

TOPOGRAFIA DE LES RESTES DE CAMINS CONSERVADES A LA PARTIDA DE FERRIOL D'ELX (EL BAIX VINALOPÓ)

Les restes de camins conservades a la partida de Ferriol del terme municipal d'Elx (el Baix Vinalopó), foren esmentades inicialment per Morote (1979, 380-382) en la seua Tesi de Llicenciatura dedicada a l'estudi de les vies romanes al País Valencià, que ha estat publicada fa pocs anys (Morote 2002, 227). Aquest autor atribuï un origen romà al camí i considerà que corresponia a la via Augusta en el tram comprès entre les postes d'*Aspis* i *Ilici*. Amb posterioritat, en el seu llibre sobre les vies romanes de la meitat meridional de la Península Ibèrica, Sillières (1990, 365, 369) les considerà desaparegudes. Finalment, Arasa i Rosselló (1995, 116) les esmentaren de nou en el seu llibre sobre les vies romanes del territori valencià.

L'actuació s'emmarca en una línia d'estudi de les vies de comunicació terrestre d'època romana al País Valencià, ha estat finançada per la Conselleria de Cultura i Esports i realitzada per J. Blasco i L. Gimeno (*Global Alicante. Servicios topográficos*). Ha consistit en l'alçament topogràfic d'aquestes traces de camins, situades al NNE de la ciutat d'Elx i a poc més de 8 km de l'Alcúdia, on es troba emplaçada l'antiga *Ilici*. Es tracta d'una zona abrupta formada per una sèrie de serres d'escassa altitud que separen la vall de Monfort de la plana litoral on s'assenta Elx, per on passa el camí històric que uneix aquestes dues poblacions. Ací la construcció de l'actual carretera va suposar l'aterament d'una part de les restes del camí, com es pot veure en les fotografies que Morote (2002, làms. XXVI-XXVIII) prengué cap a 1979, quan era una simple pista de terra. L'altitud de la zona se situa entre 230 i 240 m i les coordenades UTM del lloc són 30SYH031432 (Cartografía Militar de España. Mapa General, E. 1:50.000, Hoja 893).

Es tracta d'un conjunt de restes de camins de diferent morfologia que apareixen treballades en la roca calcària del terreny, on queden empremtes del martell de tall o tallant utilitzat

en la llaura. La disposició de les traces respon a la topografia de la zona: una cresta rocosa que davalla en direcció ENE i condiciona el pas del barranc de San Anton, que descriu un ampli meandre per rodejar-la per l'est; la majoria de les traces també envolten aquesta cresta pel mateix costat descrivint una àmplia corba pròxima al barranc, que travessen en dos punts, i dues la tallen per la seua part més baixa. Els extrems nord i sud de les restes estan separats 177 m en línia recta, la fletxa de l'arc que descriuen. Estan constituïdes fonamentalment per una trinxera conservada en tres trams discontinus pertanyents al mateix camí (fig. 1), que sumen 112 m, i diverses roderes i altres traces de camins que deuen correspondre a diferents moments d'utilització del lloc per al pas d'un important eix de comunicacions. Les traces poden agrupar-se en tres sectors: nord (A), central (B) i sud (C), amb què es denominen els tres trams conservats de la trinxera, que sens dubte és l'element més significatiu entre les restes conservades.

Aquest conjunt de traces pertany a un mateix eix viari en una zona d'escassa dificultat on la topografia del terreny permet diferents opcions de pas. Per tractar-se d'un sòl rocós, amb la finalitat de donar seguretat al pas de vehicles s'han realitzat diversos treballs de retall i regularització de la roca, principalment una trinxera i diverses roderes. Aquestes restes poden atribuir-se a un mínim de cinc traces diferents. Almenys dues es tallen entre si i permeten establir-hi una mínima seqüència temporal. Altres es disposen de manera paral·lela a l'eix principal definit per la trinxera i resulta impossible determinar-hi la seua relació temporal. A més hi ha alguna empremta que pot correspondre a l'extracció de carreus i diversos solcs en la roca que no poden correspondre a roderes. La trinxera excavada en la roca té 1'40 m d'amplària, una profunditat màxima de 1'26 m i roderes al

fons que donen un ample d'eix de 1'27 cm. La via Augusta possiblement seguia el mateix traçat que aquest camí, i és possible que alguna de les traces estudiades, com el pas est de la cresta rocosa, de 5'4 m d'amplària, hi puga estar relacionat, encara que no n'hi ha proves concloents.

La tècnica emprada en la construcció d'aquests camins, com també la seua justificació, és la mateixa que l'emprada en època romana. S'utilitza per a suavitzar la rasant del camí quan els desnivells són excessius per al pas dels carros. En terrenys rocosos, per assegurar-ne el pas i evitar la seua eixida de la via, el camí s'excava en la roca en forma de trinxera més o menys profunda segons els desnivells a salvar. L'excavació de la trinxera es complementa amb la de les roderes. Quan el camí passava per un plànol rocós, s'excavaven artificialment dos carrils o solcs que obligaven els carros a seguir un traçat ben definit i evitaven el perill de rellescar.

Els paral·lels més pròxims al camí ací estudiat se situen en els accessos d'importants assentaments ibèrics localitzats a les comarques centrals del País Valencià: el Tossal del Castell-Arse (Sagunt), el Tossal de Sant Miquel-Edeta (Llíria), el Castellet de Bernabé (Llíria), el Molón (Camporrobles), la Bastida de les Alcusses (Moixent), el Cerro de San Cristóbal (Sinarcas), la Carència (Torís) i sobretot el Castellar de Meca (Aiora), dels quals no comptem en tots els casos amb les mesures



Fig. 1. Fotografia del tram nord de la trinxera.

corresponents a l'amplària de l'eix. Aquesta, en les roderes del fons de la trinxera de la partida de Ferriol és també pròxima a l'existent en els accessos a altres assentaments ibèrics com el Cabezo de Alcalá (Azaila, Terol) i la Escuera (San Fulgencio, Alacant), amb una forquilla que se situa entre 1'25 i 1'30 m. Això no obstant, no pot descartar-se completament un possible origen medieval o modern d'alguns dels camins que no estan associats a assentaments. Aquest podria ser el cas d'algunes roderes amb eixos de dimensions pròximes a les de Ferriol, com les de la partida de les Talaies (Alacant) i d'un camí pròxim al corral Rubio (Albacete), situat en la via *Saetabis-Castulo* o camí d'Anfal, que Sillières atribueix a l'edat Mitjana, i el camí de la Pedrera de Sant Cristòfol (Alcoi), que es relaciona amb l'explotació d'una pedrera moderna.

Els diversos exemples de camins tallats en la roca que poden associar-se amb diferents graus de certesa a assentaments ibèrics, permeten confirmar que aquesta tècnica era utilitzada de manera prou generalitzada en època preromana pels pobles ibèrics, singularment els Edetans i Contestans. El de Ferriol és un dels pocs casos situats lluny d'un lloc habitat, i precisament ací rau la dificultat que presenta la seua datació. Això no obstant, segons els paral·lels analitzats la hipòtesi més versemblant per a la interpretació d'aquestes restes és que corresponen a un camí ibèric relacionat amb la pròxima ciutat d'*Illici*, situada a poc més de 8 km cap al SSW, que permetia la comunicació entre les valls del Vinalopó i la plana litoral a través de les serres prelitorals. El paral·lel més pròxim és de nou el Castellar de Meca (Aiora), on les restes del camí poden seguir-se al llarg de diversos kilòmetres fins a la plana pròxima. Aquests dos casos podrien demostrar l'existència d'una infraestructura viària construïda per algunes ciutats ibèriques amb la finalitat de garantir el control i la comunicació entre el nucli urbà i el seu territori.

FERRAN ARASA I GIL

Ferran.Arasa@uv.es

Departament de Prehistòria i Arqueologia, Universitat de València
Av. Blasco Ibáñez, 28, 4610 València

BIBLIOGRAFIA

- ARASA, F.; ROSSELLÓ, V. (1995): *Les vies romanes del territori valencià*, València.
- MOROTE BARBERÁ, J. G. (1979): *Aportación al estudio de las vías romanas en el País Valenciano*, Tesi de Llicenciatura, València.
- MOROTE BARBERÁ, J. G. (2002): *La vía Augusta y otras calzadas en la comunidad Valenciana*, 2 vols., Serie Arqueológica, 19, Real Academia de Cultura Valenciana, Valencia.
- SILLIÈRES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, Paris.