas condiciones para el desarrollo de la prospección.

En la superficie e los campos de este entorno se observan fragmentos cerámicos muy triturados, correspondientes a diferentes tipologías y producciones, con predominio de las contemporáneas sorbe las modernas, de almacén, cocina, vajilla de mesa…

Sin interés arqueológico.

106. Futura estación de Xeraco:
Coord. UTM 30S 740538 4324439



Vista general del estado de los terrenos en esta zona

En este entorno se proyectaría la construcción de una nueva estación en Xeraco.

Los terrenos se encuentran en algunos casos cerrados y otros abiertos, accesibles; en éstos se observan abundantes fragmentos cerámicos, de producciones variadas, triturados. Sin interés arqueológico.

107. Ámbito de futura Estación:
Coord. UTM 30S 740554 4324395



Estado general de la zona

Como en el caso anterior, estos terrenos también presentan diferentes condiciones para el desarrollo de la prospección, estando algunos cerrados, otros cubiertos de vegetación y

otros accesibles, en buenas condiciones para el desarrollo del trabajo, dando abundantes fragmentos cerámicos triturados, de diversas producciones, sin interés patrimonial.



Muros de mamapostería de escasa entidad

En este entorno del proyecto se observan algunos muros de mampostería en seco, de escasa entidad y mal conservados; destaca la presencia de abundantes cantos en al superficies de los campos, a modo de aportes del barranco.

108. Zona de estudio:
Coord. UTM 30S 740539 4324324



Vista Norte/Sur: cítricos y otras parcelas



Vista Sur/Norte: área industrial, terrenos antropizados

109. Paso inferior:
Coord. UTM 30S 740430 4324189



Vista general de la banda de paso del proyecto en este tramo

El proyecto prevé la construcción de un paso inferior en estos terrenos, concretamente sobre el Camí del Bancal. La zona se encuentra parcialmente urbanizada, y otros terrenos dedicados al a producción de cítricos, con fragmentos cerámicos modernos y contemporáneos diseminados por la superficie.

110. Zona de estudio:
Coord. UTM 30S 740562 4324200

Terrenos en buenas condiciones para el desarrollo de la prospección y en los que no se observan restos de interés.



Vista general del ámbito del proyecto. Motor de L´Anouer al fondo de la imagen.

111. Motor de L´Anouer:
Coord. UTM 30S 740607 4324012



Motor de L´Anouer, vista Norte/Sur



Motor de L´Anouer, vista de su fachada trasera. Al fondo vivienda tradicional

Motor con afección directa por parte del proyecto. No se encuentra en servicio pero sí está muy bien conservado.

Antes de afectar deberá ser catalogado, como se recomendará en las medidas cautelares.

Los terrenos de alrededor el motor, a los que se ha tenido acceso, no aportan restos de interés arqueológico.



Entorno de paso superior.

112. Vivienda tradicional, Casa de Martín Navarro:
Coord. UTM 30S 740628 4323914



Vivienda tradicional

Esta vivienda tradicional será afectada por el proyecto; se sitúa en terrenos en los que no se aprecian retos de interés arqueológico, aunque sí hay cerámica triturada en los campos de alrededor.

Es una estructura de construcción reciente, como nos comunica su propietario, que recrea a las tradicionales, por lo que en principio carece de interés patrimonial.

113. Restos de muro de cierre:
Coord. UTM 30S 740599 4323824



Muro de mampostería

Resto de muro de delimitación de finca, construido de mampostería trabada con tierra reforzada con algo de cal. Se sitúa frente a un motor de riego en servicio.

Los terrenos de alrededor no aportan estratos o restos de interés arqueológico.

114. Entorno antropizado:
Coord. UTM 30S 740743 4323669



Banda de paso del proyecto, inaccesible.

El proyecto discurre en este tramo por un ámbito ocupado por algunas industrias rodeadas de campos de cítricos que, en prospección, no aportan datos de interés arqueológico.

115. Vivienda tradicional y balsa:
Coord. UTM 30S 740641 4323671



Vivienda tradicional y balsa. Al fondo motor de L´Anuoer

Conjunto etnológico situado en el margen de seguridad del proyecto, quedando inicialmente fuera del riesgo de afección directa por parte el mismo.

Los terrenos de alrededor no aportan estratos o restos e interés patrimonial.

116. Paso superior:
Coord. UTM 30S 740806 4323627



Estado general de la zona



Vista general del ámbito de proyecto en la zona en la que se prevé un paso superior.
Hort dels Rosells o Casa dels Rosell al fondo de la imagen

Este segmento de proyecto recae en terrenos urbanos y antropizados, otros cultivados y otros con vegetación.

117. Camí Vell de Xeresa a Xeraco y CALAMAU:
Coord. UTM 30S 740836 4323381



Muntayeta de Calamau al fondo de la imagen y Camí Vell de Xeresa a Xeraco

En ese ámbito se localiza el yacimiento arqueológico, retirado del proyecto, a 300 m de éste

En este entorno el proyecto prevé la construcción de un paso superior. En la zona se observan restos cerámicos triturados, que en algún caso podrían proceder de la dispersión de la villa romana CALAMAU (117b)

La afección sobre este camino ancestral será tenida en cuenta en futuros apartados, debido a su carácter histórico, circunstancia que servirá para documentar la posible presencia de algún elemento asociado CALAMAU.

118. Motor Catañer:
Coord. UTM 30S 740910 4323323



Balsa de Motor de Catañer en primer plano

Motor y balsa de riego en servicio, con afección directa por parte del proyecto.

Será necesario catalogar el conjunto de manera previa a su demolición, mediante levantamiento planimétrico y reportaje fotográfico. Se deberá garantizar el suministro de agua de riego a las parcelas que en la actualidad se surten de este pozo.

Los terrenos de alrededor, trabajados en prospección, no aportan datos de interés arqueológico, aunque sí se observan materiales cerámicos de diversas producciones, triturados.

119. Balsa y motor de riego:
Coord. UTM 30S 741041 4323188

Inicialmente no reciben afección por parte del proyecto pero se recomendará su balizado de seguridad para evitar daños accidentales debido a su cercanía a la zona de expropiación.



Balsa y motor de riego inmediatos al ámbito de proyecto.

Los terrenos de alrededor no aportan datos al respecto de un posible yacimiento arqueológico, aunque sí hay restos cerámicos triturados como en el resto de los terrenos de la variante,

120. Casa del camí de Xeresa:
Coord. UTM 30S 740913 4323263



Vivienda tradicional situada en el margen de seguridad del proyecto, sin afección directa.

Los terrenos de alrededor presentan fragmentos de cerámica común y vidriada triturada, de adscripción cronológica moderna y contemporánea, con loza de esa misa cronología también triturada, sin interés particular.



Fachada principal de la vivienda.

Otros: no se han registrado, ni en el trabajo de campo ni en las fuentes consultadas.

7.- Interpretación del resultado de los trabajos:

Se puede considerar que este trabajo de campo ha cumplido los objetivos establecidos inicialmente ya que ha permitido constatar una serie de datos de interés en relación a la posible incidencia del proyecto sobre los elementos de interés patrimonial que pudieran localizarse en su ámbito de afección directa o entorno inmediato.

En el apartado anterior se han descrito los elementos registrados según se encontraban al realizar la prospección y sin establecer diferencias por conjuntos patrimoniales. También se han incluido puntos de ubicación en campo para facilitar asimismo información general sobre la zona de estudio.

El resultado de ese trabajo de campo se resume en la siguiente tabla, en la que se detalla, con el mismo criterio que se ha seguido en el apartado anterior, los elementos registrados en campo que, por su posición, podrían tener algún tipo de riesgo de afección por parte del proyecto, organizados por conjuntos patrimoniales.

BIEN DE INTERÉS CULTURAL			
NÚM.	NOMBRE	POSICIÓN RESPECTO DEL PROYECTO	VALORACIÓN RIESGO DE IMPACTOS
1B	EL CASTELL	SITUADO A MAS DE 1.000 M DEL PROYECTO	INEXISTENTE
42B	MOLLÓ DE L´ESCUT	SITUADO A MÁS DE 250 M DEL PROYECTO	INEXISTENTE
96/102	CASTELL DE BAIRÉN	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO, ENTORNO BIC	INDETERMINADO
PATRIMONIO INDUSTRIAL			
NÚM.	NOMBRE	POSICIÓN RESPECTO DEL PROYECTO	
1 A 8	AVA MOLINOS	EN SU BANDA DE PASO	INDETERMINADO
65b	C. GUARDA AGUJAS(*)	SITUADA A 360 M DE LA BANDA DE PASO	INEXISTENTE
ARQUEOLOGÍA			
NÚM.	NOMBRE	POSICIÓN RESPECTO DEL PROYECTO	
6 a 9	YACIMIENTO RAFAL	EN SU BANDA DE PASO	INDETERMINADO
25	YAC. EL MURTAR	A 150 M AL ESTE DEL PROYECTO	INDETERMINADO
47-48	RESTOS ROMANOS	A MÁS DE 200 M AL ESTE DEL PROYECTO	INDETERMINADO
61/62	VÍA DIANUM(*)	SOLAPADA AL PROYECTO, INTERSECCIÓN	SEVERO
62/64	MUNT. RAFOL	SITUADA TANGENTE AL PROYECTO	INDETERMINADO
81	NHT XERACO	SITUADO A 160 M AL ESTE DEL PROYECTO	INDETERMINADO
87	NECRÓPOLIS LA SERVANA	SITUADA A 250 M AL OESTE DEL PROYECTO	INDETERMINADO
87b	LA SERVANA ROMANO	SITUADO A 50 M AL OESTE DEL PROYECTO	INDETERMINADO
90	COVETA DEL RACÓ BORRÁS	SITUADO A MÁS DE 300 M AL OESTE DEL PR.	INEXISTENTE
91	C. DEL RACÓ DE BORRÁS II	SITUADO A 250 M AL OESTE DEL PROYECTO	INEXISTENTE
93	SÉQUIA DE SANT JOAN	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	SEVERO
95	COVA G-70	SITUADO A 180 M AL OESTE DEL PROYECTO	INEXISTENTE
100	MARJAL PARCELA 62	SITUADO A 200 M AL ESTE DEL PROYETCO	INEXISTENTE
101	MOLDURA ROMANA	SITUADO A 150 M AL ESTE DEL PROYECTO	INDETERMINADO
102	ALQUERÍA DEL DUC	SITUADO A 250 M AL SUR DEL PROYECTO	INEXISTENTE
117	CAMI VELL XERESA-XERACO	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	SEVERO
117b	CALAMAU	SITUADO A 300 M AL SUR DEL PROYECTO	INDETERMINADO
ETNOLOGÍA			
NÚM.	NOMBRE	POSICIÓN RESPECTO DEL PROYECTO	
8	ASSEGADOR RACONÁ	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
11	ASSEGADOR MOTA	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
11	SÉQUIA DEL REI	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
13	SÉQUIA DE RABASSES	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
14	VEREDA DE LES BARQUES	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
18	SÉQUIA DE L´ACA	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
21	SÉQUIA DELS ALLARGATS	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO

24	CANAL SÉQUIA L´ESTANY	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
31	MOTOR DE SABATERO	TANGENTE AL PROYECTO	MODERADO
32	CAMÍ DELS BORRONS	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
39	CANAL DELS GATS	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
45	SÉQUIA DE RIPOLL	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
47	SIST. TRAD. DE RIEGO	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
49	MOTOR DE LOS CONDES	EN SU BANDA DE PASO	SEVERO
51	COLADA DEL PORTIXOL	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
52	CAMÍ DE VORA MARJAL	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
54	C. DE GOLFO/SÉQ. DÉN MIG	EN SU BANDA DE PASO, INTERSECCIÓN	MODERADO
56	MOTOR DE LA S. BOVA	TANGENTE AL PROYECTO	INDETERMINADO
85	ACEQUIA DE CANTERÍA	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO	SEVERA
88	HORT DEL MANDARÍ	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO	INEXISTENTE
89	HORT DELS ROSELLS	SITUADO A 80 M AL NOROESTE DEL PROY.	INEXISTENTE
99	MOTOR DE MARJALETES	TANGENTE AL ÁMBITO DEL PROYECTO	INDETERMINADO
104	MOTOR DE LA RANDONERA	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO	SEVERO
111	MOTOR DE L´ANOUER	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO	SEVERO
112	VIVIENDA TRADICIONAL	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO	SEVERO
113	MUROS DE MAMPOSTERÍA	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO	MODERADO
118	MOTOR DE CATAÑER	EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO	SEVERO
119	BALSA Y MOTOR	INMEDIATO AL PROYECTO	INDETERMINADO

Tabla 2: elementos patrimoniales registrados en prospección asociados al proyecto y valoración del riesgo de impacto.

Los riesgos de impacto considerados en la tabla anterior se establecen en función de determinados rangos asociados a los diferentes conjuntos patrimoniales reflejados en la misma, y atendiendo a las características particulares de cada uno de los elementos evaluados así como a la afección que puedan recibir por parte del proyecto y la a la posibilidad de revertir/minimizar dicha afección.

Esos riesgos de impacto son los siguientes:

Impacto INEXISTENTE: se considera impacto inexistente cuando el proyecto no causa ningún tipo de afección, ni visual ni directa, sobre un elemento patrimonial que haya sido tenido en cuenta por normativa legal, teniendo en cuenta que, por ser éste un proyecto de desarrollo lineal, considera un margen de seguridad para la localización de Bienes de Interés Cultural de 2 km de distancia al eje del proyecto. No resulta necesario aplicar medidas cautelares.

Impacto INDETERMINADO: se considera impacto indeterminado cuando el proyecto discurre por un ámbito de interés o su margen de seguridad, pero no se tiene certeza de la presencia de restos. En este caso resulta necesario aplicar medidas cautelares que garanticen que, de generarse afección directa a elementos patrimoniales, éstos sean estudiados adecuadamente.

Impacto COMPATIBLE: se considera impacto compatible aquel que se genera sobre un elemento o un entorno de interés patrimonial pero que es totalmente reversible a la finalización de los trabajos, sin necesidad de adoptar medidas cautelares específicas.

Impacto MODERADO: se considera impacto moderado aquel que se genera sobre un elemento o un entorno de interés patrimonial pero que es fácilmente reversible a la finalización de los trabajos y precisa adoptar medidas cautelares básicas durante la ejecución de los mismos.

Impacto SEVERO: se considera impacto severo a la afección generada sobre un entorno o elemento patrimonial, inevitable a pesar de la aplicación de medidas cautelares específicas, no reversible, aceptable en función del grado de interés del elemento.

Impacto CRÍTICO: se considera impacto crítico aquella afección que genera la pérdida permanente de un ámbito o elemento de interés patrimonial, sin posibilidad de ser evitado incluso adoptando medidas cautelares.

Una vez identificados los posibles impactos que pudiera generar el proyecto y definidos cada uno de ellos, el siguiente apartado se estructura atendiendo la tipología de conjuntos de interés considerados en este trabajo, de manera que se puedan establecer valoraciones adecuadas a las características de los diferentes elementos que componen estos conjuntos y de su posible afección por parte del proyecto, independientemente de la alternativa propuesta.

Bienes de Interés Cultural:

Al ser éste un proyecto de desarrollo lineal se debe tener en cuenta los elementos catalogados como BIC que aparecen a una distancia igual o inferior a 2 Km de su banda de paso y, por ello, en el trabajo de campo y en la tabla anterior, han sido tenidos en cuenta un amplio conjunto de ellos, aunque cabe reseñar que, únicamente el CASTELL DE BAIRÉN, es cercano a la zona de obra, adentrándose ésta en el ámbito delimitado como BIC del mismo.

A pesar de ello cabe reseñar que, dado que entre el castillo propiamente dicho y el ámbito de paso del proyecto discurren la AP-7 y la CN-332, y que estas infraestructuras ya realizaron importantes transformaciones en la ladera y piedemonte del cerro en el que se ubica la fortaleza, parece poco probable que, la ejecución de la obra aquí estudiada, pueda causar afección directa a restos del BIC y, por ser éste un entorno muy antropizado y el proyecto el desdoblamiento de un ferrocarril en servicio, mínimamente invasivo, la afección visual será mínima si bien éste y otros aspectos serán tenidos en cuenta en futuros apartados.

Tampoco en este trabajo se han hallado indicios que señalen que podrían subyacer algunos elementos susceptibles de ser catalogados como BIC que aún puedan permanecer inéditos.

Patrimonio Industrial:

Cabe reseñar que, en gran medida, el proyecto aquí estudiado, se ha diseñado tangente al trazado del ferrocarril de vía estrecha más antiguo de la Península Ibérica(*) lo que, *per se,* ya supone un dato de relevancia para este trabajo. Sin duda alguna, habrá elementos de esa obra de ingeniería de finales del S. XIX que aún se conserven *in situ,* circunstancia que será tenida en cuenta en futuros apartados.

Por otro lado, el proyecto, en su tramo inicial, en el término municipal de Cullera, cruza el ámbito delimitado como ÁREA DE VIGILANCIA ARQUEOLÓGICA DE PATRIMONIO INDUSTRIAL, MOLINOS.

No se prevé afección directa a ninguno de los molinos o elementos asociados a éstos, pero este particular será tenido en cuenta en futuros apartados.

Patrimonio arqueológico:

Como se deduce de la lectura de la tala anterior, el proyecto aquí estudiado discurre en algunos tramos sobre ámbitos delimitados como de interés arqueológico.

En este sentido cabe destacar su paso por el AVA EL RAFAL, su tangencia a MUNTANYETA o MOLETA DEL RÀFOL, o el hecho de mantener distancia de 200 m o menos con los yacimientos EL MURTAR, NHT DE XERACO, RESTOS ROMANOS DE LA SERVANA, MARJAL PARCELA 62, MOLDURA ROMANA, la intersección con la ACEQUIA MEDIEVAL DE SANT JOAN y con el CAMÍ VELL DE XERESA A XERACO, en un punto próximo al yacimiento CALAMAU.

Asimismo cabe destacar que, parte del trazado aquí estudiado, se solapa al recorrido que tradicionalmente se ha venido identificando como Vía Dianium (*), ramal de la Vía Augusta que uniría la ciudad de Alzira con Denia.

Por otro lado, el proyecto en algunos casos discurre frente a yacimientos arqueológicos que, si bien por distancia quedarían dentro de su margen de seguridad, por otras características, como cota u otros, los hacen quedar fuera de cualquier riesgo de afección (tanto directa como visual), sería el caso de Coveta del Racó de Borrás I y II, o Cova G-70, entre otros.

Patrimonio arquitectónico:

No lo hay en la zona de proyecto o margen de seguridad, por lo que se concluye que el proyecto no generará ningún tipo de afección a este conjunto patrimonial, ni visual ni directa.

Patrimonio etnológico:

Por las características del territorio en el que se desarrolla el proyecto aquí estudiado, son abundantes los elementos del patrimonio etnológico que se encuentran presentes en la banda de paso y su margen de seguridad, destacando los elementos del sistema tradicional de riego así como los caminos ancestrales, entre otros.

Viviendas tradicionales y vías pecuarias (que en gran medida conforman la red de caminos ancestrales señalados en el párrafo anterior), completan el conjunto de elementos que componen este conjunto y que han sido identificados en campo.

Asimismo cabe reseñar que, el patrimonio ritual (entre otros) ha sido igualmente tenido en cuenta en el trabajo de campo y, en ningún caso, se han hallado elementos de esta naturaleza en riesgo de afección por parte del proyecto, ni tampoco otros asociados a ellos por lo que puede considerarse que, en ese sentido, el proyecto no genera ningún tipo de afección.

El paisaje tradicional de la zona se verá levemente alterado por la ejecución del proyecto pero, puesto que el trazado estudiado supone en gran medida el desdoblamiento de uno existente, tangente a otras infraestructuras en buena parte de su recorrido, se entiende que esa alteración será mínimamente invasiva. Este aspecto quedaría detallado en el Estudio de Integración Paisajística del propio proyecto si éste resultara necesario.

Patrimonio Paleontológico:

Como ya se ha indicado, para descartar posibles incidencias negativas sobre vestigios de paleontológicos, se estará a lo dispuesto por la Administración competente en su informe vinculante aunque, en cumplimiento de la normativa vigente, se ha elaborado una cartografía básica (que se incluye en el anexo correspondiente) en la que, según se aprecia, se constata que los terrenos por los que discurre el proyecto son de formación en el Cuaternario, no aptos para este tipo de hallazgos.

Otros: arte rupestre, patrimonio ritual u otros no constan catalogados en las fuentes consultadas durante la fase de documentación previa ni han sido observados en la zona de afección o margen de seguridad del proyecto.

8.- Valoración de las posibles incidencias sobre el Patrimonio y medidas cautelares:

En los apartados anteriores se ha detallado el resultado de la prospección atendiendo a criterios espaciales (desarrollo del trabajo de campo) o patrimoniales (por conjuntos identificados); en este apartado de valoración de posibles incidencias y de propuesta de medidas cautelares se establecerán diferencias según las alternativas estudiadas en las que, la diferencia básica, radica en que la Alternativa 0A propone ajustar la totalidad de su recorrido a la línea existente y la Altenativa 0B diseña una *circunvalación* por el oeste al casco urbano de Xeraco, manteniéndose el resto de su trazado igual al de la Alternativa 0A.

En función de cada uno de esos recorridos, las posibles incidencias que se puedan generar al patrimonio cultural presente en el ámbito de proyecto y su margen de seguridad así como las medidas cautelares propuestas, son las recogidas en las siguientes tablas:

TRAMO 0 ALTERNATIVA A			
BIEN DE INTERÉS CULTURAL			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEDIDA CAUTELAR PROPUESTA
1B	EL CASTELL	NINGUNA	NO NECESARIAS
42B	EL MOLLÓ DE L´ESCUT	NINGUNA	NO NECESARIAS
96/102	CASTELL DE BAIRÉN	AFECCIÓN DIRECTA ENTORNO BIC	SONDEOS/SEGUIMIENTO INTENSIVO
PATRIMONIO INDUSTRIAL			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEDIDA CAUTELAR PROPUESTA
1 A 8	AVA MOLINOS	AFECCIÓN DIRECTA	SEGUIMIENTO INTENSIVO
65b	FERROCARRIL S. XIX	AFECCIÓN DIRECTA	SEGUIMIENTO GLOBAL
ARQUEOLOGÍA			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEIDA CAUTELAR PROPUESTA
6 a 9	YACIMIENTO RAFAL	AFECCIÓN DIRECTA	SEGUIMIENTO INTENSIVO
25	YAC. EL MURTAR	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
47-48	RESTOS ROMANOS	NINGUNA	NO NECESARIAS
61/62	VÍA DIANUM(*)	AFECCIÓN DIRECTA	SONDEOS/SEGUIMIENTO GLOBAL
62/64	MUNT. RAFOL	POCO PROBABLE	SEGUIMIENTO INTENSIVO
81	NHT XERACO	INDETERMINADO	SONDEOS/SEG. INTENSIVO
87	NECR. LA SERVANA	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
87b	LA SERVANA ROMANO	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
90	COVETA RACÓ BORRÁS	NINGUNA	NO NECESARIAS
91	C. RACÓ DE BORRÁS II	NINGUNA	NO NECESARIAS
93	SÉQUIA DE SANT JOAN	INTERSECCIÓN	BALIZADO/NO AFECTAR
95	COVA G-70	NINGUNA	NO NECESARIAS
100	MARJAL PARCELA 62	NINGUNA	NO NECESARIAS
101	MOLDURA ROMANA	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
102	ALQUERÍA DEL DUC	NINGUNA	NO NECESARIAS
ETNOLOGÍA			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEDIDA CAUTELAR PROPUESTA
8	ASSEGADOR RACONÁ	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
11	ASSEGADOR MOTA	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
11	SÉQUIA DEL REI	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
13	SÉQUIA DE RABASSES	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
14	VEREDA LES BARQUES	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
18	SÉQUIA DE L´ACA	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
21	SÉQUIA DELS ALLARGATS	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
24	CANAL SÉQUIA L´ESTANY	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
31	MOTOR DE SABATERO	INDETERMINADA	BALIZADO DE SEGURIDAD
32	CAMÍ DELS BORRONS	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
39	CANAL DELS GATS	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
45	SÉQUIA DE RIPOLL	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
47	SIST. TRAD. DE RIEGO	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
49	MOTOR DE LOS CONDES	AFECCIÓN DIRECTA	REGISTRO
51	COLADA DEL PORTIXOL	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
52	CAMÍ DE VORA MARJAL	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
54	CAMÍ DEL GOLFO	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
54	SÉQUIA D´ÉN MIG	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
56	MOTOR SQ. BOVA	INDETERMINADO	BALIZADO DE SEGURIDAD/REGISTRO
85	ACEQUIA DE CANTERÍA	AFECCIÓN DIRECTA	BALIZADO DE SEGURIDAD/REGISTRO
88	HORT DEL MANDARÍ	NINGUNA	BALIZADO DE SEGURIDAD
89	HORT DELS ROSELLS	NINGUNA	NO NECESARIAS
99	MOTOR DE MARJALETES	INDETERMINADO	BALIZADO DE SEGURIDAD/REGISTRO

Tabla 4: elementos patrimoniales en riesgo de afección en TRAMO 0 ALTERNATIVA A

TRAMO 0 ALTERNATIVA B			
BIEN DE INTERÉS CULTURAL			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEDIDA CAUTELAR PROPUESTA
1B	EL CASTELL	NINGUNA	NO NECESARIAS
42B	EL MOLLÓ DE L´ESCUT	NINGUNA	NO NECESARIAS
96/102	CASTELL DE BAIRÉN	AFECCIÓN DIRECTA ENTORNO BIC	SONDEOS/SEGUIMIENTO INTENSIVO
PATRIMONIO INDUSTRIAL			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEDIDA CAUTELAR PROPUESTA
1 A 8	AVA MOLINOS	AFECCIÓN DIRECTA	SEGUIMIENTO INTENSIVO
65b	FERROCARRIL S. XIX	AFECCIÓN DIRECTA	SEGUIMIENTO GLOBAL
ARQUEOLOGÍA			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEIDA CAUTELAR PROPUESTA
6 a 9	YACIMIENTO RAFAL	AFECCIÓN DIRECTA	SEGUIMIENTO INTENSIVO
25	YAC. EL MURTAR	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
47-48	RESTOS ROMANOS	NINGUNA	NO NECESARIAS
61/62	VÍA DIANUM(*)	AFECCIÓN DIRECTA	SONDEOS/SEGUIMIENTO GLOBAL
62/64	MUNT. RAFOL	POCO PROBABLE	SEGUIMIENTO INTENSIVO
87	NECR. LA SERVANA	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
87b	LA SERVANA ROMANO	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
90	COVETA RACÓ BORRÁS	NINGUNA	NO NECESARIAS
91	C. RACÓ DE BORRÁS II	NINGUNA	NO NECESARIAS
93	SÉQUIA DE SANT JOAN	INTERSECCIÓN	BALIZADO/NO AFECTAR
95	COVA G-70	NINGUNA	NO NECESARIAS
100	MARJAL PARCELA 62	NINGUNA	NO NECESARIAS
101	MOLDURA ROMANA	INDETERMINADO	SEGUIMIENTO INTENSIVO
102	ALQUERÍA DEL DUC	NINGUNA	NO NECESARIAS
117	C. VELL XERESA-XERACO	INTERSECCIÓN	SONDEOS

117b	CALAMAU	POCO PROBABLE	SEGUIMIENTO GLOBAL
ETNOLOGÍA			
NÚM.	NOMBRE	AFECCIÓN PREVISTA	MEDIDA CAUTELAR PROPUESTA
8	ASSEGADOR RACONÁ	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
11	ASSEGADOR MOTA	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
11	SÉQUIA DEL REI	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
13	SÉQUIA DE RABASSES	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
14	VEREDA LES BARQUES	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
18	SÉQUIA DE L´ACA	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
21	SÉQUIA DELS ALLARGATS	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
24	CANAL SÉQUIA L´ESTANY	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
31	MOTOR DE SABATERO	INDETERMINADA	BALIZADO DE SEGURIDAD
32	CAMÍ DELS BORRONS	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
39	CANAL DELS GATS	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
45	SÉQUIA DE RIPOLL	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
47	SIST. TRAD. DE RIEGO	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
49	MOTOR DE LOS CONDES	AFECCIÓN DIRECTA	REGISTRO
51	COLADA DEL PORTIXOL	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
52	CAMÍ DE VORA MARJAL	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
54	CAMÍ DEL GOLFO	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR/PASO ALTERNATIVO
54	SÉQUIA D´ÉN MIG	INTERSECCIÓN	NO INTERRUMPIR
56	MOTOR SQ. BOVA	INDETERMINADO	BALIZADO DE SEGURIDAD/REGISTRO
85	ACEQUIA DE CANTERÍA	AFECCIÓN DIRECTA	BALIZADO DE SEGURIDAD/REGISTRO
99	MOTOR DE MARJALETES	INDETERMINADO	BALIZADO DE SEGURIDAD/REGISTRO
104	MOTOR LA RANDONERA	AFECCIÓN DIRECTA	REGISTRO
111	MOTOR DE L´ANOUER	AFECCIÓN DIRECTA	REGISTRO
112	VIVIENDA TRADICIONAL	AFECCIÓN DIRECTA	REGISTRO
113	MUROS MAMPOSTERÍA	AFECCIÓN DIRECTA	REGISTRO
118	MOTOR DE CATAÑER	AFECCIÓN DIRECTA	REGISTRO
119	BALSA Y MOTOR	INDETERMINADO	BALIZADO DE SEGURIDAD/REGISTRO

Tabla 5: elementos patrimoniales en riesgo de afección en TRAMO 0 ALTERNATIVA B

En función del resultado de la prospección, de la valoración de las posibles afecciones que se puedan derivar al patrimonio cultural presente en el ámbito del proyecto aquí estudiado y de las medidas cautelares que serían necesarias aplicar a cada caso, se puede concluir que, la única diferencia entre los trazados de las alternativas A y B es que, la segunda, elimina la afección a Hort del Mandarí y al NHT de Xeraco, pero se sitúa más cercana al yacimiento CALAMAU y afecta de manera directa al Camí Vell de Xeresa a Xeraco, así como a otros elementos etnológicos (Motor de La Randonera, Motor de L´Anouer, vivienda tradicional, muros de mampostería y balsa y motor de Catañer).

En lo que se refiere a las medidas cautelares propuestas en las tablas anteriores, por conjuntos patrimoniales se justifica, a continuación, cada una de las opciones sugeridas:

Para elementos/ámbitos catalogados como BIC:

- El único ámbito así catalogado y que se sitúa en el ámbito del proyecto es el entorno del CASTELL DE BAIREN.

Para ese segmento de proyecto se ha propuesto la aplicación de SEGUIMIENTO ARQUEOLÓGICO, que será intensivo y sistemático. Esa medida cautelar se ajusta a lo previsto por la legislación vigente. No se propone la realización de sondeos previos debido a que, el ámbito de afección del proyecto, corresponde a un piedemonte ya desmantelado para la construcción de modernas infraestructuras (AP-7 y CN-332), por lo que el seguimiento arqueológico se considera suficiente para garantizar que, de existir algún resto asociable al BIC, éste podrá ser estudiado y valorado adecuadamente.

Ese seguimiento arqueológico intensivo se desarrollaría entre los puntos 96 y 102 señalados en los planos que se adjuntan.

Para el Patrimonio Industrial:

- El tramo inicial del proyecto discurre por un ámbito catalogado como AVA PATRIMONIO INDUSTRIAL MOLINOS, debido a la presencia de un importante conjunto de molinos hidráulicos asociados al curso del Xúquer, apoyado en una arquitectura hidráulica que facilita el uso de las aguas para generar esa energía motriz.

El proyecto no prevé afección directa a ninguno de los molinos pero, en cumplimiento de la normativa vigente y para garantizar que, de subyacer restos asociados a la red hidráulica en la que apoyan, éstos puedan ser tenidos en cuenta adecuadamente, se propone la aplicación de SEGUIMIENTO ARQUEOLÓGICO, al paso del proyecto por ese entorno.

Ese seguimiento arqueológico será INTENSIVO Y SISTEMÁTICO en el tramo de proyecto comprendido entre los puntos 1 a 8, que ha sido señalado convenientemente en los planos que se adjunta.

- El proyecto discurre asimismo tangente o solapado en algunos casos al trazado del FERROCARRIL HISTÓRICO de Carcaixent a Gandía, que quedó inaugurado hacia finales del S. XIX y cuya construcción está considerada como el primer ferrocarril de vía estrecha de la Península Ibérica; ello supone que, desde aproximadamente el punto 62 marcado en los planos adjuntos, hasta el final del proyecto, el recorrido aquí estudiado entraría en afección directa a ese ferrocarril original, considerado patrimonio industrial.

Para garantizar que, durante la ejecución de la obra se tienen debidamente en cuenta los posibles restos de ese ferrocarril histórico que puedan conservarse, se ha propuesto la aplicación de un SEGUIMIENTO GLOBAL de manera que, si los desmontes sacan a la luz restos de interés, éstos puedan ser estudiados y protegidos adecuadamente.

Para el Patrimonio Arqueológico:

- El yacimiento RAFAL será afectado por el proyecto entre los puntos 6 y 9 señalados en la cartografía que se adjunta por lo que, los desmontes de ese tramo, deberían ser trabajados con SEGUIMIENTO ARQUEOLÓGICO INTENSIVO.

- El yacimiento EL MURTAR se sitúa a distancia inferior a 200 m de la banda de paso del proyecto, siendo poco probable que se genera afección directa pero, en cumplimiento de la normativa vigente, en el tramo debidamente señalado en la cartografía que se adjunta (punto 25), los desmontes, deberían ser trabajados con SEGUIMIENTO ARQUEOLÓGICO INTENSIVO.

- La VÍA DIANIUM, desde el punto 61 hasta el final del proyecto, está prácticamente presente en todo el recorrido aquí estudiado, bien de manera tangente al mismo o en intersección con éste. Se propone, como medida cautelar, la realización de SONDEOS en los puntos de intersección, señalados convenientemente en la cartografía adjunta. Esta medida se considera suficiente para documentar el trazado de la calzada romana.

- LA MOLETA O MUNTANYETA DEL RÁFOL es tangente a la banda de paso del proyecto en el punto 62 identificado en la cartografía adjunta. En cumplimiento de la normativa vigente se propone la aplicación de SEGUIMIENTO INTENSIVO al tramo.

- NÚCLEO HISTÓRICO TRADICIONAL DE XERACO: se sitúa a menos de 200 m del ámbito de proyecto (Alternativa 0A) por lo que, de ser ésta la elegida, deberían realizarse SONDEOS y SEGUIMIENTO INTENSIVO a los desmontes en el tramo indicado en la cartografía adjunta (punto 81)

- NECRÓPOLIS LA SERVANA: los restos excavados se sitúan a más de 250 m de la banda de paso del proyecto pero, dado que este tipo de necrópolis andalusí pueden ocupar una amplia extensión de terreno, el paso del proyecto frente a la necrópolis (punto 87) debería ser trabajado mediante SEGUIMIENTO INTENSIVO. Y éste es el mismo caso de los RESTOS ROMANOS SERVANA, de cuya extensión no se dispone de información.

- SÉQUIA DE SANT JOAN es una construcción medieval bien identificada con la que el proyecto presenta intersección pero que no puede ser afectada, por lo que se propone su PROTECCIÓN mediante geotextil y zahorra u otros (según necesidad de proyecto), de manera que se garantice su conservación y continuidad. Deberá ser BALIZADA para evitar daños accidentales. Aparece debidamente identificada en los planos adjuntos con el núm. 93.

- MOLDURA ROMANA, zona de hallazgo aislado que podría tratarse de material desplazado del AVA Alquería del Duc pero que, por haberse producido en una parcela situada a menos de 200 m del ámbito de proyecto, debería ser tenida en cuenta por éste y, a su paso frente a la citada parcela (punto 101 en la cartografía adjunta), aplicar SEGUIMIENTO INTENSIVO.

- El CAMÍ VELL DE XERESA A XERACO, de origen medieval, será afectado por el proyecto por lo que se propone la realización de un SONDEO en ese punto.

Los demás ámbitos con restos arqueológicos conocidos se sitúan fuera del alcance del proyecto, sin riesgo de afección por parte el mismo, a distancia superior a 200 m de su banda de paso por lo que, inicialmente, no resulta necesario aplicar ningún tipo de medida cautelar específica si bien, dada la naturaleza del proyecto, sería adecuado aplicar seguimiento GLOBAL a los desmontes previstos por el proyecto que no sean trabajados en seguimiento intensivo.

<u>Para Patrimonio Arquitectónico:</u>

Los elementos así catalogados quedan fuera del alcance del proyecto, sin ningún tipo de riesgo de afección directa por parte del mismo por lo que no sería necesario adoptar medidas cautelares.

<u>Para el Patrimonio Etnológico:</u>

Éste es el conjunto patrimonial más abundante en el ámbito de proyecto y su margen de seguridad, siendo numerosas las acequias o elementos del sistema tradicional de riego con las que éste presenta intersección, así como con vías pecuarias y/o caminos ancestrales.

Para todos esos casos, la medida cautelar que se propone es:

- En el caso de las acequias LA NO INTERRUPCIÓN DEL SERVICIO.

- En el caso de los caminos ancestrales y/o vías pecuarias, la medida cautelar propuesta es LA NO INTERRUPCIÓN DEL RECORRIDO y, de resultar imprescindible, DE MANERA PREVIA SE ESTABLECERÁ UN PASO ALTERNATIVO, SEGURO Y DEBIDAMENTE BALIZADO, pasando a reponer el trazado original a la mayor brevedad, en condiciones adecuadas si los reajustes de trazado no han de ser permanentes.

- Con afección directa por parte del proyecto aparecen los siguientes elementos: MOTOR DE LOS CONDES, ACEQUIA DE CANTERÍA, MOTOR DE LA RANDONERA, MOTOR DE L´ANOUER, VIVIENDA TRADICIONAL, MUROS DE MAMPOSTERÍA y MOTOR DE CATAÑER.

  Puesto que no parece posible evitar la afección a estos elementos, de manera precia a du desmonte deberán ser REGISTRADOS adecuadamente, mediante reportaje fotográfico y, siempre que sea posible, con planimetrías. Cabe tener en cuenta el estado de algunos de esos edificios, por cuestiones de seguridad.

- Algunos elementos de este conjunto patrimonial son tangentes a la banda de paso del proyecto, por lo que podrían estar en riesgo de afección accidental y, para evitarlo, se propone su BALIZADO DE SEGURIDAD y REGISTRO, mediante

reportaje fotográfico y planimetrías (siempre que sus condiciones de conservación lo permitan. En este grupo estarían: MOTOR DE SABATERO, MOTOR DE LA SÉQUIA VORA (O BOVA), MOTOR DE MARJALETES, MOTOR DE LA RANDONERA y HORT DEL MANDARÍ.

Para el Patrimonio Paleontológico:

En cumplimiento de la legislación vigente y al respecto de la posible afección que este proyecto pudiera generar sobre el patrimonio paleontológico, se estará a lo dispuesto por la Conselleria de Cultura en su resolución vinculante y, para ello, se adjunta en el apartado correspondiente un plano general de trazado proyectado sobre una planta geológica en la que se aprecia que, los terrenos sobre los que discurre el proyecto, son de formación en el Cuaternario, poco aptos para este tipo de hallazgos, aunque en algún tramo cercano a otros mesozoicos o cenozoicos.

Otros: arte rupestre, insculturas, patrimonio inmaterial, etc., no se han hallado, ni en el trabajo de campo ni durante la fase de documentación previa.

Las medidas cautelares propuestas en la tabla anterior no resultan vinculantes ya que, de obligado cumplimiento son únicamente aquellas que señalan los técnicos de la administración; son las medidas que la abajo firmante, como directora de este estudio de impacto al patrimonio cultural, considera adecuadas para garantizar la correcta salvaguarda de los posibles elementos de interés existentes en el ámbito del proyecto aquí estudiado y la ejecución de la obra según lo previsto.

Por **seguimiento arqueológico intensivo se entiende** la vigilancia del movimiento de tierras en negativo, a cargo de un técnic@ arqueólog@ trabajando a pie de máquina, dirigiendo el ritmo de avance de los trabajos y determinado el tipo de apero a utilizar en cada caso. De aparecer restos arqueológicos se comunicará el hecho a la Conselleria de Cultura y se procederá según las instrucciones de sus técnicos (excavación de salvamento).

Por **seguimiento arqueológico global** se entiende la revisión de los desmontes ejecutados por el proyecto, con visitas puntuales de obra según el avance de los trabajos por tajos. Si en los movimientos de tierra realizados se observaran estratos o restos de interés, se comunicará el hecho a la Conselleria de Cultura y se procederá según las instrucciones de sus técnicos (excavación de salvamento).

Por **balizado de seguridad** se entiende la instalación de elementos básicos (malla, cinta u otros) que hagan visible un elemento y cuya lectura se interprete como áreas a respetar, en las que deberá evitarse el acopio de material de obra o el paso de maquinaria pesada y/o vehículos que supongan un riesgo de afección (incluso accidental).

Por **registro** debe entenderse la creación de un censo de elementos mediante un amplio reportaje fotográfico y otros datos gráficos (siempre que sea posible por su estado de conservación); los que vayan a quedar conservados *in situ* deberán asimismo quedar recogidos en las fichas según modelo estandarizado de la Conselleria de Cultura.

9.- Consideraciones generales y conclusiones:

A modo de sumario se puede concluir que, según se desprende del resultado de este trabajo de campo, no se observa un resigo potencial de posibles incidencias severas del proyecto aquí estudiado sobre elementos patrimoniales, teniendo en cuenta el alcance y naturaleza del mismo, aunque sí hay posible riesgo de afección a entornos de interés arqueológico, y cierto en el caso de algunos elementos etnológicos.

A pesar de ello, la abajo firmante, como directora de este trabajo de prospección patrimonial y valoración de afecciones al patrimonio cultural, considera que, con la aplicación de las medidas cautelares básicas señaladas en el apartado anterior, que son las previstas por la legislación vigente y las propias en este tipo de trabajos, esa afección quedaría minimizada.

Esas medidas cautelares propuestas no resultan vinculantes ya que, de obligado cumplimiento, serán únicamente las señaladas por los técnicos de la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte. Su coste será asumido en su totalidad por el promotor del proyecto y, de manera previa a su aplicación, deberán contar con la autorización de la misma Conselleria que las ha recomendado.

Por lo tanto procedería autorizar el proyecto aquí estudiado atendiendo las medidas cautelares que los técnicos de la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte, señalen en su Informe Final como vinculantes y de obligado cumplimiento.

Al respecto de los efectos que estas obras de esta pudieran tener sobre otros elementos *desconocidos* en el momento de redactar este documento señalar que, si se autoriza el proyecto sin ningún condicionante y durante los trabajos de desmonte y movimientos de tierra se produjese el descubrimiento de algún hallazgo de interés, éste deberá ser comunicado de inmediato a la Conselleria de Investigación, Educación, Cultura y Deporte y, de manera cautelar, se suspenderán temporalmente los trabajos en un margen adecuado para prevenir posibles afecciones negativas sobre ese hallazgo, hasta que los técnicos de la Inspección de los Servicios Territoriales señalen las medidas de protección necesarias. Es decir, se procederá según lo establecido en la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano (Ley 4/1998).

Y para que conste, a todos los efectos, firmo la presente
MEMORIA DE IMPACTO PATRIMONIAL Y VALORACIÓN DE AFECCIONA AL PATRIMNIO CULTURAL DEL "ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE" (TREN DE LA COSTA). FASE II, CULLERA-GANDÍA. TRAMO 0
TT.MM DE CULLERA, T. DE LA VALLDIGNA, XERACO Y XERESA. VALENCIA

En Valencia a 11 de junio de 2019



Manuela Raga y Rubio

INICIO TRAMO 0

FINAL TRAMO 0

CONEXIÓN CON TRAMO 1

Estación de Cullera

Estación de Tavernes de la Valldigna

Estación de Xeraco

Alternativa 0A

Alternativa 0B

VALENCIA

ALICANTE

P.K inicio 0+000

P.K final 17+115.615

P.K inicio 0+000

P.K final 1+034.634

P.K inicio 0+000

P.K final 4+860.036

P.K final 23+012.263

0+000

20+000

Cullera

Tavernes de la Valldigna

SAFOR

Xeresa

GANDIA

Sueca

Fortaleny

Riola

Polinyà de Xúquer

Llauri

Albalat de la Ribera

Corbera

Benicull

Simat de la Valldigna

Barranc d'Agres Vives

Agenes

Platja del Dosel

Platja de Bega de Mar

Platja del Mareny de Sant Lloreng

Platja de Sant Antoni

Platja Marenyet de l'Illa

Platja del Brosquil

Platja de Tavernes de la Valldigna

Platja de Xeraco

Platja de Gandia

Platja de Venècia

Platja de Piles

Platja de Bellreguard

Platja de Beniarbeig

Platja d'Oliva

Platja

Punta de la Pedrera Vella

Punta de la Farola

Cabo Cullera

Punta Negra

Illa Plana

Dalmus

Miramar

Piles

Oliva

Palmera

Bellreguard

Almàsines

Ratelcofer

Beniredra

Real de Gandia

Beniarjó

La Font d'En Carròs

Potries

Palma de Gandia

Ador

Rotova

Tavernes i Estanya

L'Alqueria de la Comtesa

Club Nàutic

Port Nou de Gandia

Platja de Gandia

Platja de Piles

Platja de Bellreguard

Platja de Beniarbeig

Platja d'Oliva

Platja

Alfa

Mont Duc

Les Rotes

Les Marines

Les Palmeres

Les Bovetes

Les Casetes

Les Deveses

El Cortijo

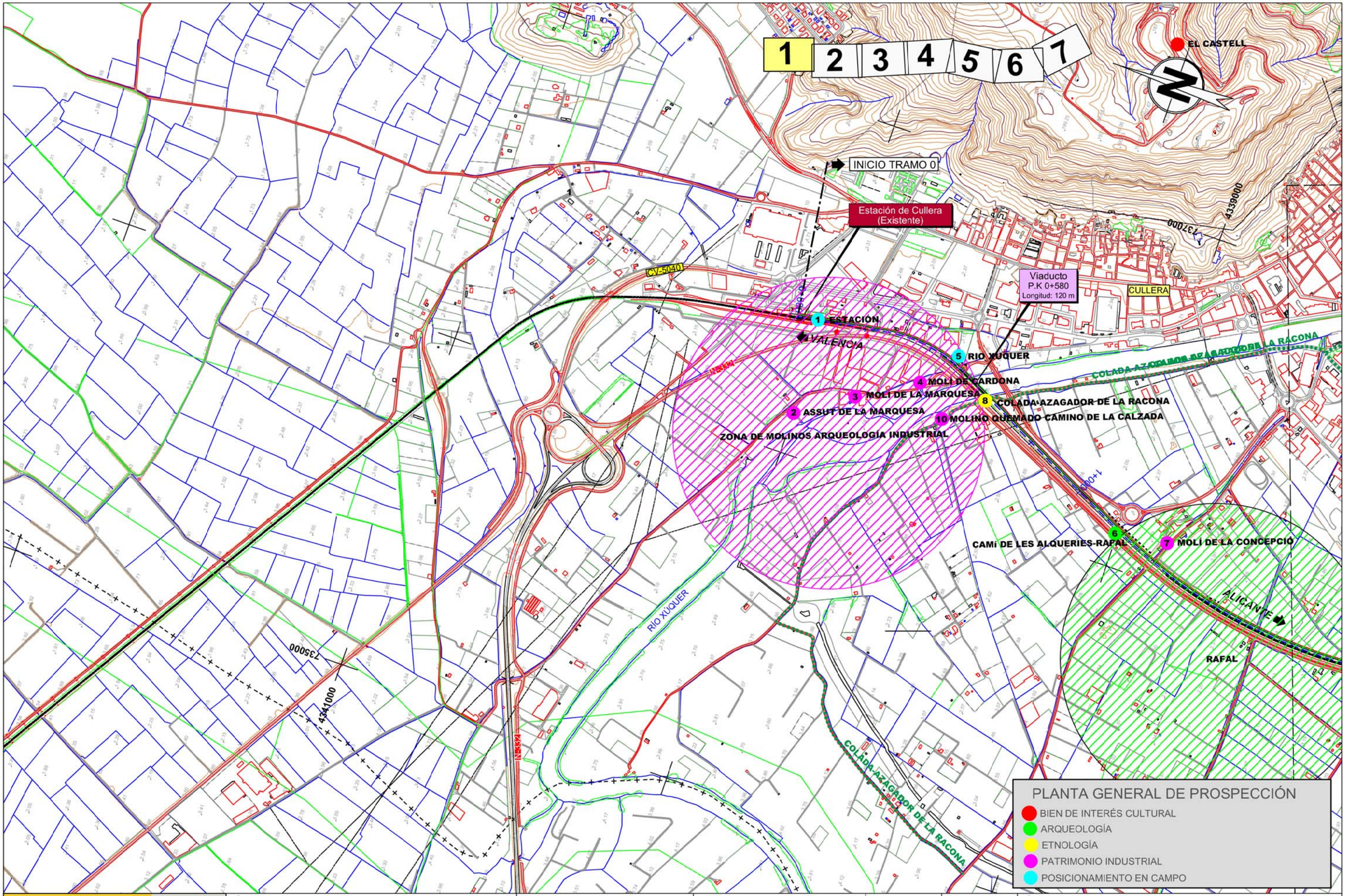
Les Casetes

Les Marines

Les Rotes

Les Palmeres

Les Bov



\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

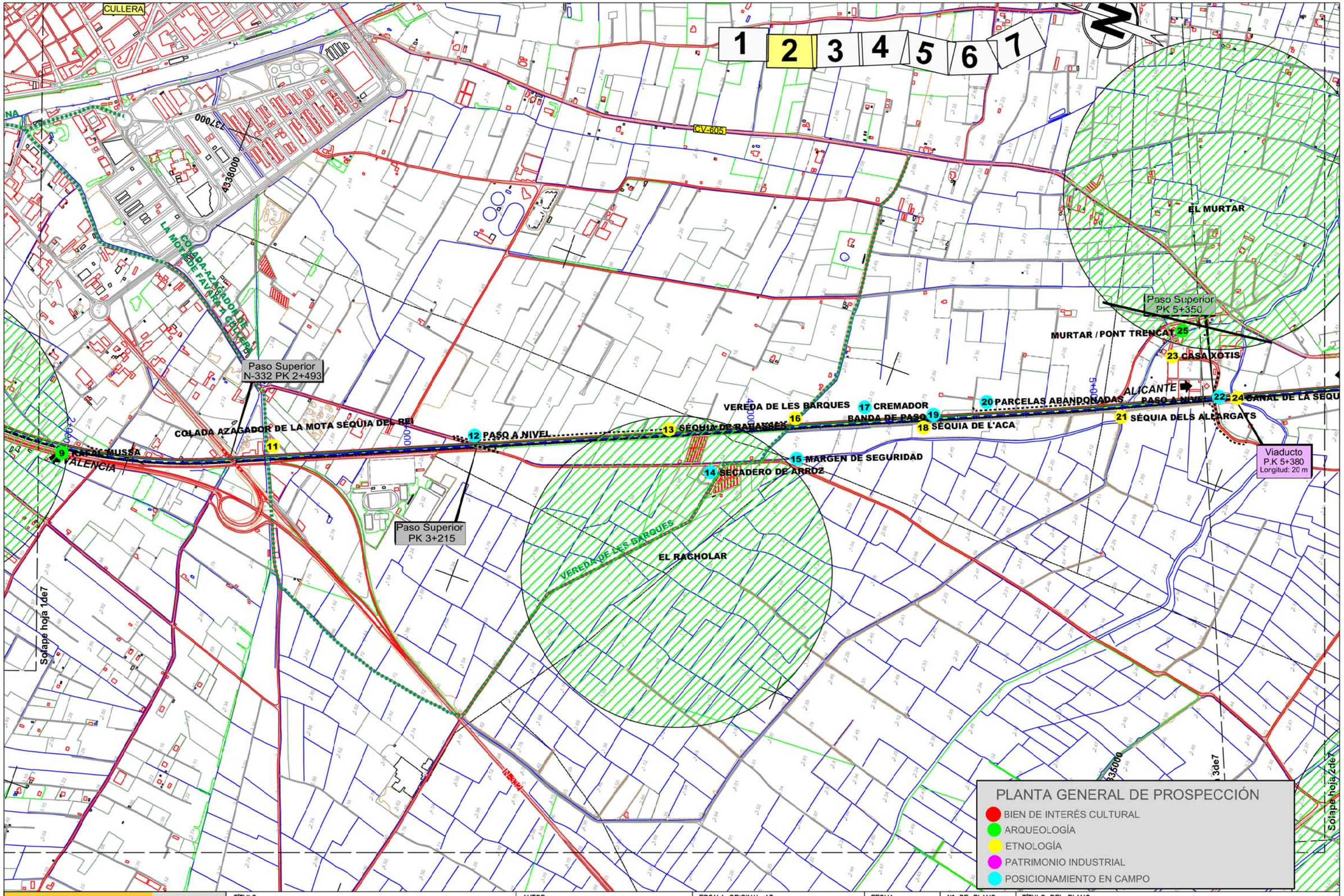
Nº DE PLANO

2

HOJA 1 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0A



\\Planos\TRAMO 0A REVISION-2.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 2 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

RÍO DE CORBERA

L MURTAR

Paso Superior
PK 5+350

Paso Superior
PK 6+945

A XOTIS

LLARGATS

VALENCIA

ALICANTE

EL MOLLÓ

CV-605

26 PUENTE SOBRE EL RIO CORBERA

27 ZONA DE ESTUDIO

28 ZONA DE ESTUDIO

29 CASA DE SARASA

30 MARGEN DE SEGURIDAD

31 MOTOR DE SABATERO

32 CAMÍ DEL BORRONS

33 BANDA DE PASO

34 ZONA DE ESTUDIO

35 ARROZALES-CANAL DE BORRONS

36 ARROZALES

37 ZONA DE PROYECTO

38 ZONA DE ESTUDIO

39 CANAL DEL BAIX

40 ÁMBITO DE PROYECTO

41 VIVEROS ABANDONADOS

42 ZONA DE ESTUDIO

22 24 CANAL DE LA SEQUIA DE L'ESTANY

Viaducto
P.K 5+380
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 5+800
Longitud: 50 m

MUNTANYETA DEL REI

Solape hoja 2 de 7

4333000

4334000

739000

737000

PLANTA GENERAL DE PROSPECCIÓN

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\\Planos\TRAMO 0A REVISION-2.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 3 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

N

EL MOLLÓ

Paso Superior PK 9+830

CV-605

PARCELA EN TRANSFORMACIÓN 44

VALENCIA

43 ZONA DE ESTUDIO

ZONA DE ESTUDIO

45 SÉQUIA DE RIPOLL

47 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO

48 ZONA DE ESTUDIO

46 ULLAL

RESTOS ROMANOS

49 MOTOR DE LOS CONDES

50 CASETA DE COET

51 COLADA DEL PORTIXOL

53 ESTACIÓN DE TAVERNES

Estación de Tavernes de la Valldigna (Existente)

52 CAMÍ DE VORA MARJAL

ALICANTE

CAMÍ DEL GOLFO Y SÉQUIA DEL MIG 54

RAMAL DE LA SEQUIA DEL MIG 55

57

Paso Superior CV-603 PK 11+285

COLADA DEL PORTICHOL A LA VENTA DEL COMET O DE LA CALZADA

CV-603

4330000

740000

10+000

11+000

12+000

9+000

4331000

738000

Solape hoja 3de7

VÍA DIANIUM

VÍA DIANIUM

CASA GUA

PLANTA GENERAL DE PROSPECCIÓN

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\\Planos\TRAMO 0A REVISION-2.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 4 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

Paso superior
PK 13+060

Viaducto
P.K 13+070
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 16+820
Longitud: 45 m

Paso Inferior
PK 15+470

Paso Inferior
PK 13+290

57 CAMÍ DEL GOLFO
54 ...QUIA DEL MIG
55 ...LA SÉQUIA DEL MIG
56 MOTOR DEL CAMÍ DE LA SÉQUIA BOVA
VALENCIA
58 BANDA DEL PROYECTO
59 ÁMBITO DE ESTUDIO
60 RÍO XERACO
63 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO
62 VIA DIANIUM RÁFOL
61 VIA DIANIUM
MOLETA
64 ...NYET DEL RÁFOL
65 VENTA DE BALI
CASA GUARDA AGUJAS
VIA DIANIUM
ALQUERIA DEL RÁFOL
PENYA MIGDIA
66 BASSA DE LA...
VIA DIANIUM
76 NORIA DE...
75 MOTOR DE VINYO...
74 VIA DIANIUM
BARRANC DE LES FONS
69 CASETA DEL TERME
67 MOTOR DEL SINDICATO DE LA ROQUETA
71 VIA DIANIUM
72 SEGMENTO DEL PROYECTO
73 MOTOR DE VINYOLES
70 BARRANCO DE LOS MUERTOS
68 LA RATLLA
TORRE DE...

4326000
741000
4327000
739000

PLANTA GENERAL DE PROSPECCIÓN
- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\Planos\TRAMO 0A REVISION-2.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

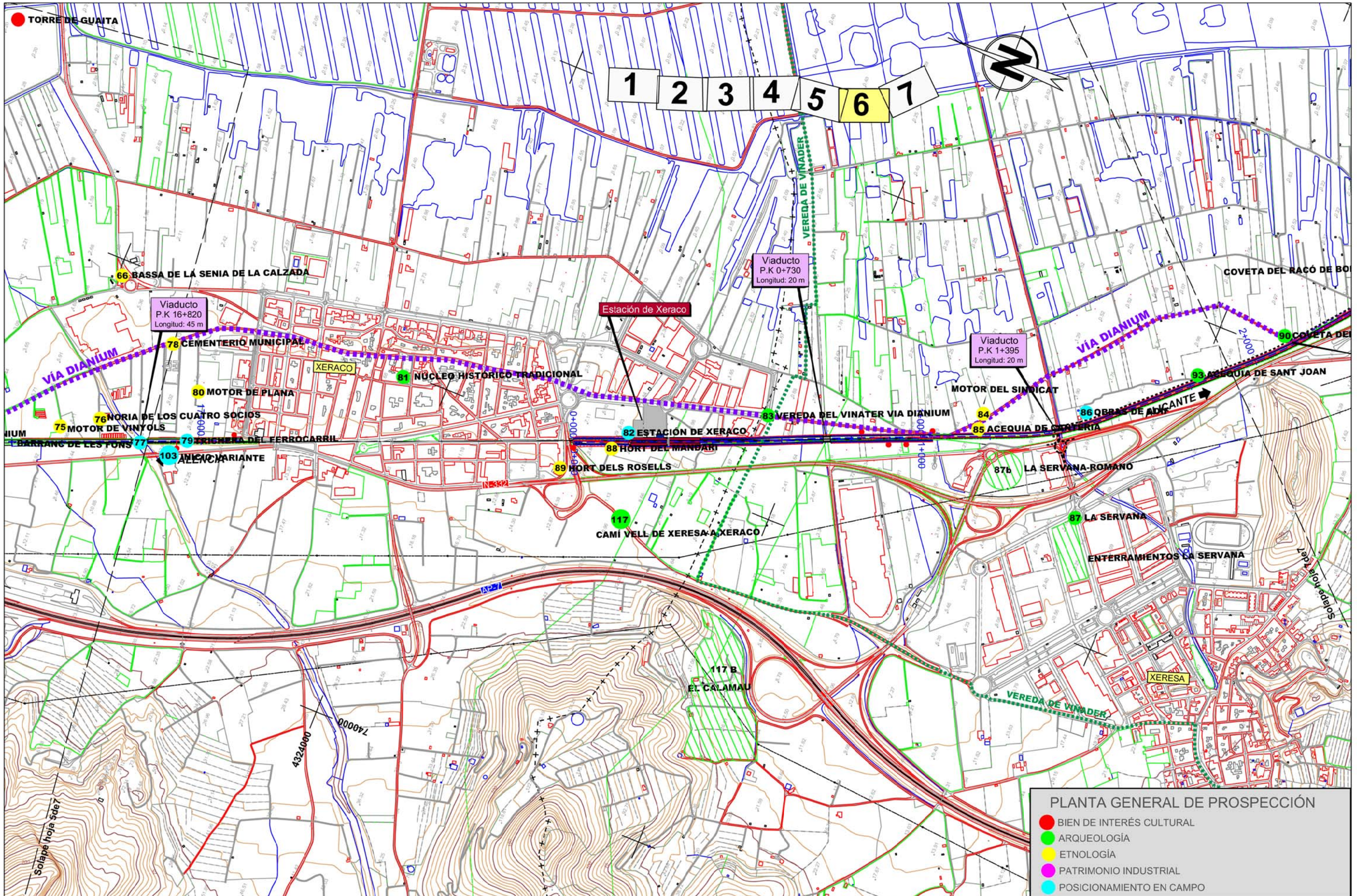
AUTOR
JAVIER CASADO BARAHONA
TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3
1:10.000
0 100 200 m
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
JUNIO 2019

Nº DE PLANO
2
HOJA 5 DE 7

TÍTULO DEL PLANO
PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0A



PLANTA GENERAL DE PROSPECCIÓN

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

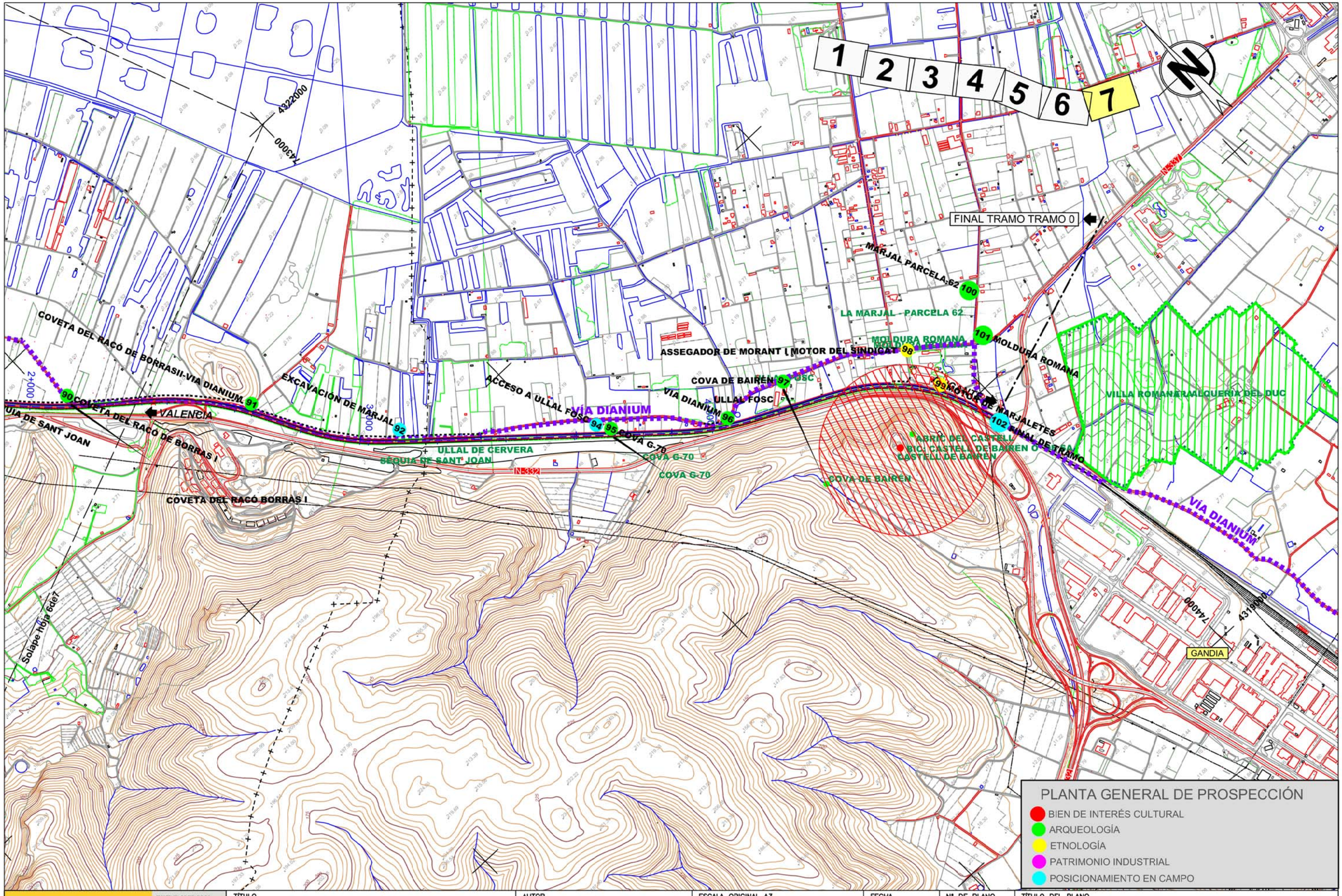
2

HOJA 6 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0A

\\Planos\TRAMO 0A REVISION-2.dwg



PLANTA GENERAL DE PROSPECCIÓN

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\\Planos\TRAMO 0A REVISION-2.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

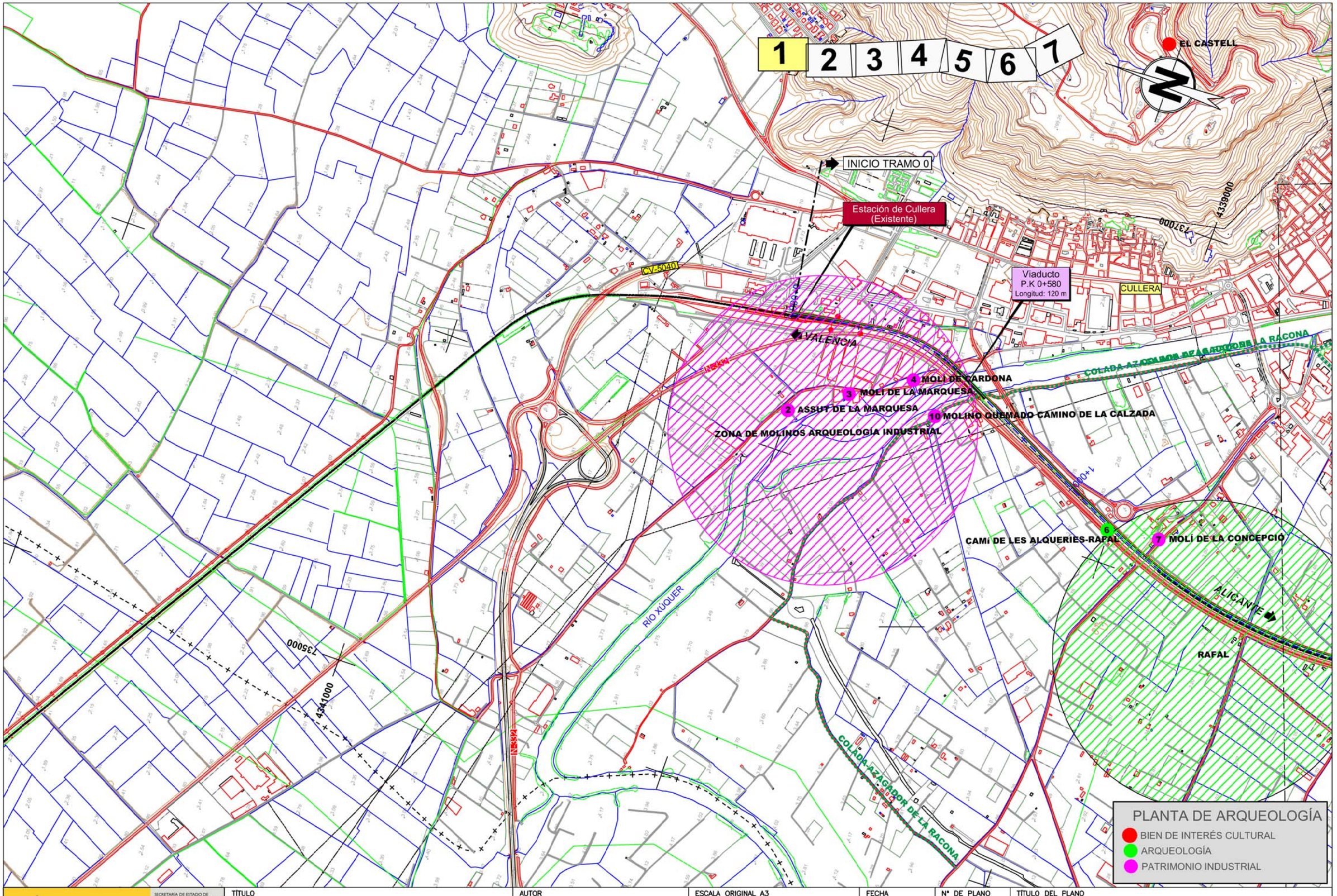
Nº DE PLANO

2

HOJA 7 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0A



\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

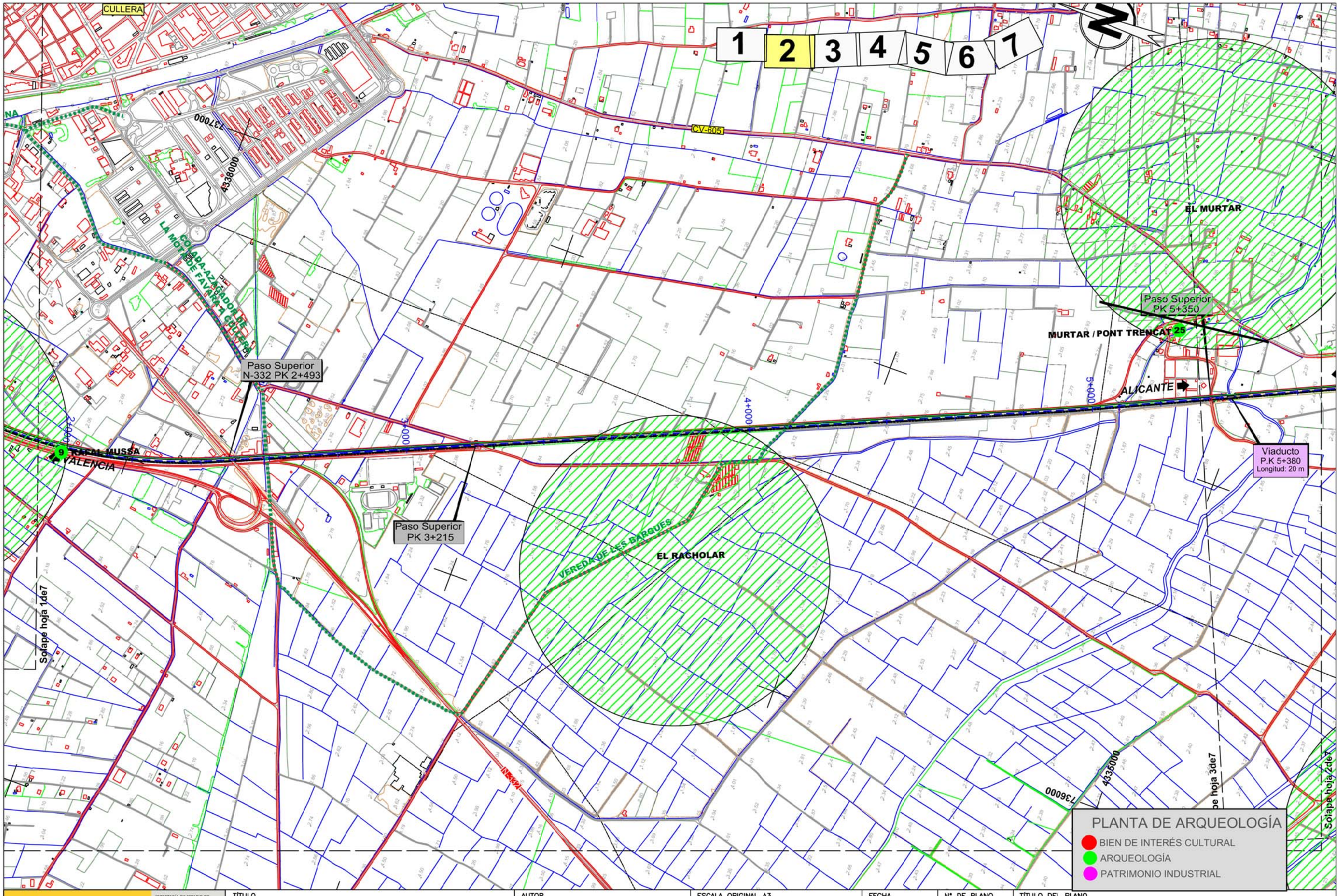
Nº DE PLANO

3

HOJA 1 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

3

HOJA 2 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

RÍO DE CORBERA

L MURTAR

Paso Superior
PK 5+350

Paso Superior
PK 6+945

CV-605

EL MOLLÓ

VALENCIA

ALICANTE

Viaducto
P.K 5+380
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 5+800
Longitud: 50 m

739000

4333000

4334000

MUNTANYETA DEL REI

Solape hoja 2 de 7

PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\\Planos\PROSP\TRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

3

HOJA 3 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

N

EL MOLLÓ

Paso Superior
PK 9+830

CV-605

VALENCIA

ALICANTE

Estación de Tavernes de la Valldigna
(Existente)

Paso Superior
CV-603 PK 11+285

RESTOS ROMANOS

COLADA DEL PORTICHOL A LA VENTA DEL COMET O DE LA CALZADA

CV-603

4330000

4400000

9+000

10+000

11+000

12+000

7380000

4331000

Solape hoja 3de7

Solape hoja 5de7

VÍA DIANIUM

CASA GUA

PLANTA DE ARQUEOLOGÍA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

3

HOJA 4 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

Paso superior
PK 13+060

Viaducto
P.K 13+070
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 16+820
Longitud: 45 m

Paso Inferior
PK 15+470

Paso Inferior
PK 13+290

VALENCIA

ALICANTE

VIA DIANIUM

62 VIA DIANIUM RÁFOL

71 VIA DIANIUM

74 VIA DIANIUM

CASA GUARDA AGUJAS

ALQUERÍA DEL RÁFOL

PENYA MIGDIA

MOLETA

4326000

4327000

7410000

7390000

15+000

16+000

Sigue hoja 7de7

Sigue hoja 6de7

PLANTA DE ARQUEOLOGÍA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

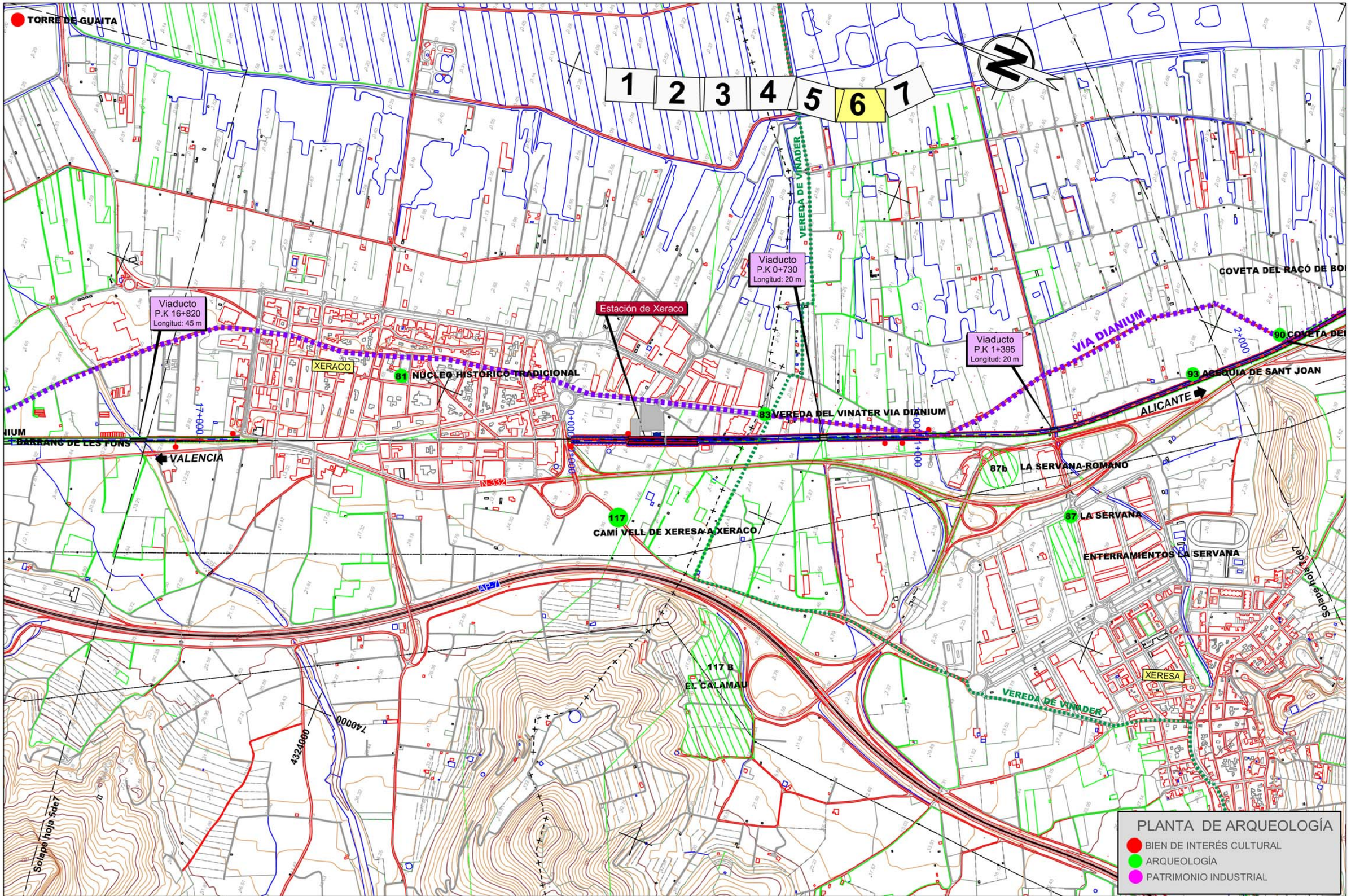
Nº DE PLANO

3

HOJA 5 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

3

HOJA 6 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

N

FINAL TRAMO TRAMO 0

MARJAL PARCELA 62 100

LA MARJAL - PARCELA 62

MOLDURA ROMANA 101

MOLDURA ROMANA

MOLDURA ROMANA

99 MONTE DE MARJALETES

102 FINAL DE TRAMO

VILLA ROMANA/ALQUERIX DEL DUC

COVETA DEL RACÓ DE BORRASII-VIA DIANIUM 91

90 COVETA DEL RACÓ DE BORRAS I

VALENCIA

2+000

3+000

4+000

VÍA DIANIUM

95 COVA G-70

COVA G-70

COVA G-70

COVA DE BAIREN 97

ULLAL FOSC

VIA DIANIUM 96

ULLAL DE CERVERA

SÉQUIA DE SANT JOAN

N-332

ABRIC DEL CASTELL

PIC. CASTELL DE BAIREN O

CASTELL DE BAIREN

COVA DE BAIREN

UIA DE SANT JOAN

COVETA DEL RACÓ BORRAS I

Solape hoja 6de7

4322000

7430000

7440000

4319000

GANDIA

VÍA DIANIUM

PLANTA DE ARQUEOLOGÍA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

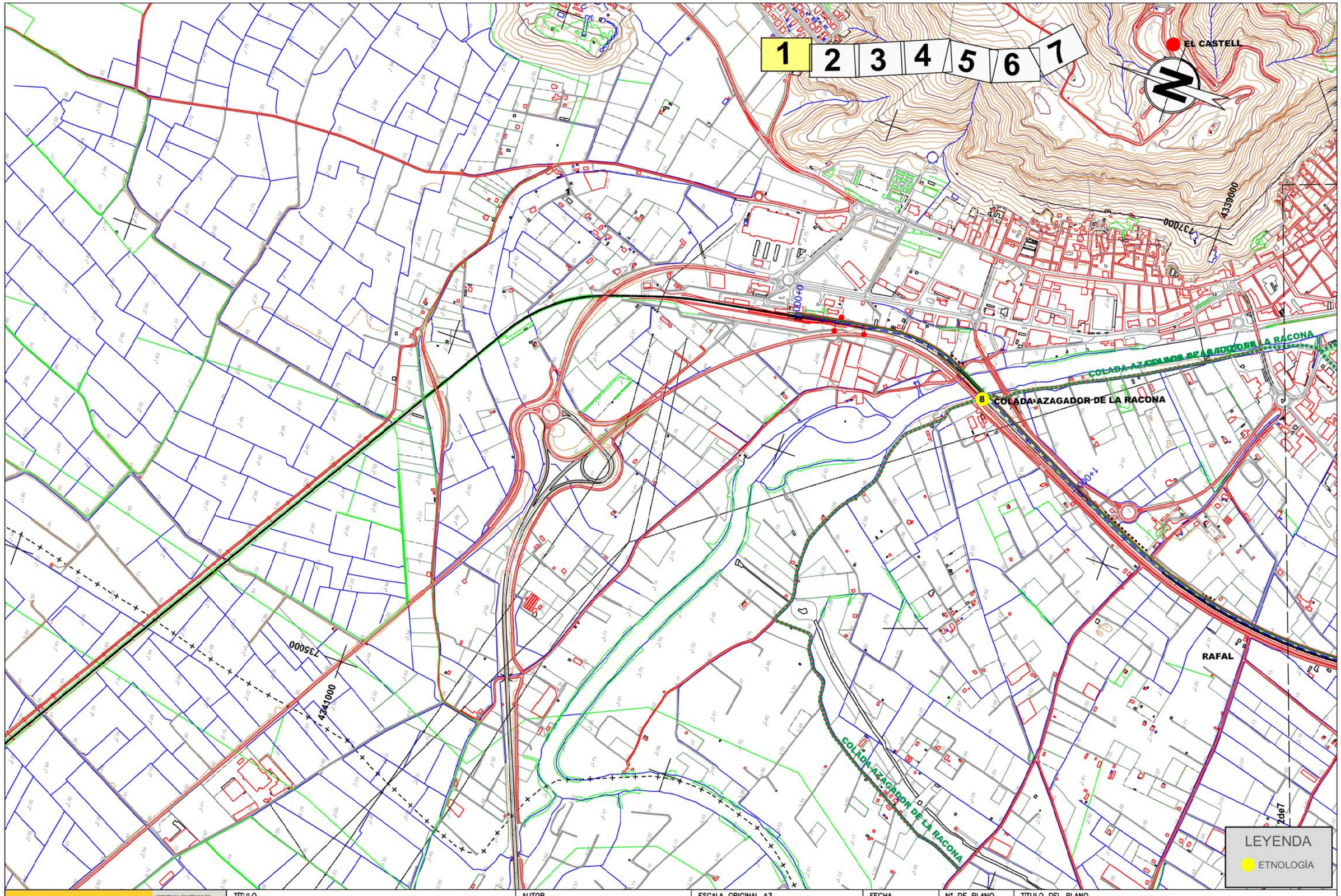
Nº DE PLANO

3

HOJA 7 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

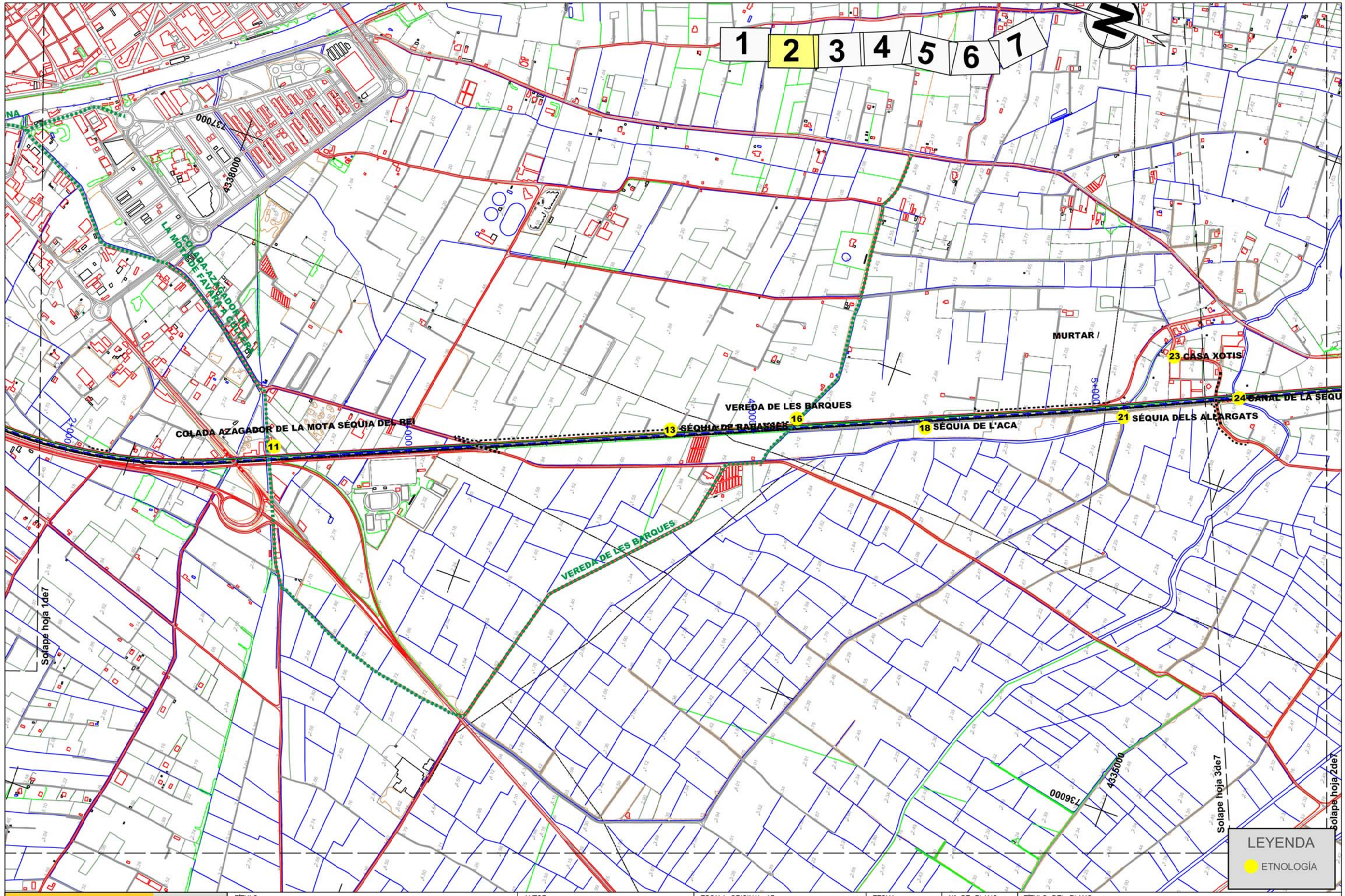
Nº DE PLANO

4

HOJA 1 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

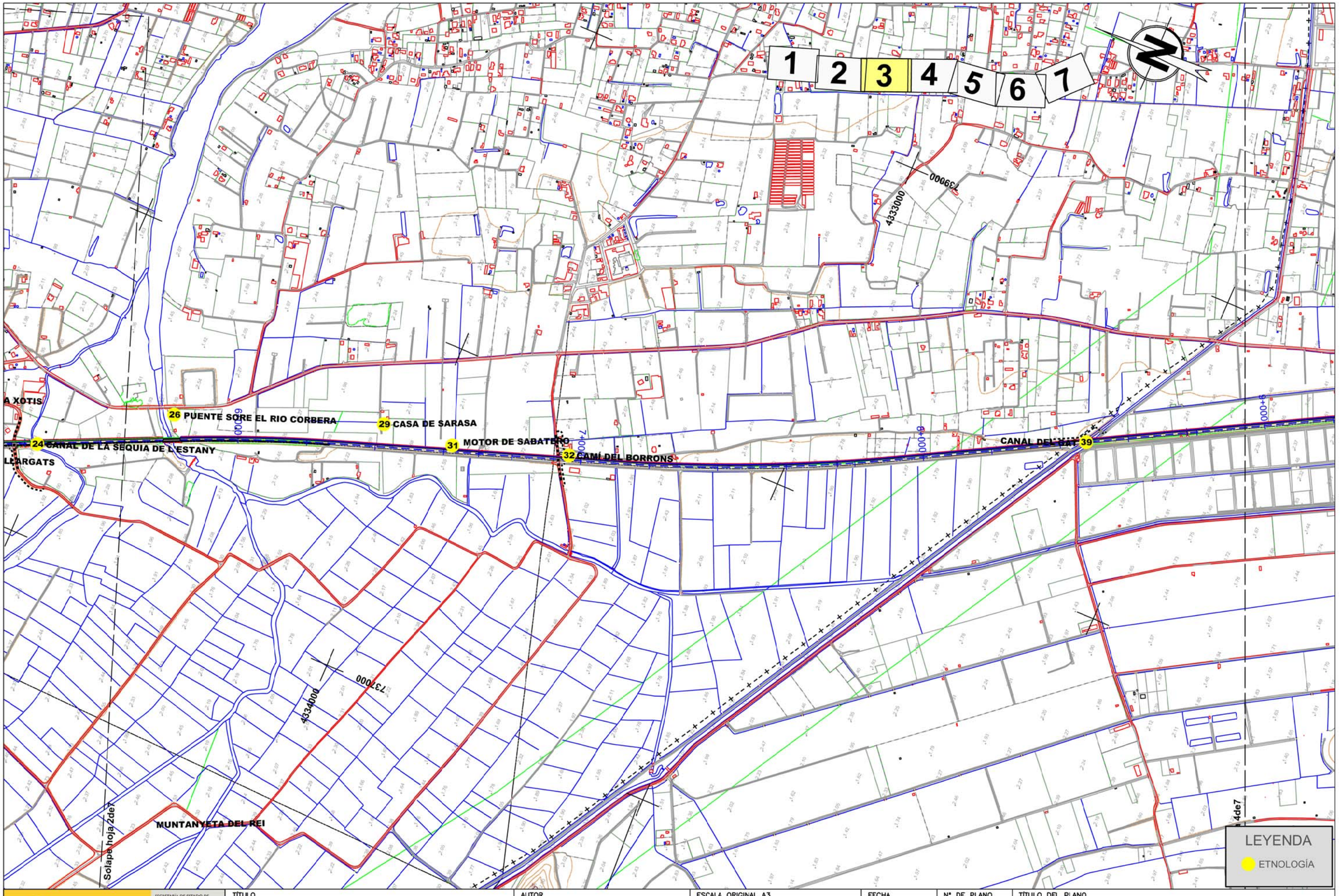
Nº DE PLANO

4

HOJA 2 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

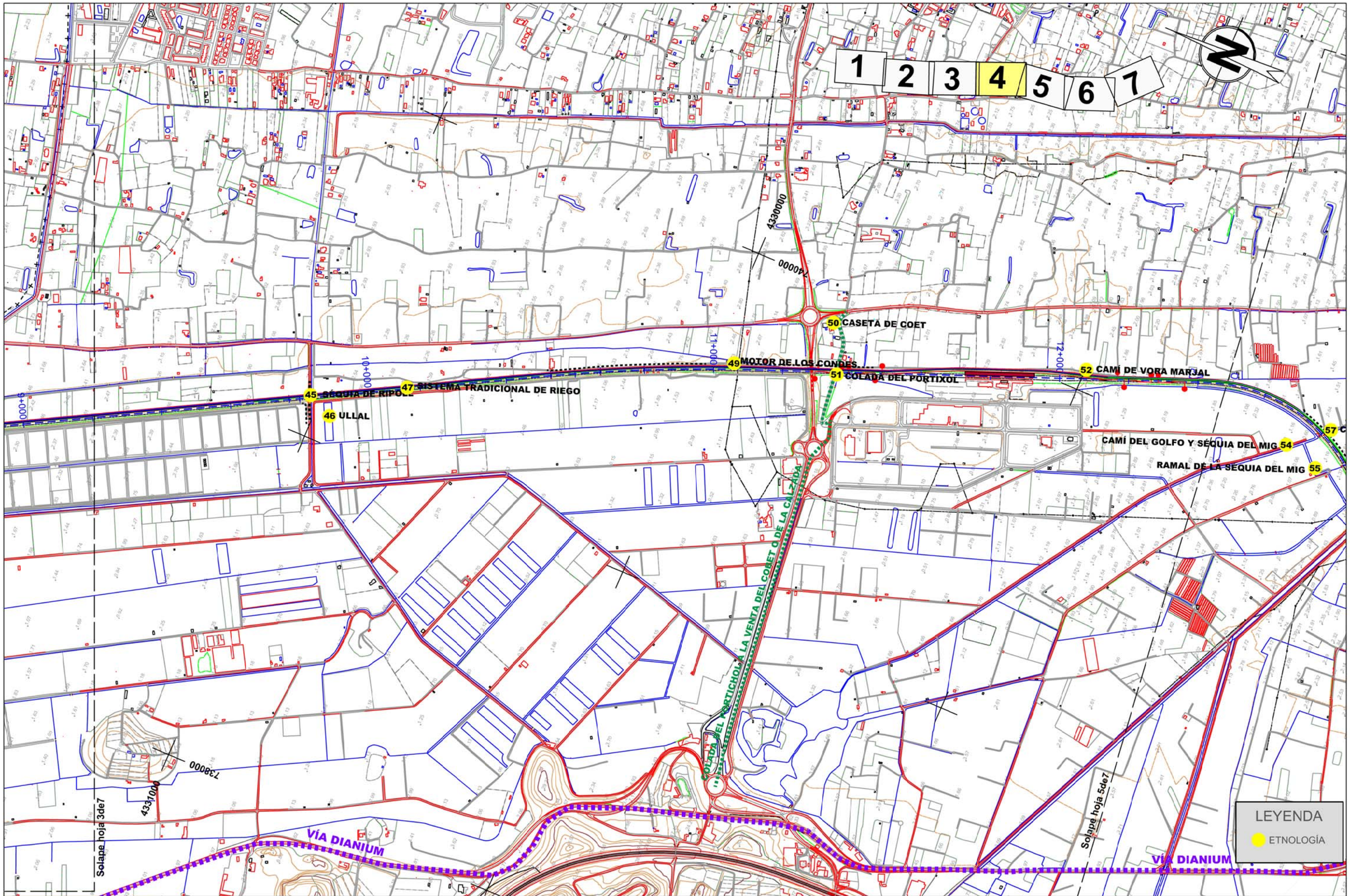
Nº DE PLANO

4

HOJA 3 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

4

HOJA 4 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

N

4326000

741000

54 ACEQUIA DEL MIG

55 ACEQUIA DEL MIG

57 CAMÍ DEL GOLFO

56 MOTOR DEL CAMÍ DE LA SÉQUIA BOVA

14+000

63 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO

15+000

69 CASETA DEL TERME

67 MOTOR DEL SINDICATO DE LA ROQUETA

SEGMENTO DEL PROYECTO

73 MOTOR DE VINYOLES

66 BASSA DE LA

VÍA DIANIUM

76 NORIA DE

75 MOTOR DE VINYO

Solape hoja 4de7

65 VENTA DE BALI

4327000

739000

PENYA MIGDIA

Solape hoja 6de7

LEYENDA

ETNOLOGÍA

\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

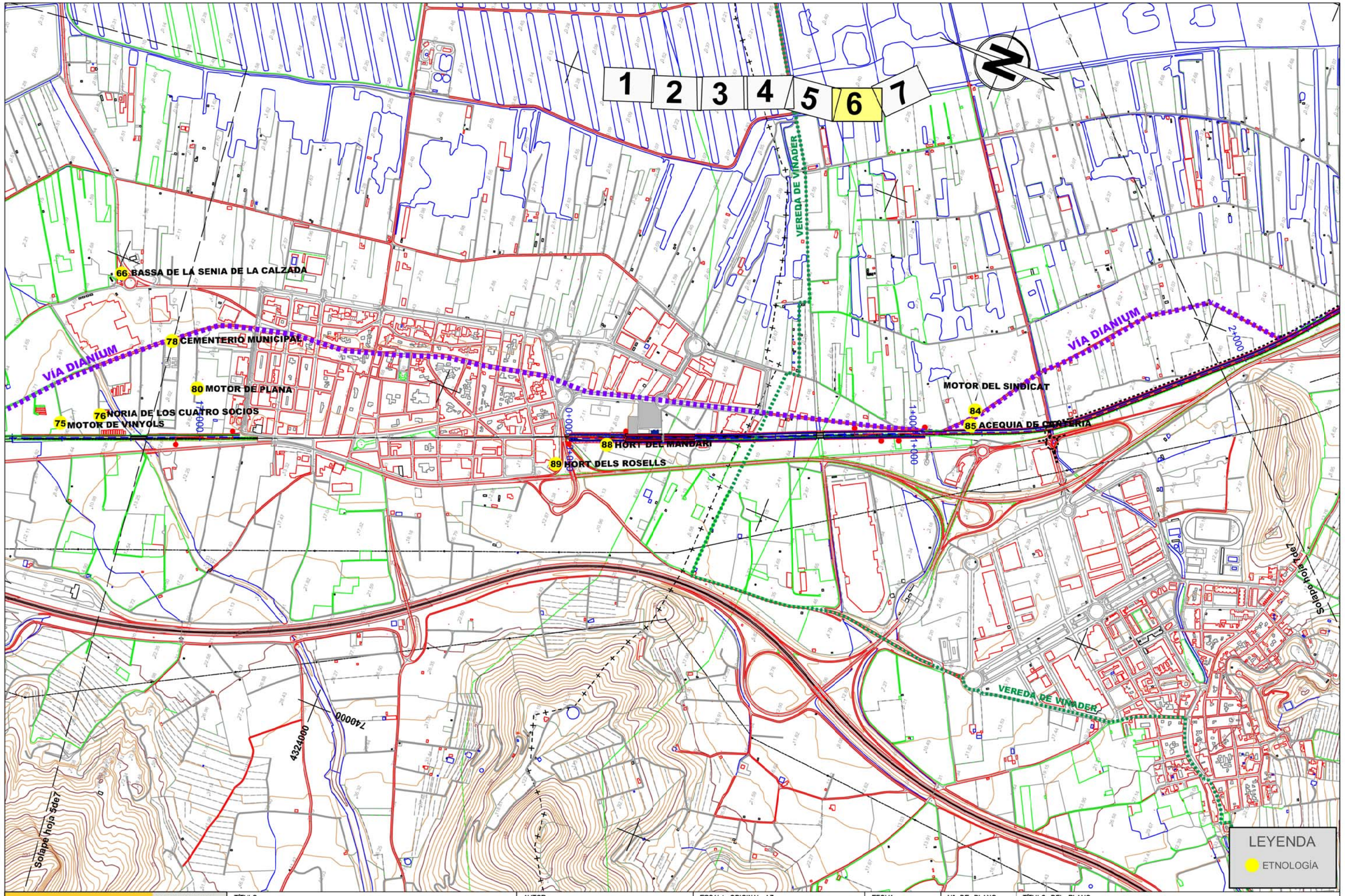
Nº DE PLANO

4

HOJA 5 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

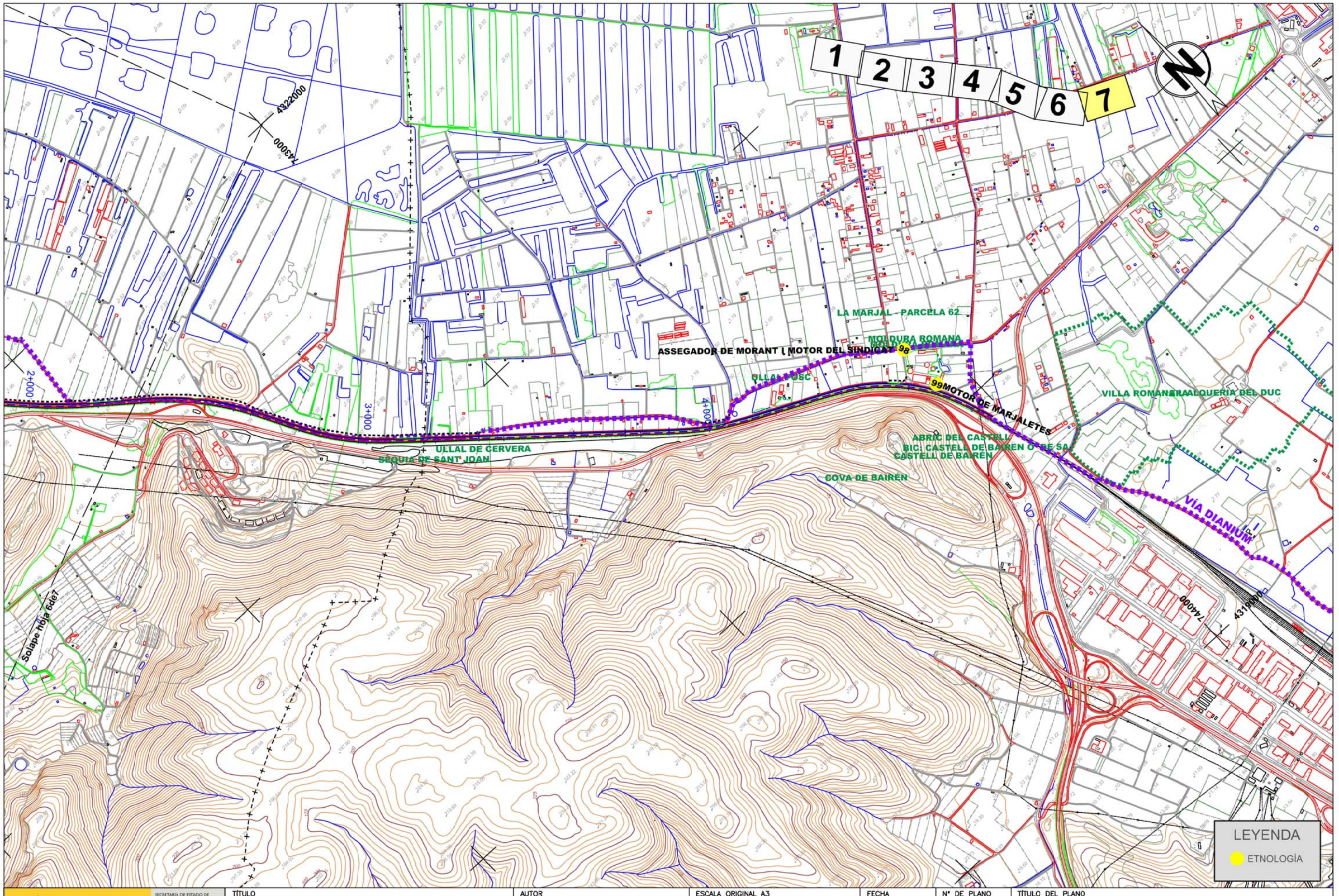
Nº DE PLANO

4

HOJA 6 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\\Planos\PROSPTRAMO 0A REVISION-2 - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

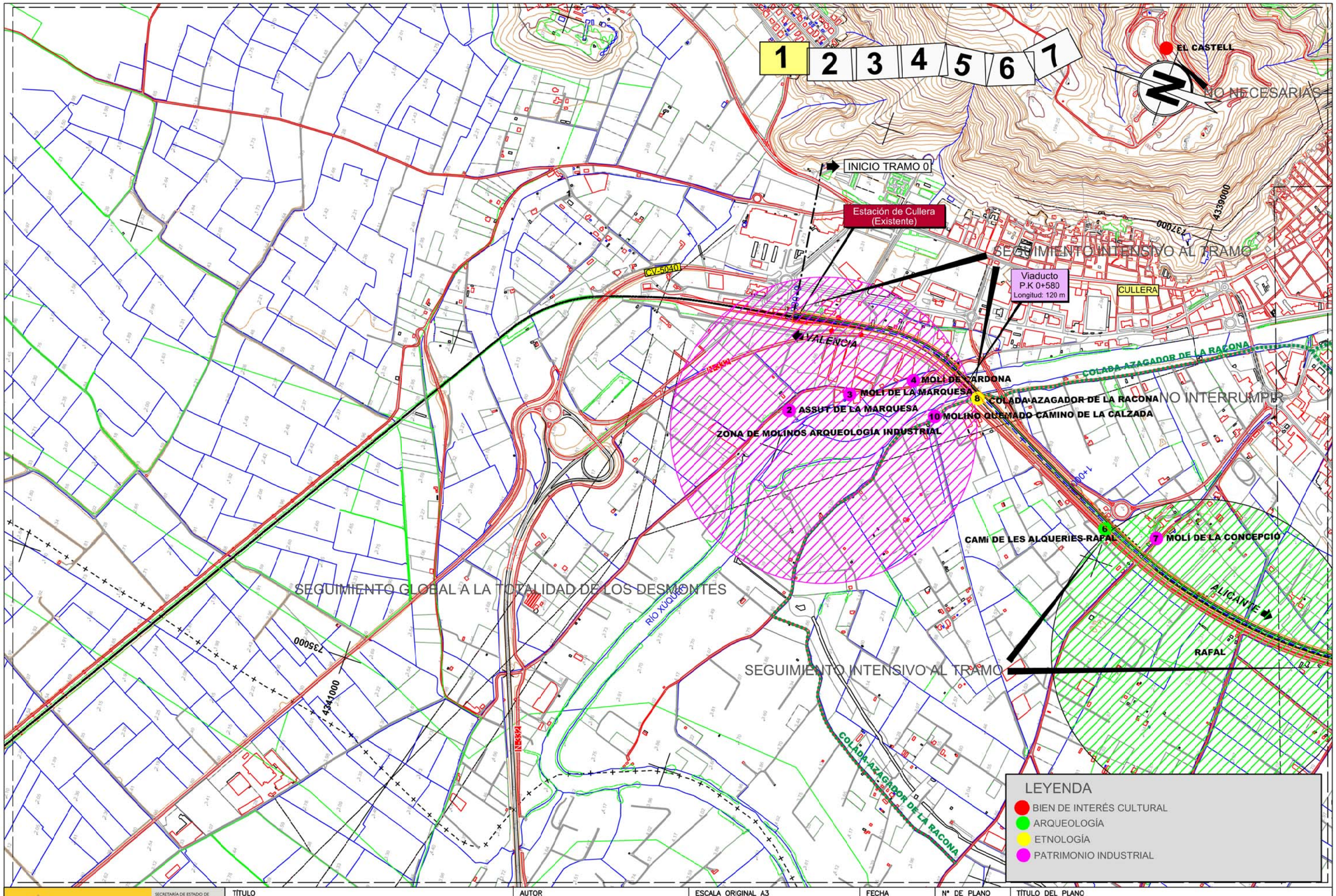
Nº DE PLANO

4

HOJA 7 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0 Alternativa 0A



\\Planos\PLANTA.MEDIDAS CAUTELARESA+B - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 1 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. Alternativa 0A

SEGUIMIENTO GLOBAL A LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

SEGUIMIENTO INTENSIVO AL TRAMO

Paso Superior
N-332 PK 2+493

NO INTERRUMPIR

COLADA AZAGADOR DE LA MOTA SÉQUIA DEL REI

11

Paso Superior
PK 3+215

NO INTERRUMPIR

VEREDA DE LES BARQUES

13 SÉQUIA DE RABASSES

16

18 SÉQUIA DE L'ACA

NO INTERRUMPIR

VEREDA DE LES BARQUES

EL RACHOLAR

SEGUIMIENTO INTENSIVO AL TRAMO

CV-605

COLADA AZAGADOR DE LA MOTA DE FAVARA A CULLERA

MURTAR / POI

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA.MEDIDAS CAUTELARESA+B - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

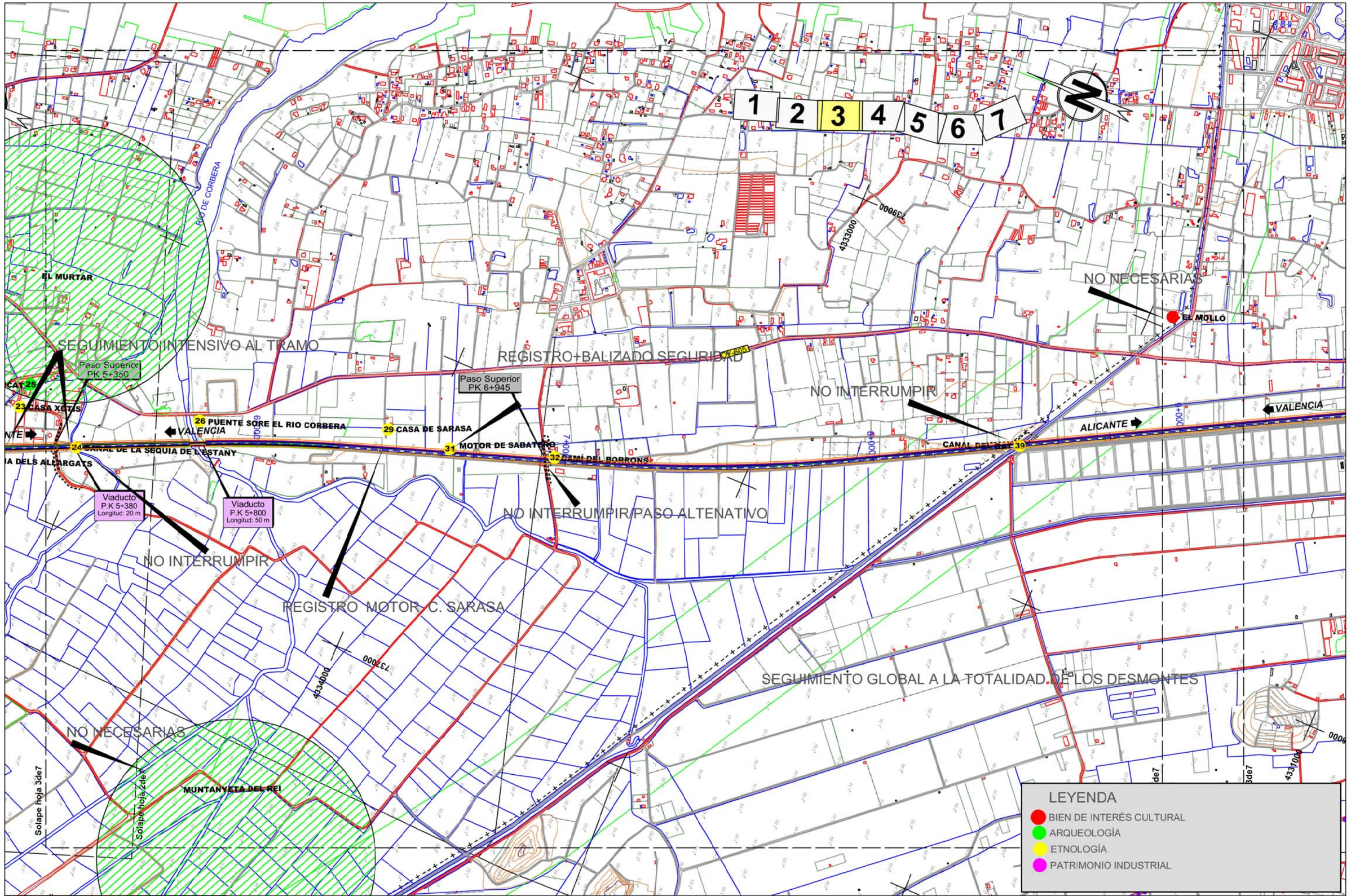
Nº DE PLANO

5

HOJA 2 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. Alternativa 0A



\\Planos\PLANTA.MEDIDAS CAUTELARESA+B - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000 | 0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 3 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

N

NO NECESARIAS

EL MOLLÓ

Paso Superior
PK 9+830

NO INTERRUMPIR

CV-605

REGISTRO

4330000

740000

50 CASETA DE COET

Estación de Tavernes de la Valldigna
(Existente)

NO INTERRUMPIR

49 MOTOR DE LOS CONDES

51 COLADA DEL PORTIXOL

52 CAMÍ DE VORA MARJAL

ALICANTE

VALENCIA

45 SEQUIA DE RIPOLL

47 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO

9+000

10+000

11+000

12+000

NO INTERRUMPIR

Paso Superior
CV-603 PK 11+285

CAMÍ DEL GOLFO Y SÉQUIA DEL MIG 54

RAMAL DE LA SEQUIA DEL MIG 55

57

RESTOS ROMANOS

NO NECESARIAS

COLADA DE LA CALZADA

COLADA DEL PORTICHOLA A LA VENTA DEL COMET O DE LA

CV-603

NO INTERRUMPIR

SEGUIMIENTO GLOBAL A LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

738000

4331000

Solape hoja 3de7

VÍA DIANIUM

VÍA DIANIUM

CASA GUA

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA.MEDIDAS CAUTELARESA+B - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 4 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

N

4326000

741000

TORRE D

66 BASSA DE L

Viaducto
P.K 16+820
Longitud: 45 m

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

VÍA DIANIUM

76 NORIA DE

75 MOTOR DE VINYO

74 VIA DIANIUM

MOTOR DE LA RANDON

73 MOTOR DE VINYOLES

ALICANTE

69 CASETA DEL TERME

71 VIA DIANIUM

67 MOTOR DEL SINDICATO DE LA ROQUETA

16+000

15+000

N-332

Paso Inferior
PK 15+470

TRAMO 0 ALTERNAT

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

SEGUIMIENTO GLOBAL A LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

NO INTERRUMPIR

Paso superior
PK 13+060

Viaducto
P.K 13+070
Longitud: 20 m

57 CAMÍ DEL GOLFO

54 SEQUIA DEL MIG

55 LA SEQUIA DEL MIG

56 MOTOR DEL CAMÍ DE LA SÉQUIA BOVA

13+000

VALENCIA

REGISTRO
BALIZADO DE SEGURIDAD

SEGUIMIENTO INTENSIVO AL TRAMO

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

14+000

63 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO

62 VIA DIANIUM RÁFOL

A-7

VIA DIANIUM 61

MOLETA

Paso Inferior
PK 13+890

64 MOLETA

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

Cabecera hoja Ade7

65 VENTA DE BALI

55b

CASA GUARDA AGUJAS

VIA DIANIUM

ALQUERIA DEL RÁFOL

739000

4327000

PENYA MIGDIA

Cabecera hoja Ade7

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA.MEDIDAS CAUTELARESA+B - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 5 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. Alternativa 0A

TORRE DE GUAITA

NO NECESARIAS

1 2 3 4 5 6 7

N

VEREDA DE VINADER

NO AFECTAR/BALIZADO SEGURIDAD

66 BASSA DE LA SENIA DE LA CALZADA

SONDEOS
SEGUIMIENTO INTENSIVO

Viaducto
P.K 16+820
Longitud: 45 m

Viaducto
P.K 0+730
Longitud: 20 m

BALIZADO SEGURIDAD+REGISTRO
SONDEOS

Estación de Xeraco

78 CEMENTERIO MUNICIPAL

REGISTRO

XERACO

81 NÚCLEO HISTÓRICO TRADICIONAL

VÍA DIANIUM

80 MOTOR DE PLANA

76 NORIA DE LOS CUATRO SOCIOS

75 MOTOR DE VINYOLS

VALENCIA

83 VEREDA DEL VINATER VIA DIANIUM

84

85 ACEQUIA DE CARTERIA

MOTOR DEL SINDICAT

Viaducto
P.K 1+395
Longitud: 20 m

ALICANTE

93 ACEQUIA DE SANT JOAN

90 COVETA DEL

80 HORT DEL MANDARI

89 HORT DELS ROSELLS

87b LA SERVANA-ROMANO

87 LA SERVANA

ENTERRAMIENTOS LA SERVANA

AP-7

117 B
EL CALAMAU

XERESA

VEREDA DE VINADER

SEGUIMIENTO GLOBAL A LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

Solape hoja 5de7

Solape hoja 7del

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA.MEDIDAS CAUTELARESA+B - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 6 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. Alternativa 0A

1 2 3 4 5 6 7

TRAMO 0 ALTERNATIVA 0A

4322000

4300

SONDEO

3+000

FINAL TRAMO TRAMO 0

MARJAL PARCELA 62 100

LA MARJAL - PARCELA 62

MOLDURA ROMANA 101

MOLDURA ROMANA 98

ASSEGADOR DE MORANT I MOTOR DEL SINDICAT

COVA DE BAIRÉN 97 - BSC

VIA DIANIUM 96

VÍA DIANIUM 95

COVA G-70

COVETA DEL RACÓ DE BORRASII-VIA DIANIUM 91

90 COVETA DEL RACÓ DE BORRAS I

VALENCIA

SANT JOAN

ULLAL DE CERVERA

SÉQUIA DE SANT JOAN

N-332

COVETA DEL RACÓ BORRAS I

99 MOLDURA DE MARJALETES

FINAL DE TRAMO

ABRIC DEL CASTELL

BIC. CASTELL DE BAIREN O CASTELL DE BAIREN

COVA DE BAIRÉN

VILLA ROMANA L'ALQUERIA DEL DUC

VÍA DIANIUM

7+400

4319000

GANDIA

SEGUIMIENTO INTENSIVO AL TRAMO

SEGUIMIENTO GLOBAL A LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\\Planos\PLANTA.MEDIDAS CAUTELARESA+B - Copia.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

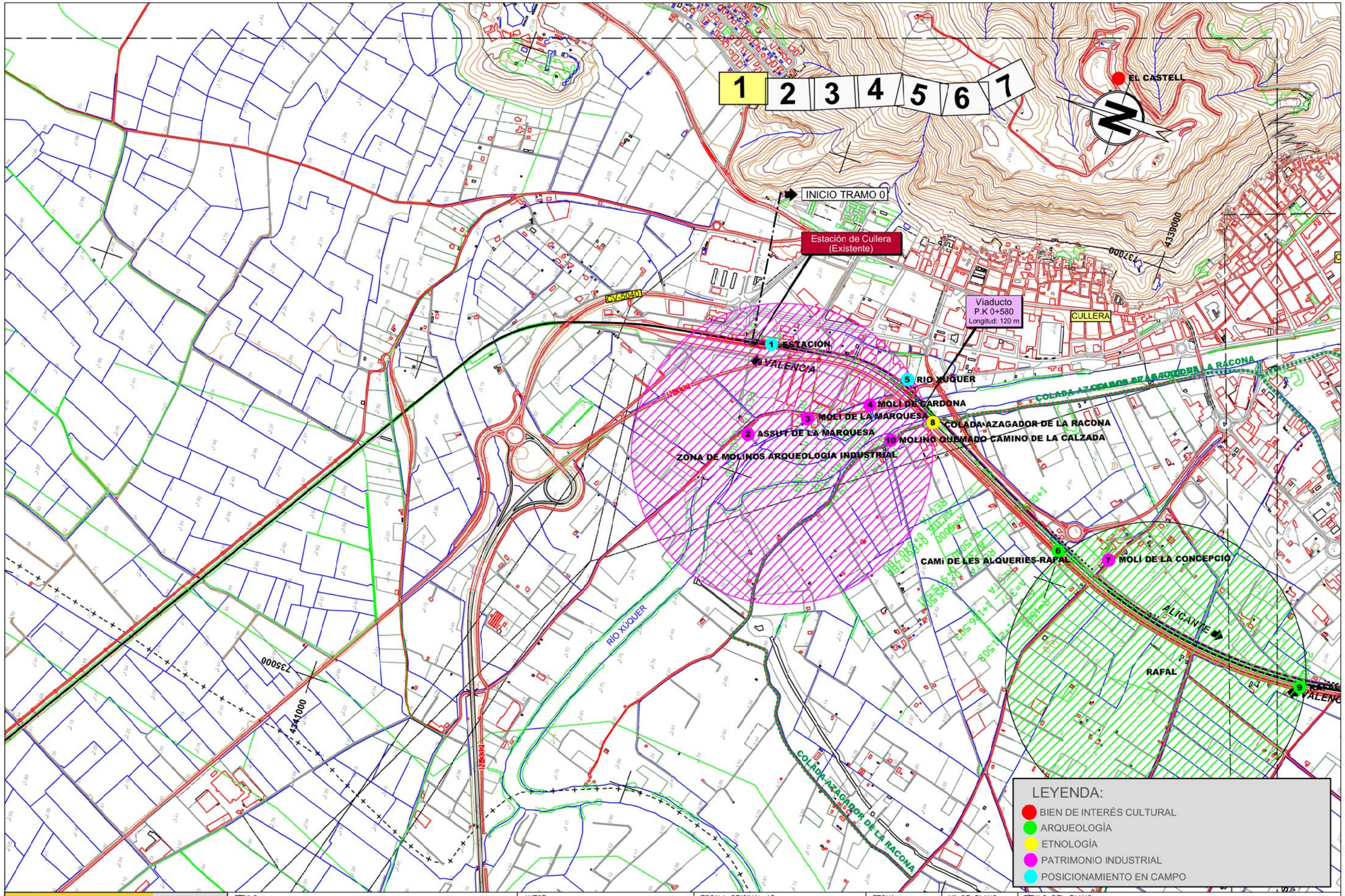
Nº DE PLANO

5

HOJA 7 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. Alternativa 0A



\\Planos\..PLANTA DE PROSPECCIÓN REV 4 0B..dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 1 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0B.

1 2 3 4 5 6 7

CULLERA

CV-605

Paso Superior
N-332 PK 2+493

Paso Superior
PK 3+215

Paso Superior
PK 5+350

Viaducto
P.K 5+380
Longitud: 20 m

COLADA AZAGADOR DE LA MOTA SÉQUIA DEL REI

COLADA AZAGADOR DE LA MOTA DE FAVARA A CULLERA

9 RAFALMUSSA
A VALENCIA

11

12 PASO A NIVEL

13 SÉQUIA DE RABASSES

14 SECADERO DE ARROZ

15 MARGEN DE SEGURIDAD

16 VEREDA DE LES BARQUES

17 CREMADOR

18 SÉQUIA DE L'ACA

19 BANDA DE PASO

20 PARCELAS ABANDONADAS

21 SÉQUIA DELS ALLARGATS

22 PASO A NIVEL

23 CASA XOTIS

24 CANAL DE LA SEQU

25 MURTAR / PONT TRENCAT

ALICANTE

EL MURTAR

EL RACHOLAR

VEREDA DE LES BARQUES

Solape hoja 1de7

Solape hoja 3de7

LEYENDA:

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\Planos\.PLANTA DE PROSPECCIÓN REV 4 0B..dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 2 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0B.

1 2 3 4 5 6 7

N

RÍO DE CORBERA

EL MURTAR

Paso Superior
PK 5+350

Paso Superior
PK 6+945

CV-605

EL MOLLÓ

A XOTIS

LLARGATS

VALENCIA

ALICANTE

22 24 CANAL DE LA SEQUIA DE L'ESTANY

26 PUENTE SORE EL RIO CORBERA

27 ZONA DE ESTUDIO

28 ZONA DE ESTUDIO

29 CASA DE SARASA

30 MARGEN DE SEGURIDAD

31 MOTOR DE SABATERO

32 CAMÍ DEL BORRONS

33 BANDA DE PASO

34 ZONA DE ESTUDIO

35 ARROZALES-CANAL DE BORRONS

36 ARROZALES

37 ZONA DE PROYECTO

38 ZONA DE ESTUDIO

39 CANAL DEL GAT

40 AMBITO DE PROYECTO

41 VIVEROS ABANDONADOS

42 ZONA DE ESTUDIO

43

Viaducto
P.K 5+380
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 5+800
Longitud: 50 m

MUNTANYETA DEL REI

Solape hoja 2 de 7

739000
4333000

LEYENDA:

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\Planos\.PLANTA DE PROSPECCIÓN REV 4 0B..dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 3 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0B.

1 2 3 4 5 6 7

N

EL MOLLÓ

Paso Superior
PK 9+830

CV-605

PARCELA EN TRANSFORMACIÓN 44

VALENCIA

42 ZONA DE ESTUDIO

43 ZONA DE ESTUDIO

45 SÉQUIA DE RIPOLL

46 ULLAL

47 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO

48 ZONA DE ESTUDIO

49 MOTOR DE LOS CONDES

50 CASETA DE COET

51 COLADA DEL PORTIXOL

53 ESTACIÓN DE TAVERNES

Estación de Tavernes de la Valldigna
(Existente)

52 CAMÍ DE VORA MARJAL

ALICANTE

CAMÍ DEL GOLFO Y SÉQUIA DEL MIG 54

RAMAL DE LA SÉQUIA DEL MIG 55

Paso Superior
CV-603 PK 11+285

RESTOS ROMANOS

COLADA DEL PORTICHOLA A LA VENTA DEL COBET O DE LA CALZADA

CV-6031

VÍA DIANIUM

Solape hoja 4de7

Solape hoja 3de7

4330000

4340000

4331000

738000

LEYENDA:

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\Planos\.PLANTA DE PROSPECCIÓN REV 4 0B..dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 4 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0B.

1 2 3 4 5 6 7

Paso superior
PK 13+060

Viaducto
P.K 13+070
Longitud: 20 m

Paso Inferior
PK 15+470

Paso Inferior
PK 13+890

57 CAMÍ DEL GOLFO
54 EL MIG
55 ACEQUIA DEL MIG
56 MOTOR DEL CAMÍ DE LA SÉQUIA BOVA
VALENCIA
58 BANDA DEL PROYECTO
59 ÁMBITO DE ESTUDIO
60 RÍO XERACO
63 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO
62 VÍA DIANIUM RÁFOL
61 VÍA DIANIUM
64 MOLETA DEL RÁFOL
65 VENTA DE BALI
65b CASA GUARDA AGUJAS
VÍA DIANIUM
ALQUERÍA DEL RÁFOL
68 LA RATLLA
67 MOTOR DEL SINDICATO DE LA ROQUETA
69 CASETA DEL TERME
70 BARRANCO DE LOS MUERTOS
71 VÍA DIANIUM
72 SEGMENTO DEL PROYECTO
73 MOTOR DE VINYOLES
74 VÍA DIANIUM
75
AP-7
N-332
4326000
741000
4327000
739000
15+000
14+000
13+000
12+000
11+000
10+000
9+000
8+000
7+000
6+000
5+000
4+000
3+000
2+000
1+000
0+000

LEYENDA:
- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\\Planos\.PLANTA DE PROSPECCIÓN REV 4 0B..dwg

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR
JAVIER CASADO BARAHONA
TRN Ingeniería

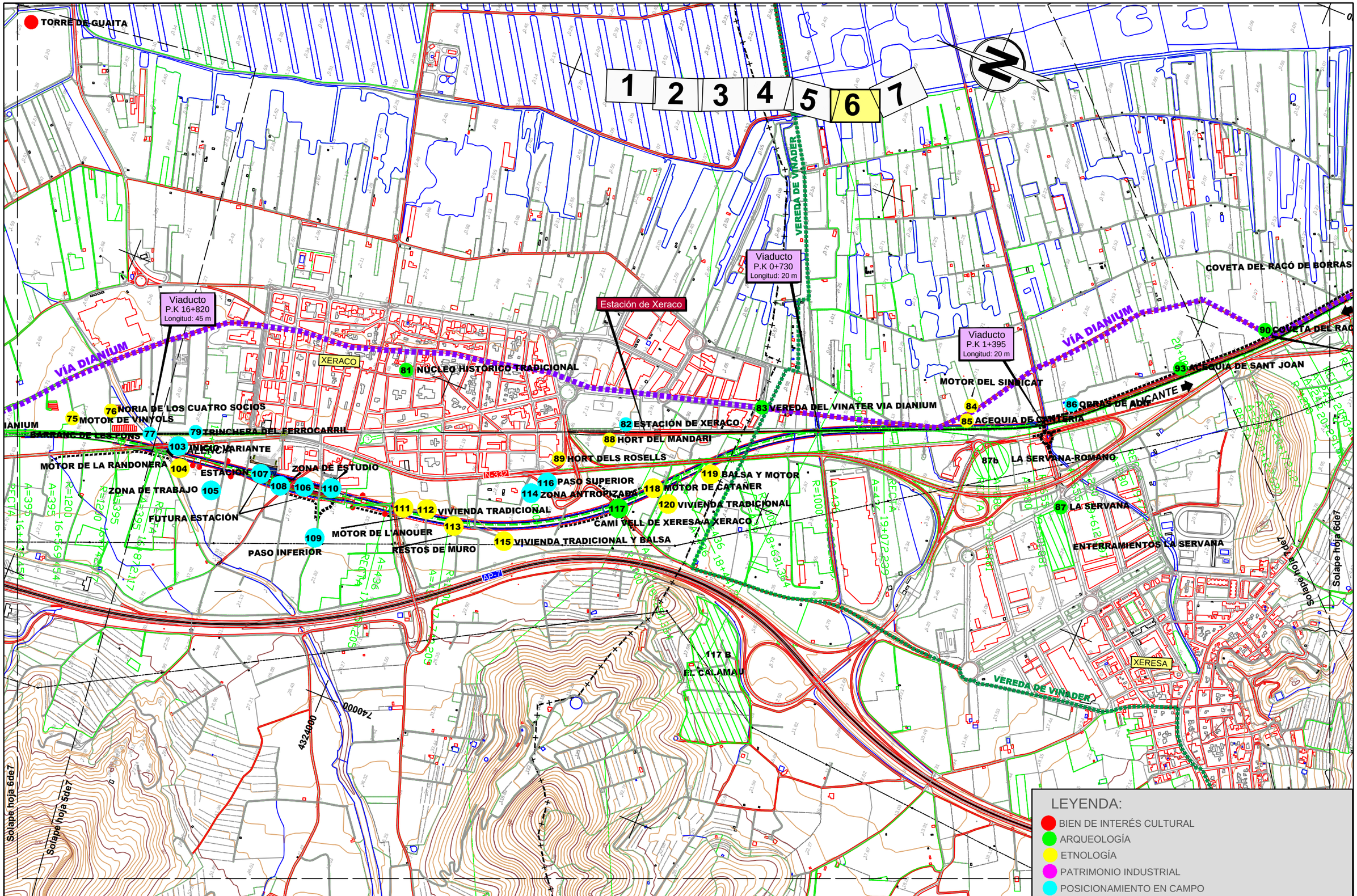
ESCALA ORIGINAL A3
1:10.000
0 100 200 m
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
JUNIO 2019

Nº DE PLANO
2

HOJA 5 DE 7

TÍTULO DEL PLANO
PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0B.



\Planos\.PLANTA DE PROSPECCIÓN REV 4 0B..dwg

LEYENDA:

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

2

HOJA 6 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0B.

1 2 3 4 5 6 7

N

FINAL TRAMO TRAMO 0

MARJAL PARCELA 62

LA MARJAL – PARCELA 62

MOLDURA ROMANA

ASSEGADOR DE MORANT I MOTOR DEL SINDICAT

COVETA DEL RACÓ DE BORRASII-VIA DIANIUM

COVETA DEL RACÓ DE BORRAS I

VALENCIA

SANT JOAN

EXCAVACIÓN DE MARJAL

ACCESO A ULLAL FOSC

VÍA DIANIUM

COVA DE BAIREN

ULLAL FOSC

MOTOR DE MARJALETES

FINAL DE TRAMO

ULLAL DE CERVERA

SEQUIA DE SANT JOAN

COVA G-70

N-332

COVETA DEL RACÓ BORRAS I

ABRIC DEL CASTELL

BIC CASTELL DE BAIREN O CASTELL DE BAIREN

COVA DE BAIREN

VILLA ROMANA L'ALQUERIA DEL DUC

GANDIA

4322000

4315000

7+400

Fin de hoja 6de7

LEYENDA:

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL
- POSICIONAMIENTO EN CAMPO

\\Planos\.PLANTA DE PROSPECCIÓN REV 4 0B..dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

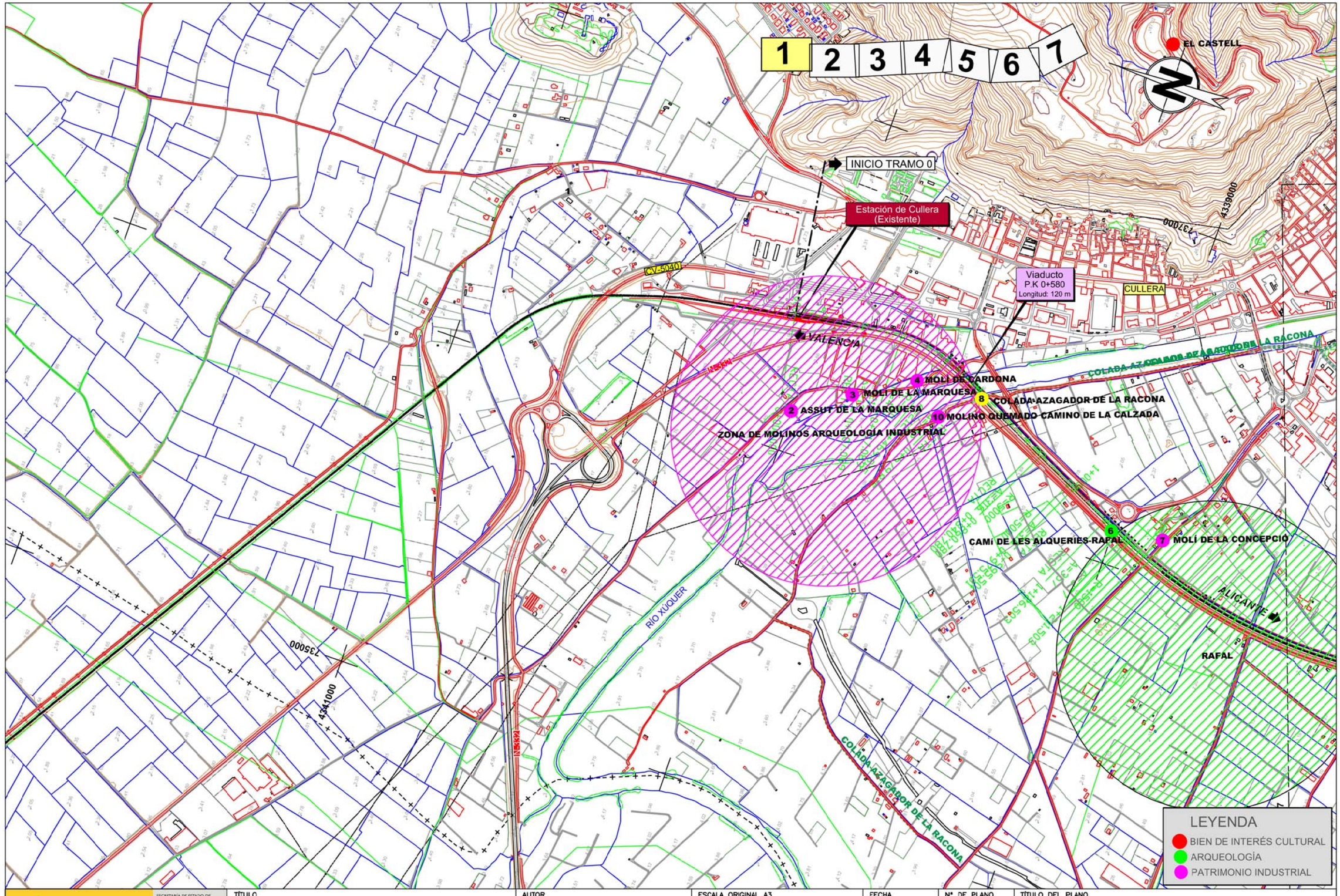
Nº DE PLANO

2

HOJA 7 DE 7

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE PROSPECCIÓN PATRIMONIAL
Tramo 0 Alternativa 0B.



\\Planos\PLANTA DE ARQUEOLOGIA ALT 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

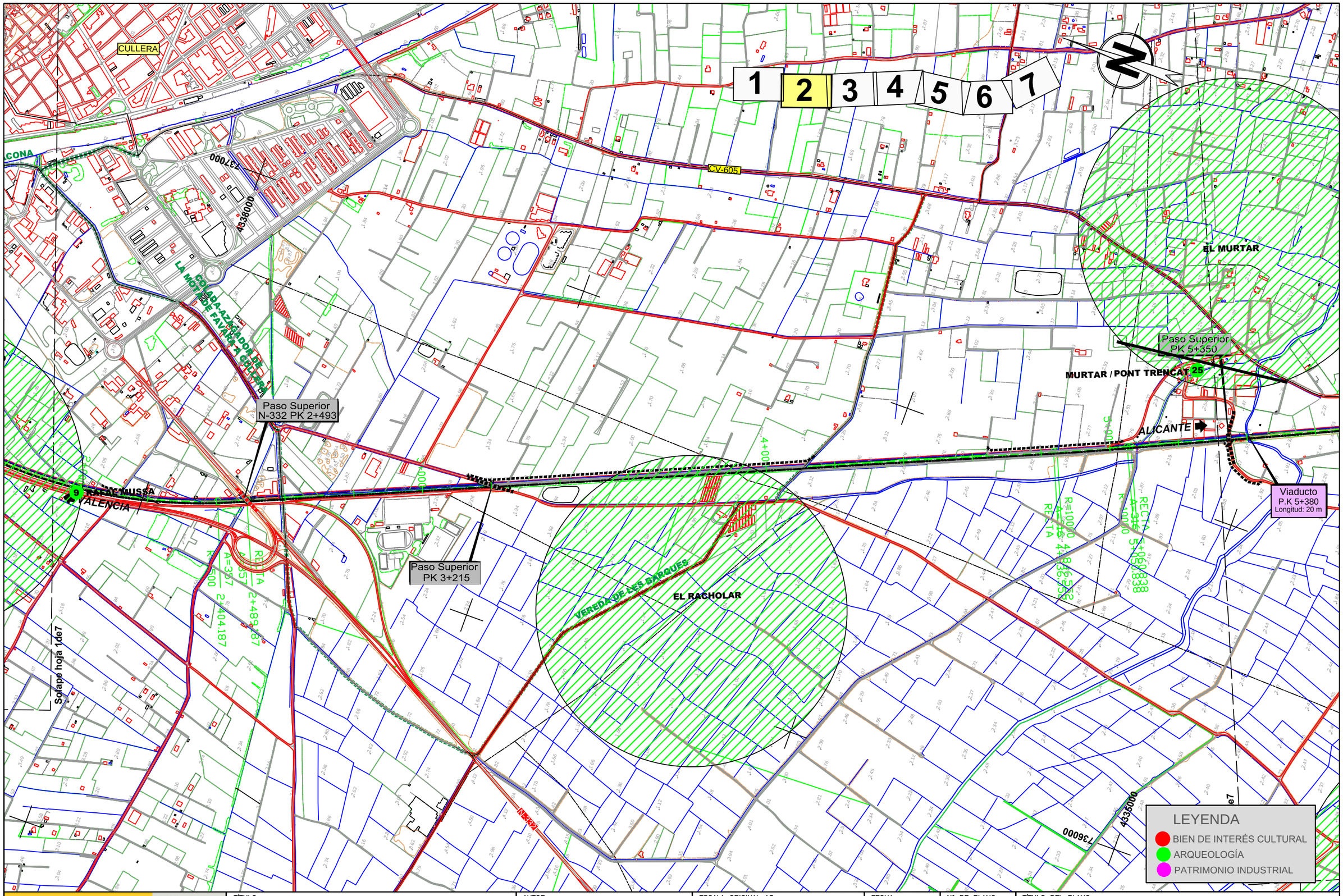
Nº DE PLANO

3

HOJA 1 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 ALTERNATIVA 0 B.



\Planos\PLANTA DE ARQUEOLOGIA ALT 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

3

HOJA 2 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 ALTERNATIVA 0 B.

1 2 3 4 5 6 7

N

RÍO DE CORBERA

Paso Superior
PK 5+350

Paso Superior
PK 6+945

CV-605

EL MOLLÓ

VALENCIA

ALICANTE

Viaducto
P.K 5+380
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 5+800
Longitud: 50 m

RECTA
A=316
R=5000

MUNTANYETA DEL REI

Solape hoja 2 de 7

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA DE ARQUEOLOGIA ALT 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

3

HOJA 3 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 ALTERNATIVA 0 B.

1 2 3 4 5 6 7

N

EL MOLLÓ

Paso Superior
PK 9+830

CV-605

VALENCIA

ALICANTE

Estación de Tavernes de la Valldigna
(Existente)

Paso Superior
CV-603 PK 11+285

RESTOS ROMANOS

4330000

4340000

4331000

738000

Solape hoja 3de7

Solape hoja 5de7

VÍA DIANIUM

COLADA DEL PORTICHOL A LA VENTA DEL COBET O DE LA CALZADA

CV-603

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA DE ARQUEOLOGIA ALT 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

3

HOJA 4 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 ALTERNATIVA 0 B.

1 2 3 4 5 6 7

Paso superior
PK 13+060

Viaducto
P.K 13+070
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 16+820
Longitud: 45 m

Paso Inferior
PK 15+470

Paso Inferior
PK 13+890

TORRE DE GUAITA

VÍA DIANIUM

VALENCIA

ALICANTE

VIA DIANIUM RÁFOL

MOLETA DEL RÁFOL

MOLETA

ALQUERÍA DEL RÁFOL

PENYA MIGDIA

4326000

4327000

741000

739000

15+000

16+000

Sobre hoja 4de7

Pa hoja 6de7

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\\Planos\PLANTA DE ARQUEOLOGIA ALT 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

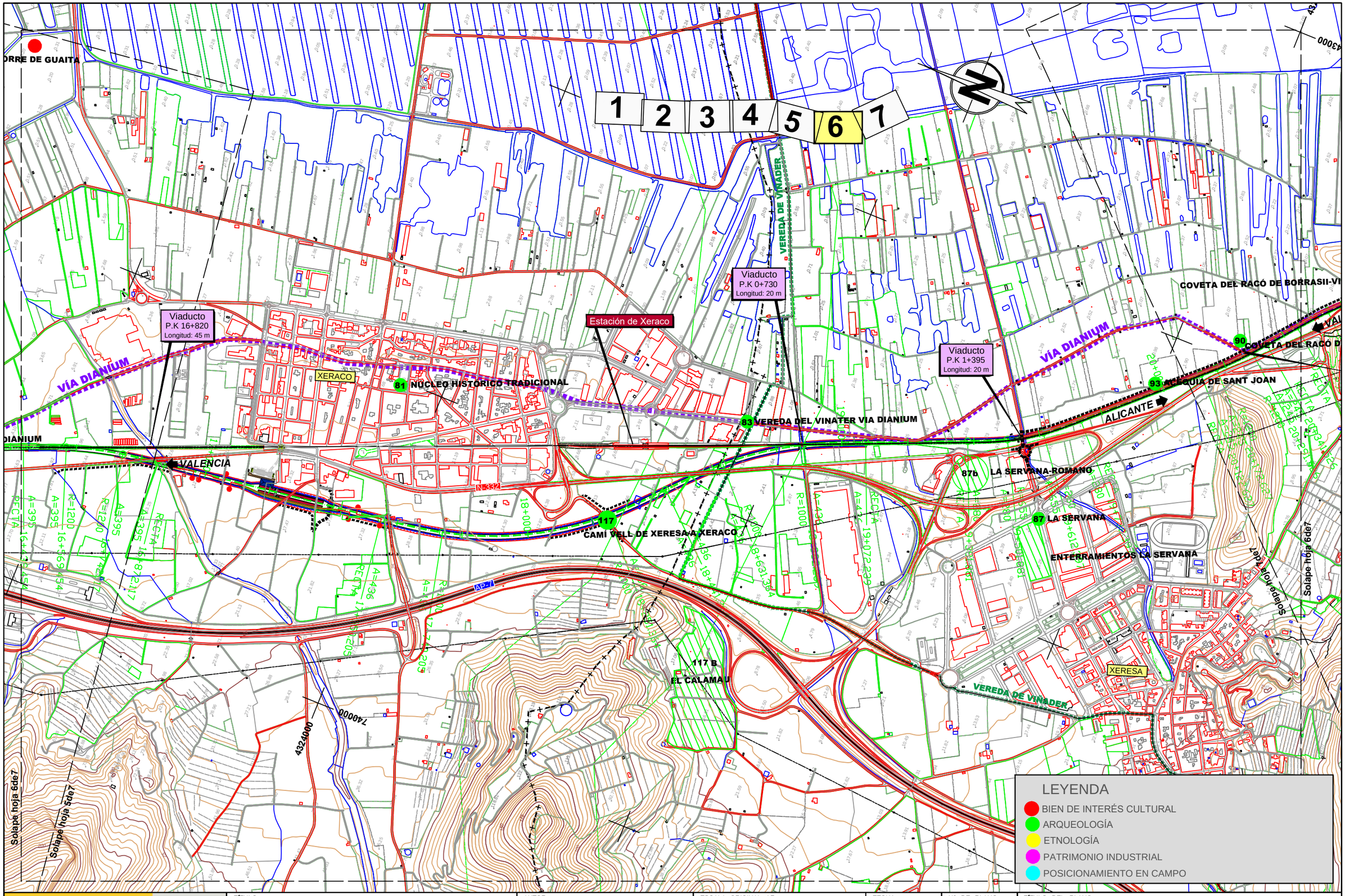
Nº DE PLANO

3

HOJA 5 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 ALTERNATIVA 0 B.



\Planos\PLANTA DE ARQUEOLOGIA ALT 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

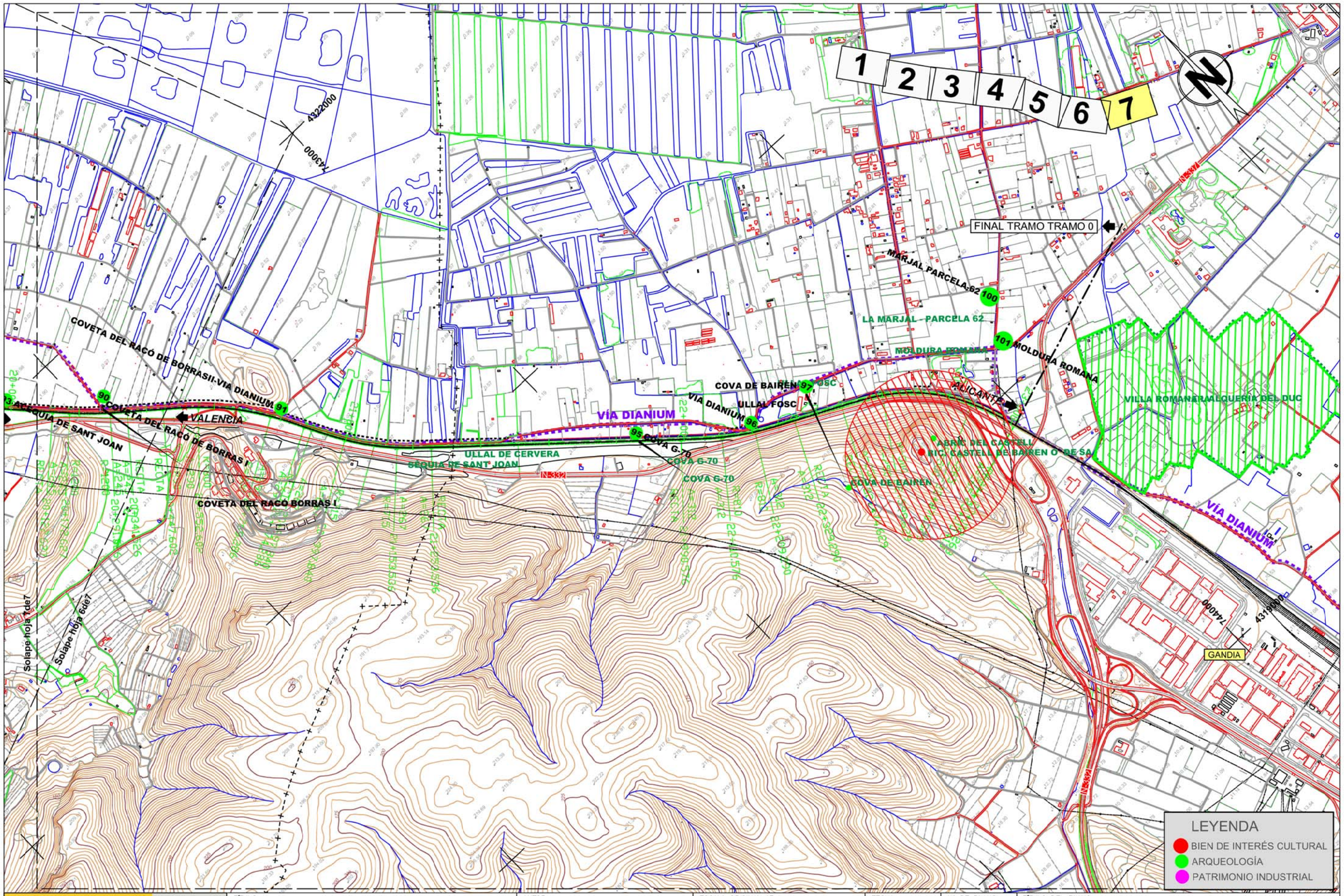
Nº DE PLANO

3

HOJA 6 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 ALTERNATIVA 0 B.



\\Planos\PLANTA DE ARQUEOLOGIA ALT 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

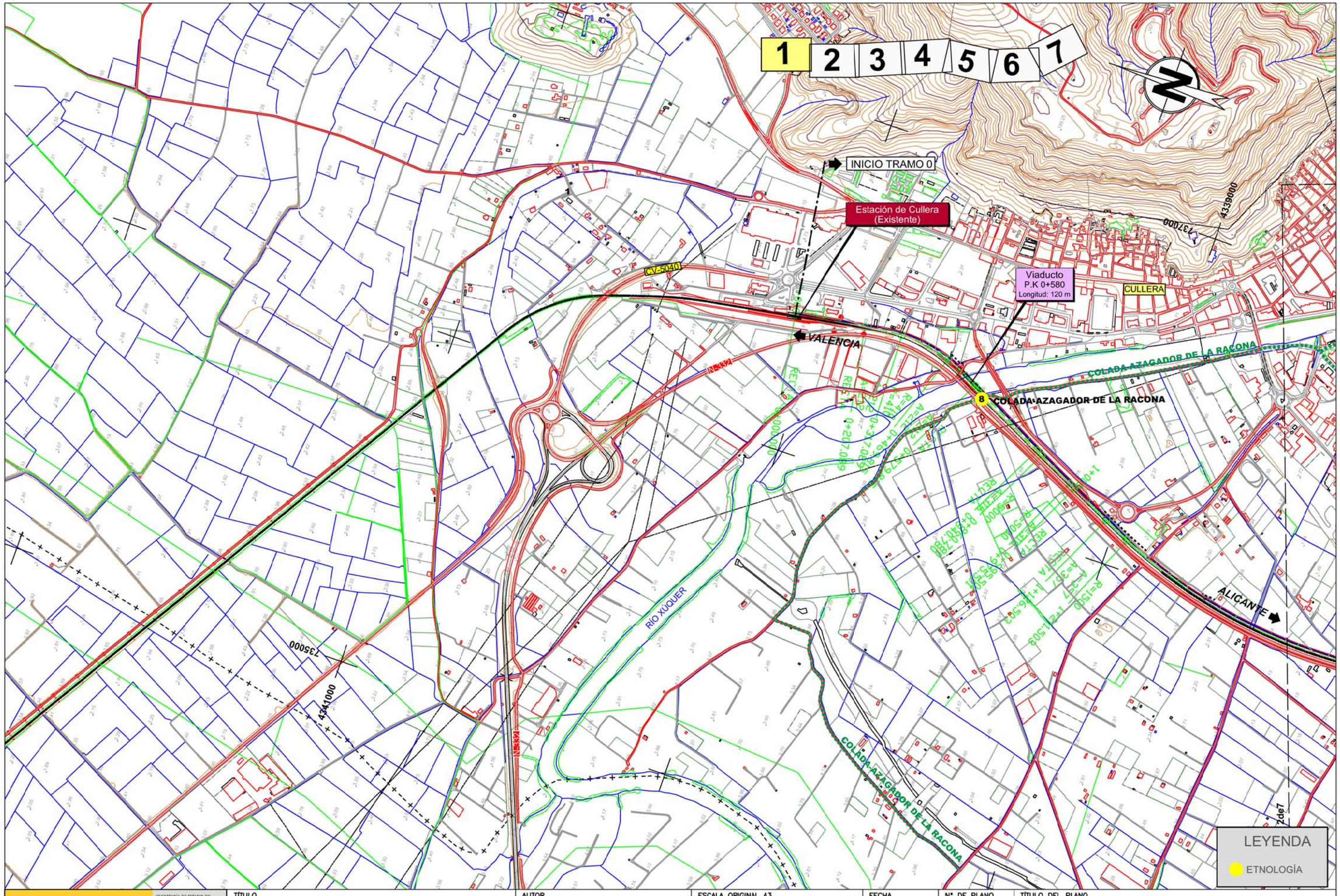
Nº DE PLANO

3

HOJA 7 DE 3

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ARQUEOLOGÍA
Tramo 0 ALTERNATIVA 0 B.



\\Planos\PLANTA DE ETNOLOGIA ALTERNATIVA 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

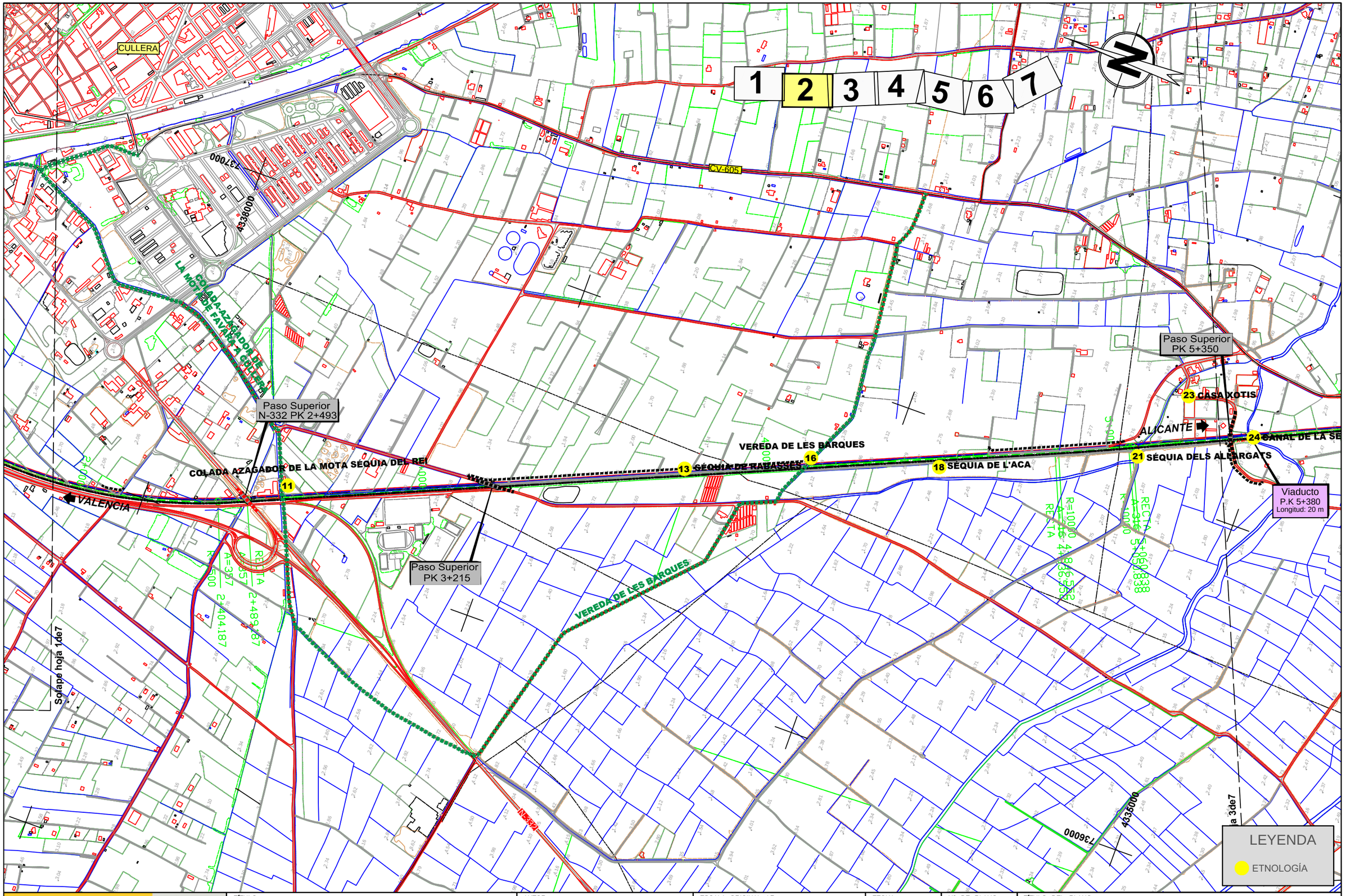
AUTOR
JAVIER CASADO BARAHONA
TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3
1:10.000
0 100 200 m
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
JUNIO 2019

Nº DE PLANO
4
HOJA 1 DE 4

TÍTULO DEL PLANO
PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0. ALTERNATIVA 0 B



\Planos\PLANTA DE ETNOLOGIA ALTERNATIVA 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

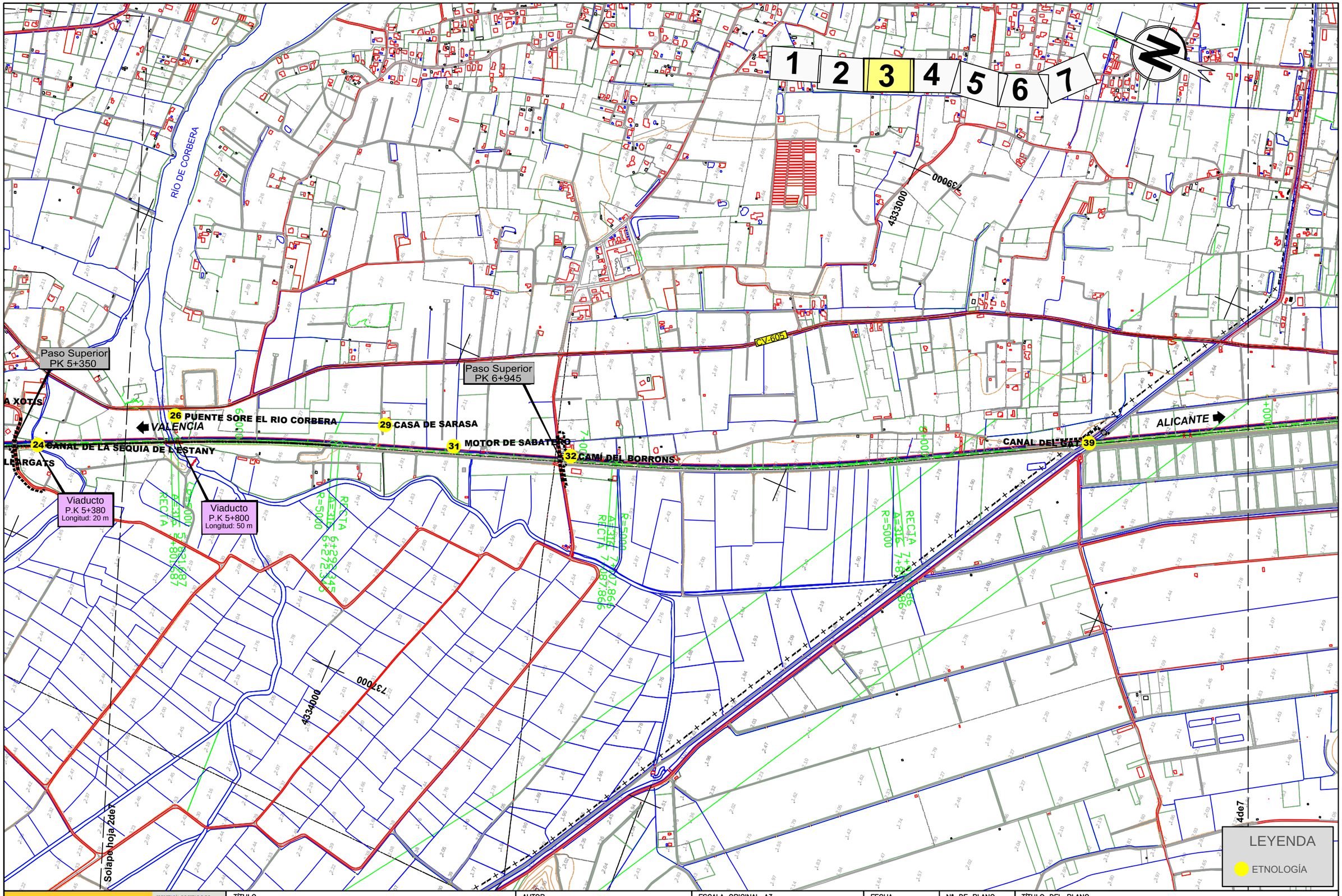
Nº DE PLANO

4

HOJA 2 DE 4

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0. ALTERNATIVA 0 B



\\Planos\PLANTA DE ETNOLOGIA ALTERNATIVA 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

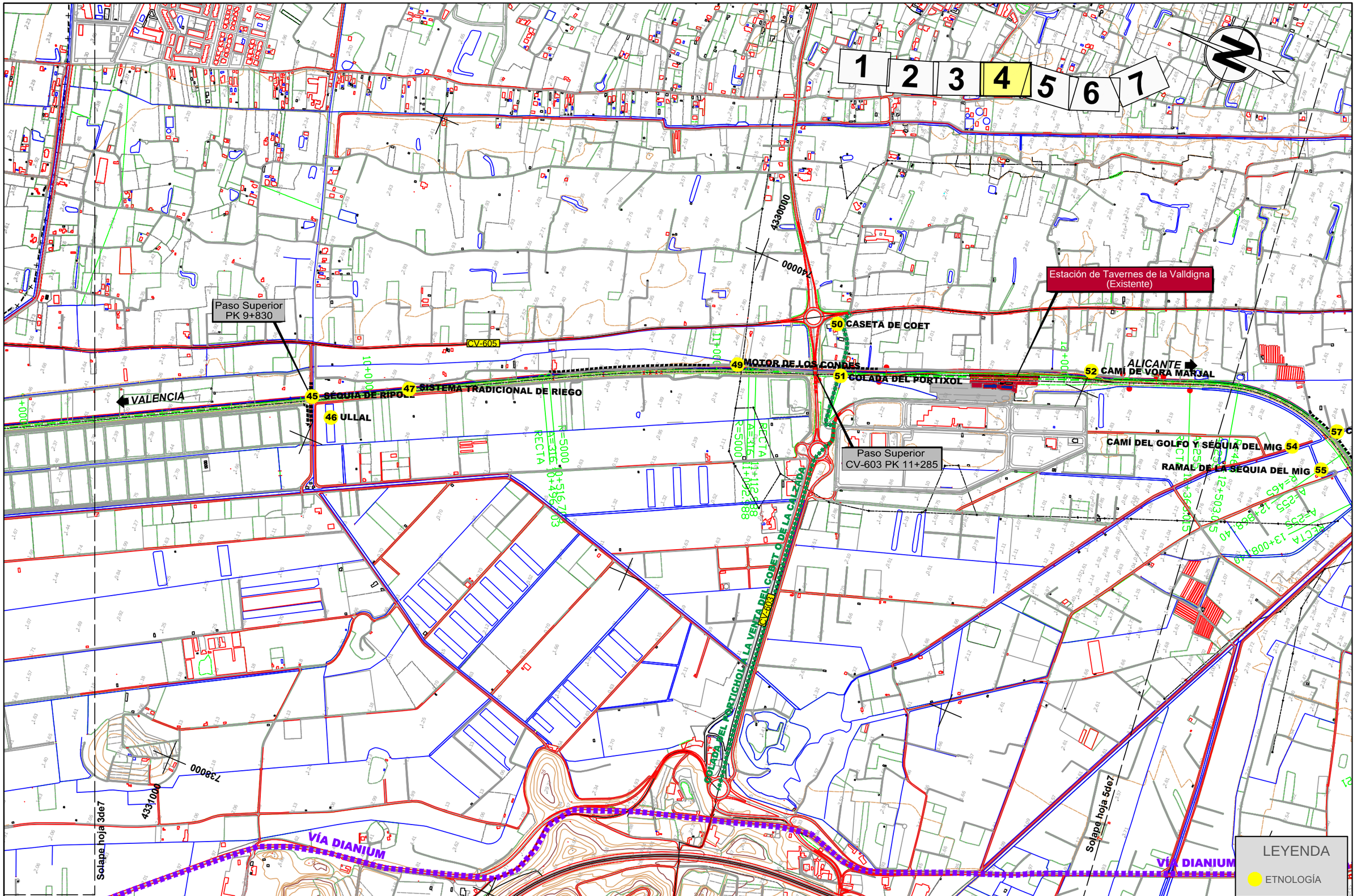
Nº DE PLANO

4

HOJA 3 DE 4

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0. ALTERNATIVA 0 B



\Planos\PLANTA DE ETNOLOGIA ALTERNATIVA 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

4

HOJA 4 DE 4

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0. ALTERNATIVA 0 B

1 2 3 4 5 6 7

Paso superior
PK 13+060

Viaducto
P.K 13+070
Longitud: 20 m

Viaducto
P.K 16+820
Longitud: 45 m

Paso Inferior
PK 15+470

Paso Superior
PK 13+890

57 CAMÍ DEL GOLFO
54 SEQUIA DEL MIG
55 LA SEQUIA DEL MIG
56 MOTOR DEL CAMÍ DE LA SÉQUIA BOVA
63 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO
65 VENTA DE BALI
67 MOTOR DEL SINDICATO DE LA ROQUETA
69 CASETA DEL TERME
73 MOTOR DE VINYOLES
75 MOTOR DE LA RANDON
76 NORIA DE VINYO

VÍA DIANIUM
MOLETA
PENYA MIGDIA
TORRE
VALENCIA
ALICANTE
MADRID

4326000
4327000
741000
739000

Solape hoja 4de7
Solape hoja 6de7

LEYENDA
ETNOLOGÍA

\Planos\PLANTA DE ETNOLOGIA ALTERNATIVA 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

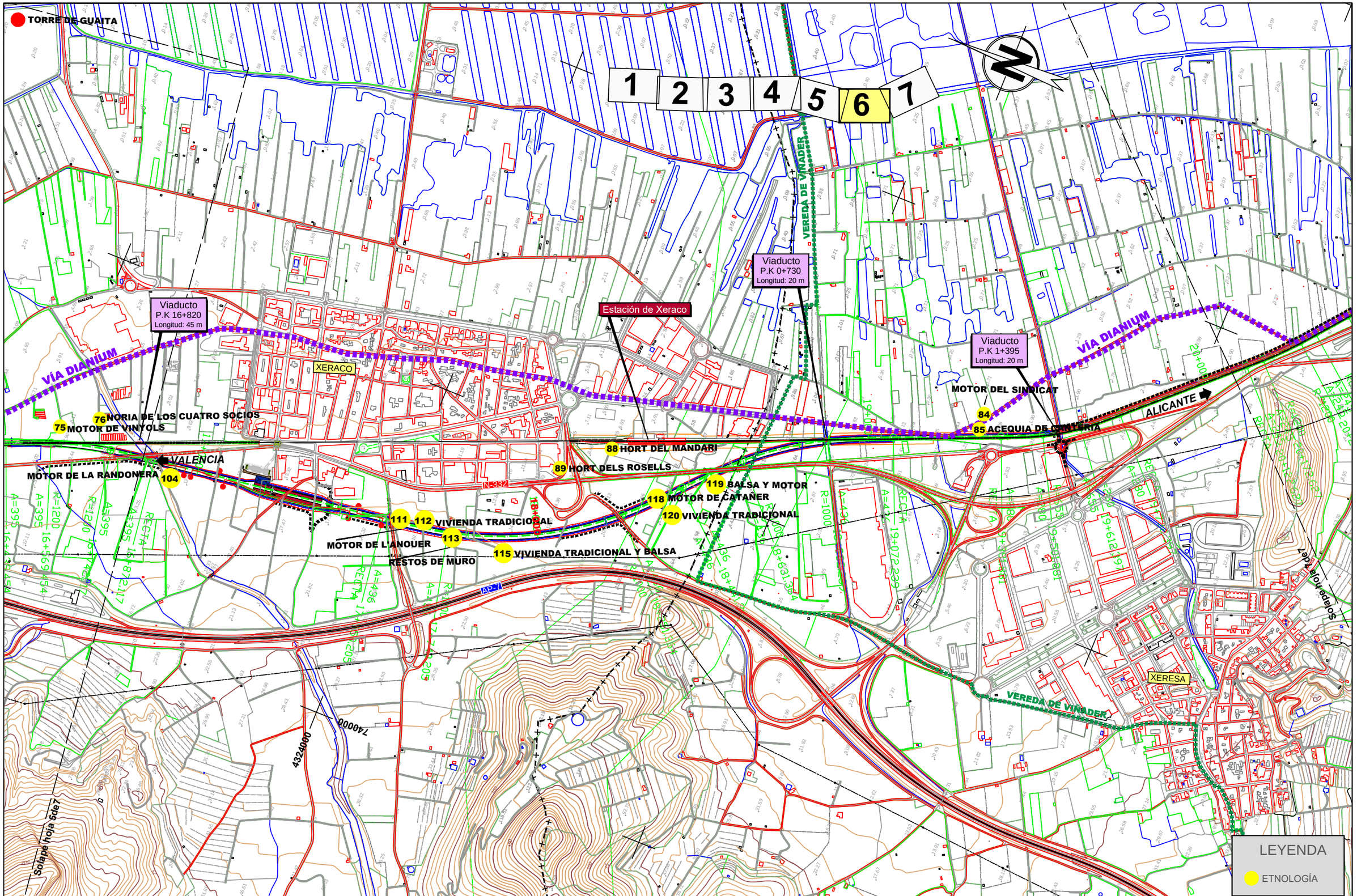
AUTOR
JAVIER CASADO BARAHONA
TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3
1:10.000
0 100 200 m
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
JUNIO 2019

Nº DE PLANO
4
HOJA 5 DE 4

TÍTULO DEL PLANO
PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0. ALTERNATIVA 0 B



\Planos\PLANTA DE ETNOLOGIA ALTERNATIVA 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

4

HOJA 6 DE 4

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0. ALTERNATIVA 0 B

1 2 3 4 5 6 7

N

FINAL TRAMO TRAMO 0

LA MARJAL - PARCELA 62

MOLDURA ROMANA

ASSEGADOR DE MORANT I MOTOR DEL SINDICAT

98

99

102

MOTOR DE BARJALETES

FINAL DE TRAMO

ABRIC DEL CASTELL

BIC. CASTELL DE BAIREN O CASTELL DE BAIREN

COVES DE BAIREN

EPA

VILLA ROMANA L'ALQUERIA DEL DUC

VÍA DIANIUM I

VALENCIA

ULLAL DE CERVERA

SEQUIA DE SANT JOAN

N-332

COVETA DEL RACO BORRAS I

Solape hoja 6de7

4322000

4300

4400

4319000

GANDIA

LEYENDA

ETNOLOGÍA

\\Planos\PLANTA DE ETNOLOGIA ALTERNATIVA 0-B REV 4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

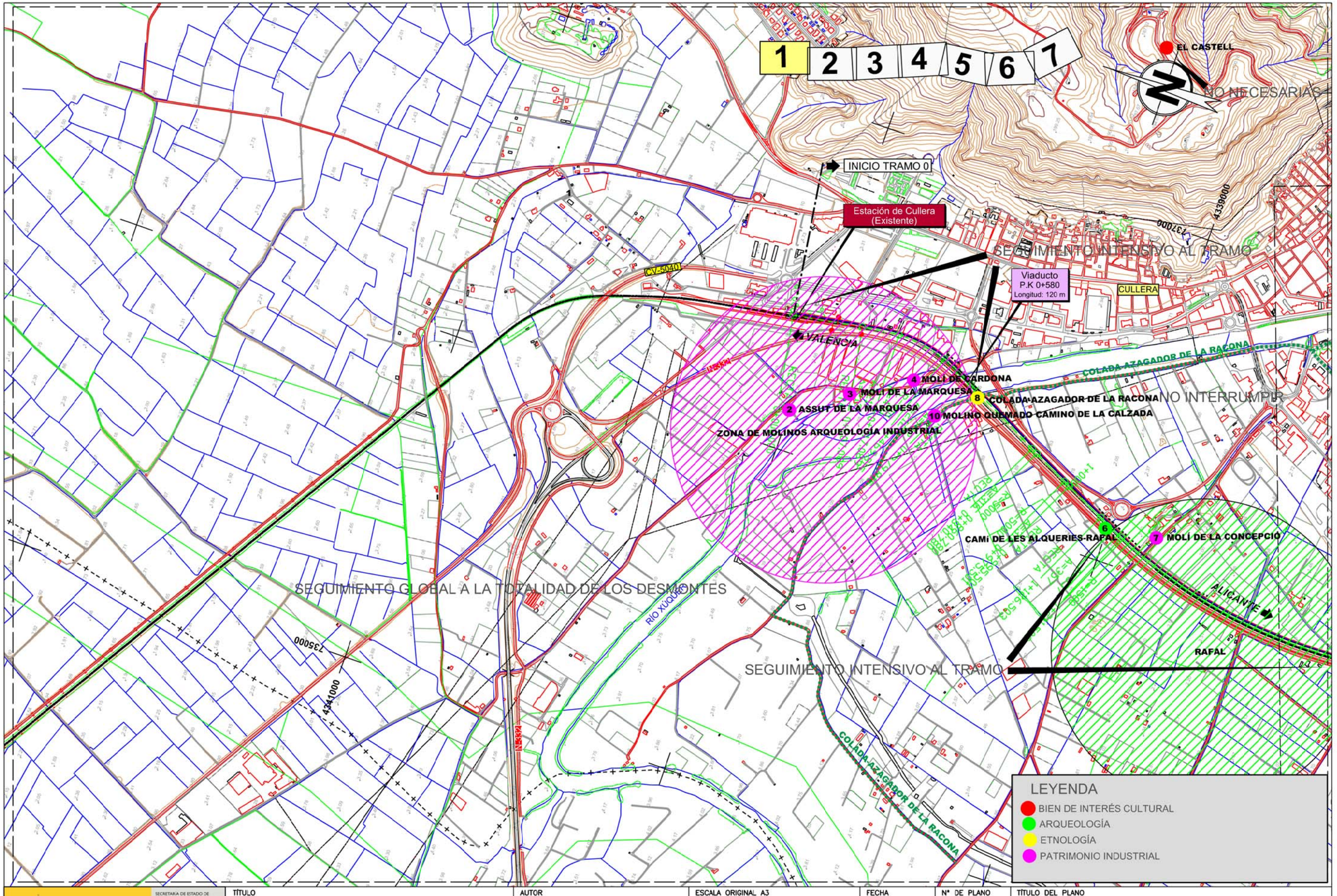
Nº DE PLANO

4

HOJA 7 DE 4

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE ETNOLOGÍA
Tramo 0. ALTERNATIVA 0 B



\Planos\PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES 0-B. REV4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

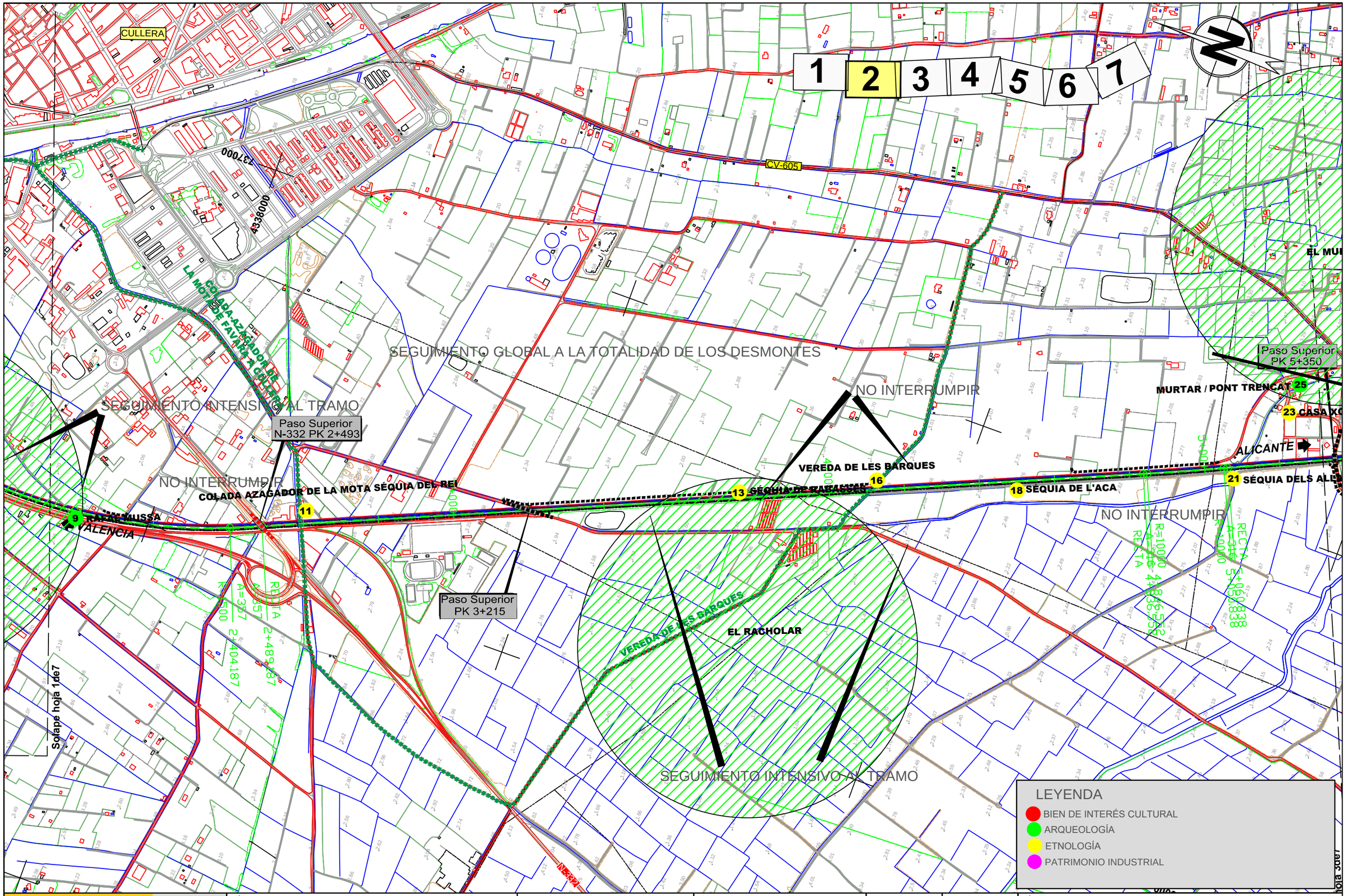
Nº DE PLANO

5

HOJA 1 DE 5

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. ALTERNATIVA 0B



\\Planos\PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES 0-B. REV4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

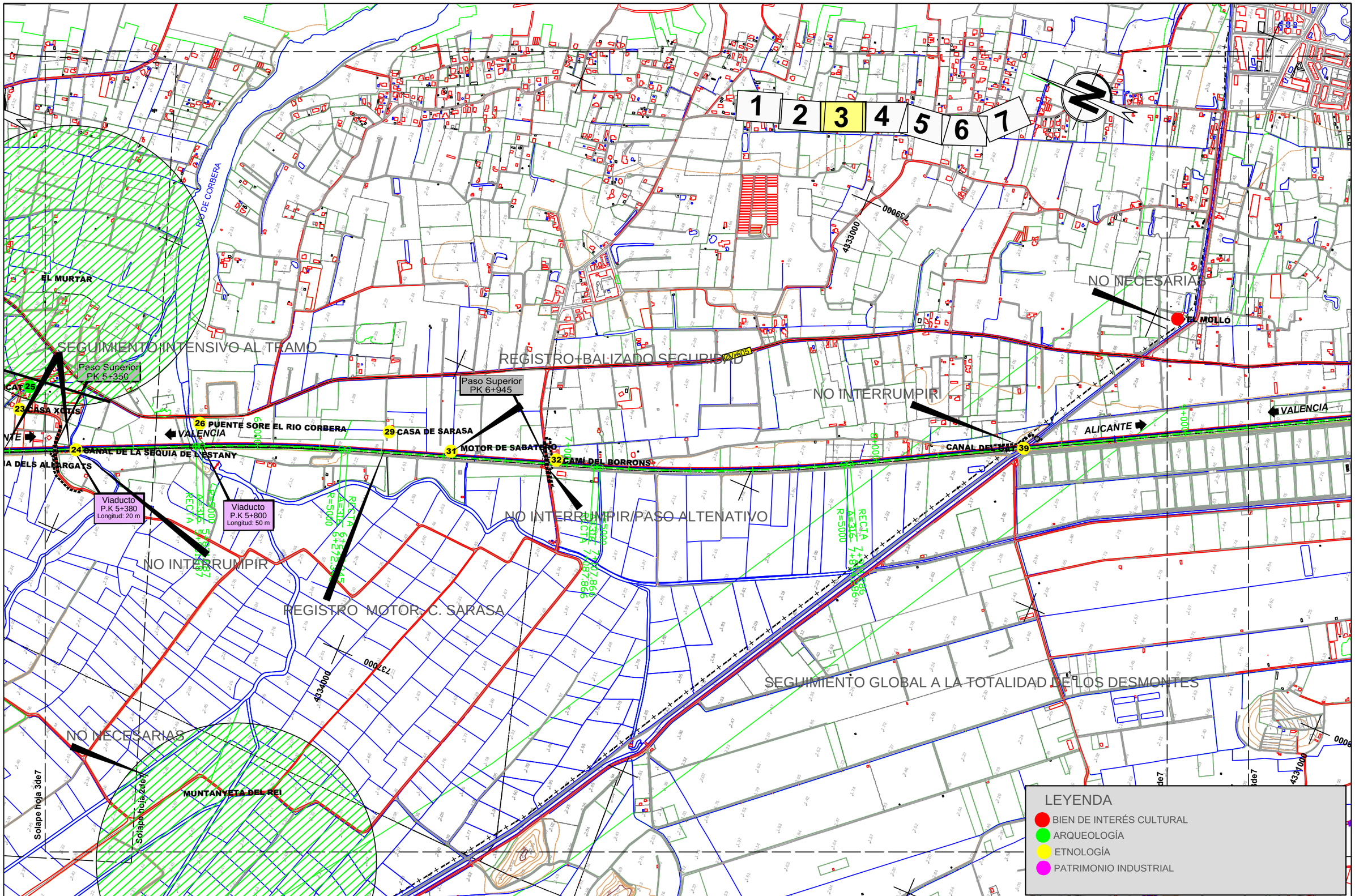
Nº DE PLANO

5

HOJA 2 DE 5

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. ALTERNATIVA 0B



\Planos\PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES 0-B. REV4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 3 DE 5

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. ALTERNATIVA 0B

1 2 3 4 5 6 7

N

NO NECESARIAS

EL MOLLÓ

Paso Superior
PK 9+830

NO INTERRUMPIR

CV-605

REGISTRO

4330000

4400000

Estación de Tavernes de la Valldigna
(Existente)

NO INTERRUMPIR

50 CASETA DE COET

49 MOTOR DE LOS CONDES

51 COLADA DEL PORTIXOL

52 CAMÍ DE VORA MARJAL

ALICANTE

VALENCIA

45 SÉQUIA DE RIPOLL

47 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO

NO INTERRUMPIR

Paso Superior
CV-603 PK 11+285

CAMÍ DEL GOLFO Y SÉQUIA DEL MIG 54

RAMAL DE LA SEQUIA DEL MIG 55

57 C

RESTOS ROMANOS

NO NECESARIAS

COLADA DEL PORTICHOL A LA VENTA DEL COBET O DE LA CALZADA

CV-603

NO INTERRUMPIR

SEGUIMIENTO GLOBAL DE LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

738000

4331000

Solape hoja 3de7

VÍA DIANIUM

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\\Planos\PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES 0-B. REV4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA
VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 4 DE 5

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. ALTERNATIVA 0B

1 2 3 4 5 6 7

TORRE DE

4326000

741000

NO INTERRUMPIR

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

Paso superior
PK 13+060

Viaducto
P.K 13+070
Longitud: 20 m

57 CAMÍ DEL GOLFO

54 ACEQUIA DEL MIG

55 LA SEQUIA DEL MIG

56 MOTOR DEL CAMÍ DE LA SEQUIA BOVA

VALENCIA

REGISTRO
BALIZADO DE SEGURIDAD

SEGUIMIENTO INTENSIVO AL TRAMO

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

63 SISTEMA TRADICIONAL DE RIEGO

62 VIA DIANIUM-RAFOL

61 VIA DIANIUM

64 MOLETA

Paso Inferior
PK 13+290

65 VENTA DE BALI

CASA GUARDA AGUJAS 66

VIA DIANIUM

ALQUERÍA DEL RAFOL 67

PENYA MIGDIA

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

SONDEOS
SEGUIMIENTO GLOBAL

SEGUIMIENTO GLOBAL A LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

Viaducto
P.K 16+820
Longitud: 45 m

VÍA DIANIUM

76 NORIA DE VINYO

75 MOTOR DE VINYO

74 VIA DIANIUM

MOTOR DE LA RANDON

69 CASETA DEL TERME

68 MOTOR DEL SINDICATO DE LA ROQUETA

71 VIA DIANIUM

73 MOTOR DE VINYOLES

ALICANTE

67 MOTOR DEL SINDICATO

Paso Inferior
PK 15+470

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES 0-B. REV4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

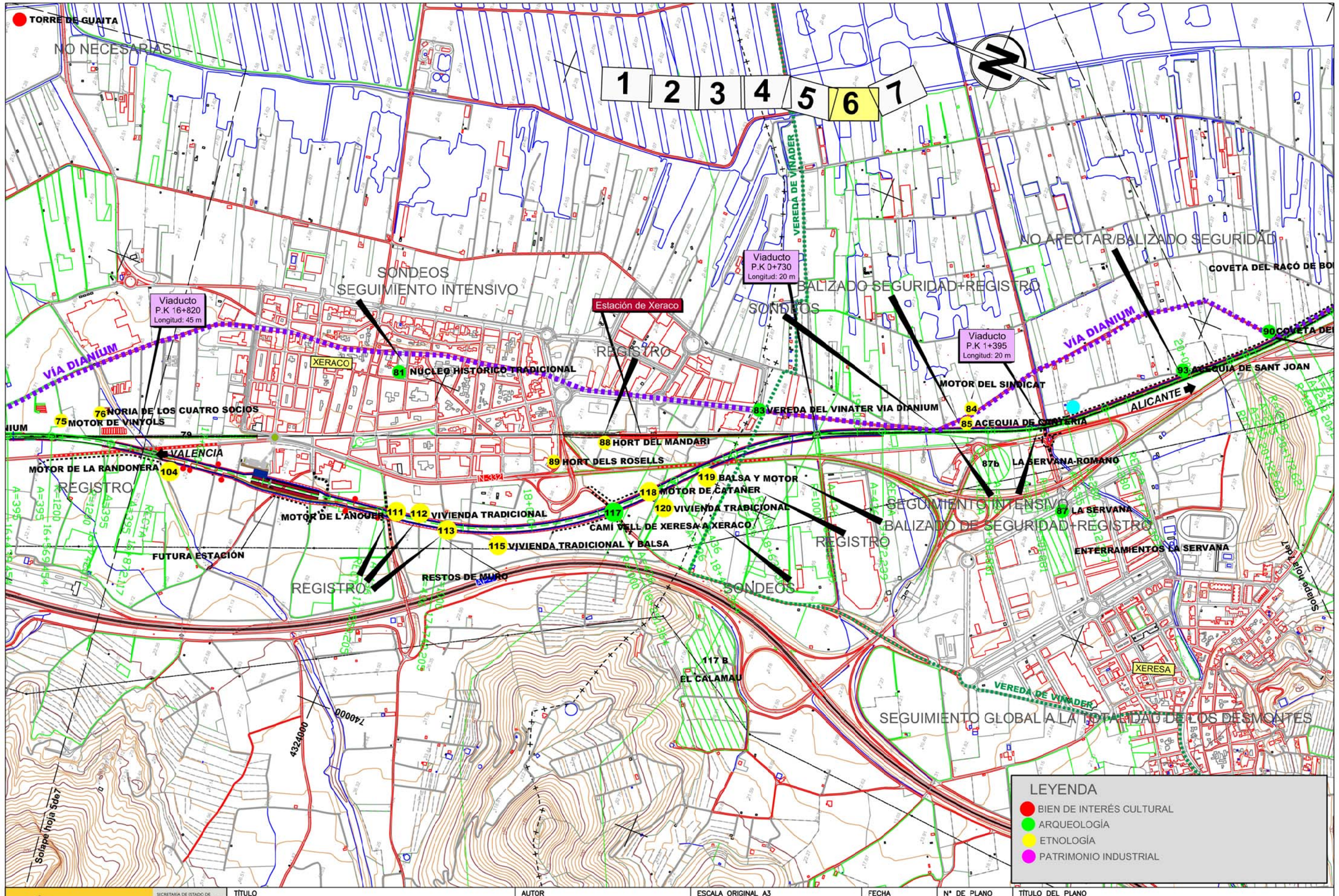
Nº DE PLANO

5

HOJA 5 DE 5

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. ALTERNATIVA 0B



\\Planos\PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES 0-B. REV4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR
JAVIER CASADO BARAHONA
TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3
1:10.000
0 100 200 m
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA
JUNIO 2019

Nº DE PLANO
5
HOJA 6 DE 5

TÍTULO DEL PLANO
PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. ALTERNATIVA 0B

1 2 3 4 5 6 7

N

4322000

4320000

7440000

4319000

SONDEO

COVETA DEL RACÓ DE BORRASII-VIA DIANIUM

90 COVETA DEL RACÓ DE BORRAS I

91

VALENCIA

SANT JOAN

COVETA DEL RACÓ BORRAS I

ULLAL DE CERVERA

SEQUIA DE SANT JOAN

N-332

VÍA DIANIUM

95 COVA G-70

VIA DIANIUM 96

COVA G-70

ASSEGADOR DE MORANT I MOTOR DEL SINDICAT 98

COVA DE BAIREN 97

OSC

MARJAL PARCELA 62 100

LA MARJAL - PARCELA 62

101 MOLDURA ROMANA

99 CAMÍ DE MARJALETES

FINAL DE TRAMO

FABRIC DEL CASTELL

RIC CASTELLO DE BAIREN O

COVA DE BAIREN

FINAL TRAMO TRAMO 0

INERHI

ERA

VILLA ROMANA LA ALQUERIA DEL DUC

VÍA DIANIUM I

GANDIA

SEGUIMIENTO INTENSIVO AL TRAMO

SEGUIMIENTO GLOBAL A LA TOTALIDAD DE LOS DESMONTES

LEYENDA

- BIEN DE INTERÉS CULTURAL
- ARQUEOLOGÍA
- ETNOLOGÍA
- PATRIMONIO INDUSTRIAL

\Planos\PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES 0-B. REV4.dwg

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

TÍTULO

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA - ALICANTE (TREN DE LA COSTA)
TRAMO: CULLERA - GANDÍA

AUTOR

JAVIER CASADO BARAHONA

TRN Ingeniería

ESCALA ORIGINAL A3

1:10.000

0 100 200 m

NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA

JUNIO 2019

Nº DE PLANO

5

HOJA 7 DE 5

TÍTULO DEL PLANO

PATRIMONIO CULTURAL
PLANTA DE MEDIDAS CAUTELARES
Tramo 0. ALTERNATIVA 0B