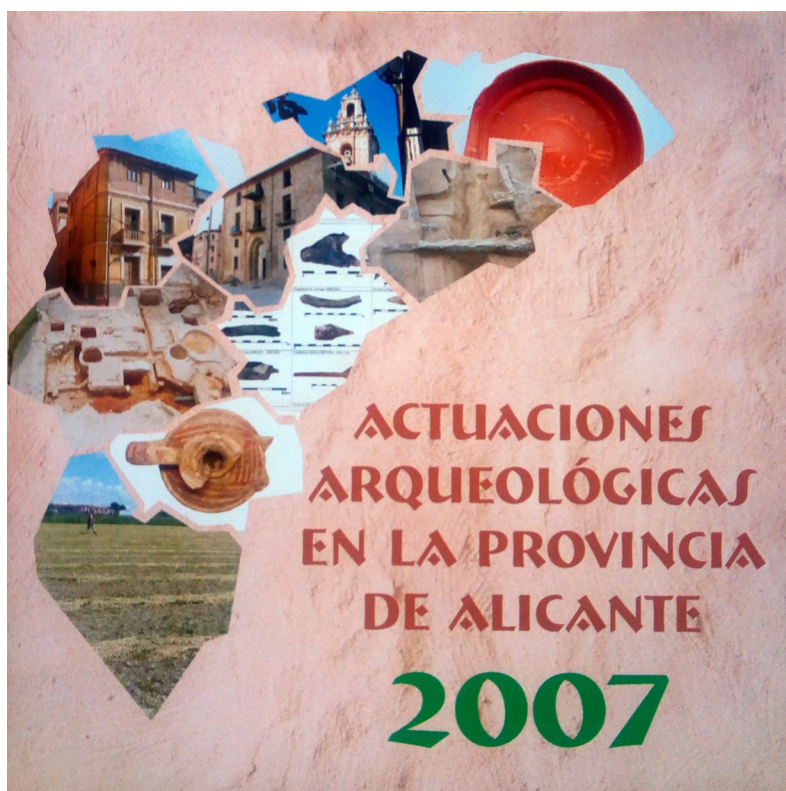




Vallongues. Ferriol (Elx)

Ferran Arasa i Gil

Publicación digital

Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2007

Editores

Fernando E. Tendero Fernández y Sara Pernas García

Sección de Arqueología del Ilustre Colegio Oficial de Doctores y Licenciados
en Filosofía y Letras y en Ciencias de Alicante

Año de la edición: 2008

Depósito legal: A-1070-2008

ISBN: 978-84-691-6719-9



Nom de la intervenció:	Vallongues. Ferriol
Municipi:	Elx / Elche
Comarca:	El Baix Vinalopó / El Bajo Vinalopó
Director:	Ferran Arasa i Gil (Universitat de València)
Equip tècnic:	J. Blasco i L. Gimeno (Global Alicante. Servicios topográficos)
Autor del article:	Ferran Arasa i Gil
Promotora:	Conselleria de Cultura i Esport. Generalitat Valenciana
Autorització:	2007/0430-A
Data de l'actuació:	01/07/2007 – 31/07/2007
Coordenades localització:	30SYH031432
Període cultural:	Ibèric?
Material dipositat:	No s'ha recuperat material arqueològic
Tipus d'intervenció:	Topografia de camins

INTRODUCCIÓ

L'actuació ha consistit en la realització de l'alçament topogràfic de diverses traces de camins conservades a la partida de Ferriol del terme municipal d'Elx, situada al NNE de la ciutat i a poc més de 8 km de l'Alcúdia, l'emplaçament de la ciutat ibero-romana d'Ilici.

Es tracta d'una zona abrupta constituïda per una sèrie de serres que separen la vall de Montfort-Novelda de la plana litoral on s'assenta la ciutat d'Elx, on s'alternen estrets corredors i alguna petita vall, per on passa el camí històric –actualment un camí asfaltat– que uneix ambdues zones, el camí de Montfort a Elx. L'extrem meridional de la vall que s'obre entre les serres del Tabaià al nord i de la Llosa i les Pedreres al sud, s'estreny fins a formar un corredor que es veu travessat pel barranc de Sant Anton. Aquest descriu un ample meandre a l'est del camí i després continua cap al sud per un estret pas que n'és l'única eixida natural. Ací la construcció de l'actual camí va suposar l'aterrament d'una part de les restes del camí, que encara es poden veure en molt bon estat en les fotografies preses per Morote (2002: làms. XXVI-XXVIII) cap a 1979, quan la carretera actual era una simple pista de terra. L'altitud de la zona se situa entre 230 i 240 m.

ANTECEDENTS

Les restes d'aquest camí antic van ser esmentades inicialment per Morote (1979: 380-82) en la seua tesi de llicenciatura dedicada a l'estudi de les vies romanes per terres valencianes, publicada extensament fa pocs anys (Morote, 2002: 227). La seua descripció en el primer treball és com segueix:

(El) 'camino de Aspe a Elche' pasa por los lugares de 'La Cañada', 'Tabayá' y 'Caserío de Vallongas'. En diversos puntos de su trazado se puede observar como la roca ha sido tallada para permitir el paso de la calzada, evidenciándose este procedimiento una vez pasado el citado Caserío, donde el corte llega a tener 1,50 m de profundidad, sobre roca arenisca, existiendo también fuertes carriladas en todo este trazado, de 20 cm de profundidad por 20 cm de anchura. El eje existente entre ambos carriles mide 1m. En los lugares donde se encuentran los cortes más profundos existen evidencias de carriladas paralelas, quizá realizadas para permitir el paso de dos carros en caso de que coincidieran en estos lugares. [...] En el caso que nos ocupa, la distancia entre las carriladas pegadas a la pared del corte solo permite el paso de un carro cuyo eje en su parte extrema mida 120+10 cm aceptando un juego lateral de 10 cm, lo que elimina toda posibilidad de paso a los carros actuales dado que sus ejes en sus partes extremas, los cubos, miden de 1,50 m a 1,60 m.

Aquest autor atribueix un origen romà al camí i considera que correspon a la via Augusta en el seu tram 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 i 369) va considerar desaparegudes aquestes restes. Finalment, van ser esmentades de nou per Arasa i Rosselló (1995: 116) en el seu llibre sobre les vies romanes del territori valencià.

DESCRIPCIÓ

Es tracta d'un conjunt format per restes de camins de diferent morfologia que apareixen treballades en la roca arenisca del terreny, que ha estat explotada històricament en l'entorn per a la construcció segons mostren diverses pedreres, algunes molt pròximes al lloc estudiat. La disposició de les traces de camins respon a la topografia de la zona: una cresta rocosa que davalla en direcció ENE i condiciona el traçat del barranc que descriu un ampli meandre per rodejar-la; la majoria de les traces dels camins eviten aquesta cresta per l'est 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 separades 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, que sumen 112 m, i diverses roderes i altres traces de camins que deuen correspondre a diferents moments de la utilització del lloc per al pas d'una 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 de la trinxera que es conserven, sens dubte l'element més significatiu entre les restes conservades. Les deixalles i el fem són freqüents per la zona i la sedimentació acumulada en les roderes ha permès créixer brossa que en dificulta la visió. Descriurem aquestes restes de nord a sud, segons els tres sectors esmentats, i dins de cadascun, d'oest a est.

1) Roderes nord: situada a 5 m al costat oest de la carretera, entre ella i una conducció d'aigua, prop de l'entrada d'una finca particular. Es tracta d'una sola rodera de 2,20 m de longitud marcada superficialment. Pot correspondre a la continuació cap al NNW de l'eix constituït per la trinxera, com una prolongació del seu tram nord en aquest costat de la carretera.

2) Tram nord de la trinxera (A): comença a 6 m del costat est de la carretera, presenta una posició diagonal respecte d'aquesta i està orientada WNW-ESE. S'estén des del terraplé d'aquesta en l'extrem nord fins al barranc de Sant Anton al sud i descriu una corba suau oberta cap a l'oest. La seua longitud és de 56 m, l'amplària és de 1,4-1,7 m i la profunditat màxima és de 1,26 m. El seu principi es troba en la cota 240,6 m a l'extrem WNW i el seu final en la cota 235,8 m en l'extrem ESE. La pendent és del 3,2 % en l'extrem est i va augmentant fins a arribar al 9,4 % en les proximitats de la carretera, amb una mitjana del 6,9 %; el perfil del fons de la trinxera és prou irregular. Ací es veuen dues roderes als costats de 26-28 cm d'amplària i una profunditat de 8 cm. El ressalt central presenta una depressió poc profunda que forma una espècie de canal. Tant les roderes com la depressió central tenen un desgast notable que es deixa veure en la seua superfície llisa; almenys en el cas de les primeres això pot atribuir-se al desgast produït per les rodes dels carros. El tall de la roca presenta dues zones: la primera i més superficial presenta una superfície poc inclinada cap a fora i només desbastada; la segona i més profunda té una superfície vertical i prou llisa. En aquesta es conserven empremtes inclinades de treball d'una llargària de 4 a 7 cm.

3) Pas situat a la vora est de la carretera: ací es veu el que pot ser el costat est d'un pas excavat en la cresta rocosa que hauria estat ocupat en la seua major part per la carretera moderna. A la vora est de la carretera la cresta

rocosa està rebaixada en una franja de 2,4 m d'amplària; després recupera altura fins a la traça núm. 4 que veurem a continuació. Als peus del terraplé de la carretera i en el vessant irregular de la cresta es veuen algunes traces que en part corresponen a roderes. Aquestes són les que es veuen al fons, que es conserven poc marcades. Almenys una de les traces conservades en el vessant de la cresta en direcció est, amb una llargària de 5 m, és quasi impossible que siga una rodera per l'altura a què es troba i per travessar desnivells rocosos excessius per a un vehicle de rodes. La seua funció, doncs, resulta desconeguda.

4) Pas est de la cresta rocosa: a 12 m a l'est de la carretera es distingeix un pas en l'esmentada cresta rocosa. Està situat en la cota 237,2 m. Al seu costat est es troba el cim de l'extrem est d'aquesta formació, amb una altitud de 238,6 m. En aquest pas la cresta està rebaixada fins a formar una superfície llisa i horitzontal de 5,4 m d'amplària que presenta una rodera poc marcada en el centre. El tall de la roca es veu especialment en el costat est, que arriba a tenir una alçada de 90 cm. En el costat nord el camí davalla per un terraplé que presenta vestigis d'ús recent, el que no permet determinar el seu origen en un examen superficial. En el vessant d'aquesta cresta en direcció SE es veu la possible empremta d'extracció d'un carreu de 22-25 x 42 cm.

5) Roderes situades al costat oest del tram central de la trinxera: es tracta de dues carrilades amples que tenen una direcció NNW-SSE i davallen en el seu extrem meridional en diagonal cap al tram central de la trinxera (B), que sembla tallar-les; aquesta disposició permet determinar que deuen ser anteriors. S'estenen entre les cotes 235,6 m al NNW i 234,4 m al SSE. El terreny ací davalla cap a l'est, de manera que la del costat est queda a menor altura. Tenen l'aspecte d'un estret canal amb secció en U, es veu millor la del costat oest, que té una llargària de 13 m, i no conserven roderes al seu fons. La del costat oest té 44-46 cm d'amplària i la del costat est 30 cm, estan separades uns 75 cm i tenen una amplària màxima de 150-155 cm.

6) Tram central de la trinxera (B): després de travessar el barranc, a 39 m al SSE del tram nord (A) i a 59 m a l'est de la carretera, la trinxera torna a ser visible en un tram de 38,5 m de longitud. S'estén al sud del barranc i quasi paral·lel al seu curs, descrivint un arc molt obert que rodeja la cresta rocosa per l'est, amb una orientació N-S, i comença a girar cap al SW en el seu extrem meridional fins a desaparèixer davall del terraplé d'aquella. El seu extrem N es troba en la cota 234,8 m i el sud en la cota 233,4 m. Ací la profunditat és menor,

amb un màxim de 0,85 m, i l'amplària és de 2 m. La pendent és del 18 % a l'extrem sud i se suavitza cap al nord fins a arribar al 4 % en el nord, amb una mitjana del 6,9 %; el perfil del fons de la trinxera és prou irregular. Com en el primer tram també ací es conserven dos carrils en els costats que tenen 28-30 cm d'amplària i 8 cm de profunditat, amb una separació de 117 cm. L'amplària de l'eix és de 1,27 m. En el tall es veuen empremtes del pic, tant verticals com inclinades.

7) Roderes situades al costat est del tram central de la trinxera: al costat est del tram central de la trinxera les roderes són nombroses i presenten diferents alineacions, les del costat nord orientades NNW-SSE i les del costat sud orientades NNE-SSW; es tracta, doncs, de la zona on el camí va girant per rodejar la cresta rocosa i descriu una corba lleugerament més tancada que la de la trinxera, entre aquesta i el barranc. S'estenen entre les cotes 235 m al nord i a 233,6 m al sud. Hi destaca, en primer lloc, una rodera de 2,2 m situada a 0,9 m de la trinxera. Cap a l'est se'n veuen dues més curtes, una altra al nord i dues més menys profundes més en aquesta direcció.

8) Traces situades al nord del tram meridional de la trinxera: les traces del camí tornen a aparèixer al costat oest de la carretera, a 8,8 m d'aquesta, a la vora nord del barranc. Consisteixen en diferents roderes que es veuen en una roca que forma part de la terrassa elevada sobre el barranc, amb una longitud màxima de 1,5 m.

9) Traça situada al costat oest del tram meridional de la trinxera: a 40 m cap a l'oest del tram meridional de la trinxera, en una roca situada en aquesta vora del barranc, en la cota 232 m, es veu un rebaix en forma de petit graó de 3,7 m de longitud. El seu aspecte és el d'una rodada, encara que es troba en alt i per tractar-se d'una roca inclinada el camí necessitaria d'un mur de contenció i un terraplenat en l'altre costat, dels quals no en queden vestigis.

10) Tram meridional de la trinxera (C): està situat a 105 m cap al SW del tram central i comença a la vora oest del terraplé de la carretera, amb una orientació NE-SW. En el seu traçat gira lleugerament cap al sud i descriu una suau corba oberta al SE. La seua longitud és de 17,7 m; es tracta, doncs, del tram més curt dels tres analitzats. El seu extrem NE està situat en la cota 230,6 m i el SW en la cota 230,4 m. La seua pendent és del 1,8 %, també la menor dels tres trams. L'amplària és de 1,75 m i la profunditat màxima és de 0,55 m. Al fons no es distingeixen roderes. En el tall no s'observen empremtes del pic.

DISCUSSIÓ

Les restes estudiades constitueixen un conjunt de traces que corresponen a un mateix camí 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 del camí s'han realitzat diversos treballs de retall i regularització de l'arenisca. Aquestes restes poden atribuir-se a un mínim de cinc traçats diferents, els constituïts per les traces 2-6-10, 3, 4, 5 i 7. La resta de traces pot correspondre a algun altre d'aquests (1, 8 i 9). Almenys dues d'aquestes traces (5 i 6) es tallen entre si i permeten establir una mínima seqüència temporal: la primera adopta un traçat diagonal respecte a la segona (el tram central de la trinxera = B), que la talla. Altres es disposen de manera paral·lela a l'eix principal i resulta impossible determinar-hi la seua relació temporal. A més hi ha alguna empremta que pot correspondre a l'extracció de carreus i altres treballs en la roca de difícil interpretació.

L'element més significatiu entre els estudiats són tres trams de trinxera excavada en la roca de 1,40-2 m d'amplària, amb una profunditat màxima de 1,26 m i roderes al fons que donen un ample d'eix de 1,27 m. Als voltants d'aquesta trinxera es veuen roderes en altres punts, en algun cas disposades de manera paral·lela a aquella, que palesen la utilització de la zona com un important eix de comunicacions en el passat. Com veurem més endavant, els paral·lels reunits apunten cap a la identificació d'aquest com un camí d'època ibèrica. No es tracta, doncs, de restes atribuïbles a la via Augusta. Aquesta possiblement seguia el mateix traçat que el camí estudiat, i és possible que alguna de les traces estudiades, com el pas est de la cresta rocosa (núm. 4), que sembla el més ample dels estudiats, de 5,4 m d'amplària, pugui relacionar-se amb ella, però no n'hi ha proves concloents.

El tipus de roca, arenisca, fàcil de treballar, facilita l'excavació de la trinxera. Aquestes característiques de la pedra, que han portat a la seua explotació històrica visible en les nombroses pedreres obertes per la zona, com les visibles a l'oest de la zona estudiada, sobre el mateix barranc, també s'adeqüen bé a la llaura de mil·liaris, tot i que el fet que no se n'haja trobat cap en el tram de la via Augusta que s'estén entre Petrer i Oriola impedeix pel moment confirmar el seu aprofitament amb aquesta finalitat.

La presència d'empremtes de la ferramenta utilitzada en la llaura de la roca permet precisar-ne el tipus: devia tractar-se d'un martell de tall o tallant, una

ferramenta utilitzada per a picar i rebaixar pedra, especialment aquelles més blanques i fàcils de treballar com l'arenisca o gres (Fullana, 1984: 336). Es tracta d'una ferramenta que ha seguit emprant-se fins a l'actualitat; en època romana el martell de doble tall disposat en el mateix sentit que el mànec es coneix com *dolabra*, mentre que el que presenta un tall en el mateix sentit i l'altre perpendicular al mànec porta el nom de *picola* (Adam, 1996: 35-36).

La tècnica emprada en la construcció d'aquests camins, com també la seua justificació, és la mateixa que la utilitzada en època romana. S'utilitza per a suavitzar la rasant del camí quan els desnivells són excessius per al pas dels carros (Moreno, 2004: 73-74), com per exemple en una prominència del terreny (*supercilium*). En terrenys rocosos, per assegurar el pas dels vehicles de rodes i evitar la seua eixida de la via, el camí s'excava en la roca (*via per montes excissa*) en forma de trinxera més o menys profunda segons els desnivells a salvar (Coralini, a Busana, 1997: 294 ss.; Moreno, 2004: 73-86). L'excavació de la trinxera es complementa amb la de les roderes. Quan el camí transcorria 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 relliscar (Grenier, 1934: 368-377; Adam, 1996: 303). Són les conegudes com *strade a binario* o *Geleisestrassen* (Bosio, 1991: 15).

En el cas de la trinxera de Ferriol, la pendent dels tres trams (traces núm. 2, 6 i 10) no és excessiva (6,9 %), encara que presenta pics més elevats, i la del tercer tram és mínima del (1,8 %). És per això que resulta cridaner un rebaixament tan profund, sobretot en el tram central (B), tenint en compte que el camí rodeja la cresta rocosa de manera pròxima al meandre que descriu el barranc. L'excavació d'una trinxera tan profunda en un lloc d'orografia poc complexa i on el nivell de perill sembla reduït, pot trobar explicació en l'aplicació d'una tècnica concebuda per a condicions més difícils que les que ací es donen. Trinxeres d'aquest tipus es troben precisament en els accessos als assentaments enlairats, i particularment en el darrer tram fins a l'entrada, que és on es troben pendents més pronunciades. De fet, en el millor exemple conegut en el món ibèric, el del Castellar de Meca (Ayora), l'excavació de trinxeres en la roca s'utilitza per a salvar importants desnivells: a l'interior de la ciutat, en el tram que va des de la porta d'entrada fins a l'últim punt descobert, amb una longitud de 1295 m, el desnivell és de 118,18 m i la pendent té una mitjana del 9,12 %; en el Camino Hondo és del 11,40 %; i en el camí principal hi ha trams amb pendents que van del 15,55 % fins al 18,30 % (Broncano i Alfaro, 1997: 180-181).

Així, doncs, els paral·lels més pròxims al camí ací estudiat se situen en els accessos d'importants assentaments ibèrics. Tant la forma de la trinxera principal com la d'algunes roderes excavades (núm. 5) se semblen als que s'han donat a conèixer en alguns d'aquests. La utilitat de les medicions realitzades, però, és relativa, ja que normalment es refereixen només a algunes de les mesures que es poden prendre en un camí, com l'amplària mínima i màxima de les roderes i la total de la trinxera, però en pocs casos es calcula l'amplària de l'eix, és a dir, la distància que hi ha entre els punts intermedis de cada carrilada, segons la metodologia descrita per Sillières (1983: 38). Al Castell de Sagunt, a uns 30 cap al SE del tram de muralla ibèrica dels Tres Pouets es conserva un camí treballat en la roca que pot seguir-se al llarg d'uns 300 m; la seua amplària se situa entre 1,95 i 2,10 m i l'amplària màxima de les roderes és de 1,35 m (Olcina, a Aranegui, 1987: 106-107; Aranegui, 2004: 35). Aquest accés a la ciutadella d'Arse es relaciona amb l'esmentat tram de muralla i s'atribueix a l'època ibèrica; possiblement siga anterior a la destrucció de la ciutat per Aníbal en el 218 aE. Les roderes conservades al carrer A de Los Villares-Kelin (Caudete de las Fuentes) tenen una amplària de 1,30-1,40 m (Pla, 1980: 47-49, fig. 4) i corresponen al nivell IV, amb una datació final entre els segles III i II aE.

Al Tossal de Sant Miquel-Edeta (Llíria) es coneix un camí excavat en la roca que puja en ziga-zaga pel seu vessant NE al llarg d'uns 250 m i conserva roderes profundes que tenen una amplària màxima de 1,45 m (Bonet, 1995: 345-346, fig. 168, làm. IX). En el territori de la mateixa ciutat d'Edeta, el llogaret del Castellet de Bernabé (Llíria) comptava amb un camí d'accés enllosat de 3 m d'amplària conservat amb una longitud de 42 m, en el qual es veuen carrilades que poden datar-se amb anterioritat a la destrucció del jaciment entre el final del segle III i el principi del II aE (Guérin, 2003: 5, fig. 4-6). Al Molón (Camporrobles, València) l'amplària total del camí és d'uns 2 m i la separació de les carrilades és de 1,24 m (Lorrio, 2001: 164).

A la Bastida de les Alcusses es conserva un camí d'uns 500 m de longitud amb roderes que tenen una amplària màxima de 1,45 m i poden datar-se en el segle IV aE (Fletcher, Pla i Alcácer, 1965: 13); Díes *et alii* (1997: 222, làm. IIIA) donen una amplària d'eix de 135/140 cm. Al Castellar de Yesa hi ha unes roderes amb una amplària màxima de 1,35 m (Bonet i Mata, 1991: 22). Al Castellar de Meca (Ayora), on la xarxa viària pot datar-se amb anterioritat al bloqueig de la porta que pot datar-se entre el final del segle III i el principi del II aE, l'amplària de la trinxera se situa cap als 1,85 m (Broncano i Alfaro, 1990 i 1997). Altres camins

s'han localitzat al Cerro de San Cristóbal (Martínez, 1986: 104-105) i la Carència (Torís, València) (Gil-Mascarell, 1975: 693). Al Tossal de les Basses (Alacant) s'han donat a conèixer diverses roderes poc profundes que –sobre fotografia– presenten una amplària d'eixos poc superior a 1 m i s'atribueixen a la fase ibèrica de l'assentament (Rosser i Fuentes, 2007: 53).

Entre els pocs casos en què s'ha calculat l'amplària de l'eix tenim el Cabezo de Alcalá (Azaila), on és de 1,28 m, en relació amb la darrera fase d'ocupació de l'*oppidum* destruït en el segle I aE (Sillières, 1990: 628-629); i La Escuera (San Fulgencio, Alacant), on és de 1,30 m, amb una amplària màxima de 1,60 m i una datació anterior al final de la segona guerra púnica (Sillières, 1990: 628-629; Abad i Sala, 2001: 218-220, lám. 61, fig. 125).

Alguns casos de roderes amb eixos d'amplàries pròximes a les ací descrites s'han datat en períodes posteriors. El primer és el de la partida de les Talaies (Alacant), esmentat per Morote (1979: 153, lám. II, 3), amb un eix de 1,10-1,15 m, que Sillières (1983: 43; 1990: 629-630) considera medievals. El segon és el d'un camí pròxim al Corral Rubio (Albacete), en la via Saetabis-Castulo o camí d'Aníbal, on l'eix és de 1,18 m, que Sillières (1977: 71-72, fig. 5, pl. IV; 1983: 43; 1990: 629-630) també creu medievals. El tercer, donat a conèixer recentment, és el camí de la Pedrera de Sant Cristòfol (Alcoi), on es conserven 8 trams amb una llargària total de 600 m. Ací l'amplària del solc és de 15-25 cm, la profunditat màxima de les carrilades és de 26 m, l'amplària de l'eix és de 125 cm i el desnivell mitjà és de 12,20 %, amb trams on la pendent arriba fins al 18,80 %. Beneito (a García i Aura, 2006: 59-61) relaciona el camí amb una pedrera oberta per a la construcció de diversos monuments de la ciutat d'Alcoi i el data entre els segles XVIII i XIX. Ja fora de la península Ibèrica, Sillières (1983: 43) esmenta diversos casos de roderes en vies dels Alps amb amplàries d'eixos entre 90 i 1,10 m que, tot i que es troben en vies segurament romanes, considera massa reduïdes com per a atribuir-los un origen romà. Es tracta, en tots els casos, de roderes que no poden relacionar-se amb cap jaciment arqueològic i, en conseqüència, no poden datar-se amb seguretat.

L'amplària de l'eix de les roderes conservades al fons de la trinxera de la partida de Ferriol és, com hem dit, de 1,27 m. Aquesta és pròxima a la que s'ha pogut estudiar en vies d'accés a diversos assentaments ibèrics, amb una forquilla que se situa entre 1,25 i 1,30 m. En general s'admet que aquesta amplària no correspon a la dels carros romans, l'eix dels quals se situa entre

les forquilles 1,35-1,37 i 1,45-1,47 m (Sillières, 1990b: 626-630). Aquestes amplàries d'eix, més reduïdes que les romanes, hem vist com en alguns casos s'atribueixen a l'edat Mitjana. Sillières (1990: 630) assenyala, a partir d'estudis realitzats en alguns camins francesos, que les amplàries d'eix que se situen entre 1,10 i 1,20 m pareixen medievals. A la península Ibèrica, la falta d'estudis sobre les vies de comunicacions i els vehicles de rodes d'època medieval impedeix pel moment confirmar aquesta hipòtesi. En alguns casos significatius com el del Castellar de Meca (Ayora), la important reocupació medieval de la mola és clarament posterior als camins excavats en la roca i l'amortitzen. En aquests casos, els accessos no solen ser aptes per a vehicles de rodes ni presentar una gran complexitat tècnica. És per això que, en un cas com el que ens ocupa de camí allunyat de qualsevol assentament, els paral·lels que en trobem i que en permeten orientar l'atribució cultural i la datació són exclusivament d'època ibèrica.

Els diversos exemples de camins excavats en la roca que poden associar-se amb diferents graus de certesa a assentaments ibèrics, entre els quals possiblement es puga incloure el de la partida de Ferriol d'Elx, permeten confirmar que aquesta tècnica era utilitzada de manera prou generalitzada en època preromana pels pobles ibèrics, singularment els edetans i contestans. Aquest és un dels escassos exemples situats lluny d'un lloc habitat, i precisament ací rau la dificultat que presenta la seua datació, en la falta de relació amb un assentament. Així, doncs, la hipòtesi més versemblant per a la interpretació d'aquestes restes és que corresponen a un camí ibèric relacionat amb la pròxima ciutat d'Ilici, situada a poc més de 8 km, que permetia la comunicació entre les valls del Vinalopó i la plana litoral a través de les serres prelitorals. El paral·lel més pròxim sembla el Castellar de Meca (Ayora), on les restes del camí poden seguir-se fins a la plana pròxima. Més enllà dels simples accessos als nuclis urbans, aquests dos casos permeten entreveure l'existència d'una infraestructura viària construïda amb la finalitat de garantir el control i la comunicació entre la ciutat ibèrica i el seu territori.

BIBLIOGRAFIA

ABAD CASAL, L. i SALA SELLÉS, F. (eds.) (2001): *Poblamiento ibérico en el Bajo Segura. El Oral (II) y La Escuela*, Real Academia de la Historia, Madrid.

ADAM, J. P. (1996): *La construcción romana. Materiales y técnicas*, Editorial de los Oficios, León.

ARANEGUI GASCÓ, C. (2004): *Sagunto. Oppidum, emporio y municipio romano*, Edicions Bellaterra, Barcelona.

ARANEGUI GASCÓ, C. (coord.) (1987): *Guía de los monumentos romanos y del castillo de Sagunto*, Generalitat Valenciana, Valencia.

ARASA I GIL, F. i ROSSELLÓ I VERGER, V. M. (1995): *Les vies romanes del territori valencià*, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Generalitat Valenciana, València.

BONET ROSADO, H. (1995): *El Tossal de Sant Miquel de Lliria. La antigua Edeta y su territorio*, Diputación de Valencia, Valencia.

BONET, H. i MATA, C. (1991): "Las fortificaciones ibéricas en la zona central del País Valenciano", *Fortificacions. La problemàtica de l'ibèric ple: segles IV-III a.C. Simposi Internacional d'Arqueologia Ibèrica (Manresa, 1990)*, Centre d'Estudis del Bages. Societat catalana d'arqueologia, Manresa, pp. 11-35.

BOSIO, L. (1991): *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Esedra editrice, Padova.

BRONCANO RODRÍGUEZ, S. i ALFARO ARREGUI, M.^a M. (1990): *Los caminos de ruedas de la ciudad ibérica de "El Castellar de Meca" (Ayora, Valencia)*, Excavaciones Arqueológicas en España, 162, Ministerio de Cultura y Deporte, Madrid.

BRONCANO RODRÍGUEZ, S. i ALFARO ARREGUI, M.^a M. (1997): *Los accesos a la ciudad ibérica de Meca mediante sus caminos de ruedas*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 92, Diputación de Valencia, Valencia.

BUSANA, M. S. (a cura di) (1997): *Via per montes excisa. Strade in galleria e passaggi sotterranei nell'Italia romana*, «L'Erma» di Bretschneider, Roma.

DÍES, E.; BONET, H.; ÁLVAREZ, N. i PÉREZ JORDÀ, G. (1997): "La Bastida de les Alcuses (Moixent): resultado de los trabajos de excavación y restauración. Años 1990-1995", *Archivo de Prehistoria Levantina*, XXII, pp. 215-295.

FLETCHER, D.; PLA, E. i ALCÁCER, J. (1965): *La Bastida de les Alcuses I (Mogente, Valencia)*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 24, Diputación de Valencia, Valencia.

FULLANA, M. (1984): *Diccionari de l'art i dels oficis de la construcció*, Moll, Mallorca.

GARCÍA PUCHOL, O. i AURA TORTOSA, J. E. (coords.) (2006): *El abric de la Falguera (Alcoi, Alacant). 8.000 años de ocupación humana en la cabecera del río de Alcoi*, Diputación de Alicante – Ayuntamiento de Alcoi – CAM, Alcoi.

GIL-MASCARELL BOSCA, M. (1975): "Resumen de las excavaciones realizadas en el poblado ibérico de La Carencia (Turís, Valencia)", *XIII Congreso Nacional de Arqueología (Huelva, 1973)*, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, pp. 693-696.

GRENIER, A. (1934): *Manuel d'archéologie gallo-romaine. 2. L'archéologie du sol. 1. Les routes*, Éditions A. Picard, Paris (1985).

GUÉRIN, P. (2003): *El Castellet de Bernabé y el Horizonte Ibérico Pleno edetano*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 101, Diputación de Valencia, Valencia.

LORRIO ALVARADO, A. J. (2001): "El poblado y la necrópolis de El Molón (Camporrobles, Valencia)", a A. J. Lorrio (ed.): *Los íberos en la Comarca de Requena-Utiel (Valencia)*, Universidad de Alicante, Alicante, pp. 151-170.

MARTÍNEZ GARCÍA, J. M. (1986): "Una cajita con decoración incisa del cerro de San Cristóbal (Sinarcas-Valencia)", *Saguntum*, 20, pp. 103-116.

MORENO GALLO, I. (2004): *Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Ministerio de Fomento, Madrid.

MOROTE BARBERÁ, J. G. (1979): *Aportación al Estudio de las Vías Romanas en el País Valenciano*, Tesis de Licenciatura, Universitat de València.

MOROTE BARBERÁ, J. G. (2002): *La Via Augusta y otras calzadas en la Comunidad Valenciana*, Serie Arqueológica 19, Real Academia de Cultura Valenciana, Diputación Provincial de Valencia, Valencia.

PLA BALLESTER, E. (1980): *Los Villares (Caudete de las Fuentes, Valencia)*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 68, Diputación de Valencia, Valencia.

ROSSER, P. i FUENTES, C. (2007): *El yacimiento Arqueológico Tossal de les Basses. Seis mil años de historia de Alicante*, Catálogo exposición, Patronato Municipal de Cultura. Ayuntamiento de Alicante, Alicante.

SILLIÈRES, P. (1977): "Le «Camino de Anibal». Itinéraire des gobelets de Vicarello, de Castulo à Saetabis", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 13, pp. 31-83.

SILLIÈRES, P. (1983): "Ornières et voies romaines", *Caesarodunum*, XVIII, pp. 37-45.

SILLIÈRES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, Publications du Centre Pierre Paris, Paris.



Ortofoto E/1:1000 de la zona amb la localització de les restes estudiades



Vista del tram nord (sector A) de la trinxera (núm. 2)



Vista del tram central (sector B) de la trinxera (núm. 6)



Vista del tram sud (sector C) de la trinxera (núm. 10)