

JESÚS MORATALLA JÁVEGA

## EL VUELO RUIZ DE ALDA (1929-30): UN EXCEPCIONAL DOCUMENTO CARTOGRÁFICO. DE NUEVO SOBRE ILICI<sup>1</sup>

*Se presenta en este artículo una primera valoración de las posibilidades que para la arqueología, y más concretamente para la estratigrafía del paisaje, encierra un soberbio documento como es la serie fotográfica conocida como Vuelo Ruiz de Alda (1929-30), una vez que los fotogramas han sido ampliamente puestos al alcance de la investigación. Para ello se ponen a prueba las imágenes aplicándolas a dos establecimientos de época ibérica antigua (El Oral y El Molar). Igualmente, se ha retomado una línea de investigación a propósito de la red caminera que afecta al enclave de La Alcudia-Ilici, lo que lleva implícitamente a tratar sobre su catastro romano y la trama parcelaria de todo su entorno inmediato.*

**Palabras clave:** arqueomorfología, fotograma Ruiz de Alda, ibérico, Ilici, parcelario, centuriación.

### THE VUELO RUIZ DE ALDA (1929-30): AN EXCEPTIONAL CARTOGRAPHIC DOCUMENT. AGAIN ABOUT ILICI

*In this paper we introduce a first evaluation of the potential of a magnificent resource, as is the photographic series known as Vuelo Ruiz de Alda (1929-30), for the archaeological investigation and in particular the stratigraphy of the landscape. To this end, the images have been tested by applying them to two ancient Iberian sites: El Oral and El Molar. Similarly, there has been a reinvestigation of the road networks in La Alcudia-Ilici, and subsequently the Roman cadastre and the smallholding in the immediate surroundings.*

**Key words:** Arqueomorphology, Photogrammetry of Ruiz de Alda, Iberian, Ilici, Smallholding, Centuriation.

Cuando en nuestros años de formación nos acercábamos a las posibilidades de estudio que ofrecía la fotografía aérea, el documento histórico a desentrañar por antonomasia entonces era el conocido *Vuelo Americano*, un conjunto de fotogramas realizado entre 1956 y 1957 por las fuerzas aéreas de EEUU que cubrían la práctica totalidad del territorio español; suponían un excelente punto de partida para acercarse a la realidad del paisaje tradicional, antes de que comenzaran a desarrollarse en nuestro país grandes proyectos de transformación del mismo (infraestructuras, viarios, expansiones urbanas o industriales...).

Su cotejo con vuelos más recientes, especialmente el denominado *Vuelo Interministerial* o del *IRYDA* –realizado entre 1973 y 1986 y de gran calidad técnica– establecía un buen contrapunto para confirmar, o corregir, los datos extraídos de aquél, dada la mayor escala de estos fotogramas más recientes –1/18000–. De estos primeros ejercicios de investigación fructificaron algunos estudios arqueomorfológicos que vieron la luz (Abad *et al.* 2001: cap. 7; Moratalla 2001), el primero de los cuales volverá a ser, como se verá, el hilo conductor de esta reflexión que ahora iniciamos.



Por entonces, decíamos, era de común conocimiento, entre geógrafos, historiadores y arqueólogos, la existencia de un vuelo anterior, el llamado *Ruiz de Alda*, por ser este pionero de la aviación el que lo realizara entre 1929 y 1930. No obstante y a pesar de conocer algún fotograma suelto, en ningún caso se conocía una extensa serie de la misma, por lo que concluíamos que o bien la misión era incompleta, o bien su calidad documental distaba mucho de ser aprovechable. La realidad, no obstante, es bien distinta, a la vista del documento que hoy podemos consultar: la serie fotográfica es muy completa y, además, ofrece una muy notable calidad de imagen. Ahora hemos podido comprobarlo, pues desde 2012 el Instituto Geográfico Nacional ha publicado el vuelo, completo y georreferenciado, en su página web<sup>2</sup>, poniendo al alcance de los investigadores un documento que no dudamos en calificar de excepcional para la cartografía histórica, y este artículo, y los que sin duda seguirán, es una consecuencia, entre otras muchas posibles, de sus perspectivas de estudio, como intentaremos demostrar. Lo que no acertamos a entender, ciertamente, es por qué motivo se ha demorado tantas décadas su acceso y conocimiento público.

## LA GÉNESIS DE LA SERIE Y SUS CARACTERÍSTICAS

Según hemos podido documentar<sup>3</sup>, el vuelo nace por la confluencia de tres factores: la creación en 1926 de las Confederaciones Hidrográficas, que serán las impulsoras del documento catastral que se podía obtener; el nacimiento de iniciativas privadas para llevarlo a cabo, entre las que destaca la *Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos* (CETFA), fundada por nuestro protagonista; y, sin duda, los avances técnicos en aviación y fotografía, de los que Ruiz de Alda fue un alumno aventajado de gran iniciativa, que pronto quiso emular los primeros vuelos que con estos fines se venían haciendo en Europa desde 1908, fecha en la que se tiene documentado el vuelo del italiano Tardivo (Chouquer y Favory 1991: 17).

Después de algunos ensayos preliminares y no pocas presiones políticas de los grandes propietarios de tierras, razón que derivó la iniciativa a la empresa privada, en 1927 J. Ruiz de Alda funda la CETFA junto con tres socios, y ese mismo año la compañía inicia los vuelos al servicio de la Confederaciones Hidrográfica del Ebro. La relación mercantil fue renovada sucesivamente hasta 1931;

desde 1928 se incluyen igualmente vuelos para la Confederaciones Hidrográfica del Segura, primero en Murcia, Archena y Lorca, después en el resto de la cuenca del río. Concretamente, la Vega Baja del Segura, y comarcas aledañas, fue fotografiada entre noviembre de 1929 y mayo de 1930, de acuerdo con la fecha que consta en algunos de los fotogramas de la serie. Desde el principio propusieron al IGN realizar el catastro completo del país, pero nunca llegó a consolidarse una iniciativa sólida en ese sentido, y bien que ahora lo lamentamos. A partir de 1933, y vía decreto-ley, los trabajos fotogramétricos relacionados con el catastro pasaron a ser competencia exclusiva del Estado, que no completará el vuelo peninsular hasta mediados de los años 50.

Los trabajos de la CEFTA fueron, sin duda, de gran calidad técnica, obteniendo decenas de fotogramas solapados que cruzan el espacio en varias pasadas longitudinales a baja altura, de O a E y en sentido inverso, hasta el punto de que es habitual tener varias visiones de un mismo lugar, lo que redundaba en beneficio de la investigación. La época de realización de las fotografías es otra de las grandes virtudes del Vuelo Ruiz de Alda, pues se toman básicamente durante el invierno, estación especialmente óptima para documentar el terreno y sus características, cuando ha sido liberado de la masa de cultivos acogidos en él. Valga como comparación en este sentido que el Vuelo Americano que afecta a tierras alicantinas se realiza en pleno verano, lo que sin duda dificulta la visibilidad y contraste del parcelario. Obviamente, otra gran virtud es la mayor escala a la que se realizan los fotogramas en los años 20 —escala aproximada de 1/10000 frente a la 1/31500 del Vuelo Americano—, lógica consecuencia del tipo de aeronave utilizada en cada oportunidad. El mayor grado de detalle de los primeros, de por sí más antiguos, supone una indudable ventaja en la precisión de los análisis fotogramétricos, especialmente en lo que a líneas de contacto del paisaje se refiere.

Por el contrario, existe una obvia limitación espacial de la serie de la CEFTA, pues, dada la motivación de la empresa aeronáutica, la serie se ciñe a la cuenca, en este caso, del río Segura, sin reconocer la totalidad del territorio. Para hacerse una idea del ámbito cartográfico recogido por el Vuelo Ruiz de Alda en el territorio alicantino, desde el punto de vista comarcal, contamos con la fotocartografía del Bajo Segura en su totalidad, buena parte de la del Baix Vinalopó y de manera parcial la de l'Alacantí. Siguiendo la línea costera, el fotograma más septentrional se sitúa cerca de los límites municipales entre

El Campello y La Vila Joiosa, aún en el término del primero, mientras que hacia el interior, la máxima amplitud topográfica alcanzaría una línea imaginaria que iría desde Crevillent hasta San Vicente del Raspeig-Mutxamel (fig. 1). Ello impide que comarcas aledañas a las mencionadas cuenten con este bagaje documental que, a buen seguro, hubiéramos deseado consultar de existir. Valga como simple ejemplo de esta calidad fotográfica una imagen con zoom sobre la vertical de Guardamar del Segura y su plano regular de principios del s. XIX, tomada prácticamente cien años después de su trazado<sup>4</sup> (fig. 2).

### DATOS ARQUEOLÓGICOS DEL VUELO: UNA APROXIMACIÓN PRELIMINAR

Una primera observación sobre el documento no abarca, ni de lejos, la cantidad de datos que proporcionan los fotogramas, y es necesario un planteamiento analítico, ordenado, paciente y coherente a largo plazo para ir aprehendiendo esta vasta documentación. A título meramente orientativo, se pueden apreciar en los mismos factores inherentes al medio físico, la microtopografía, la circulación hídrica, los suelos, fenómenos de hidromorfismo, línea de costa..., y, por supuesto, alteraciones antrópicas sobre el paisaje: red viaria, parcelaciones, áreas

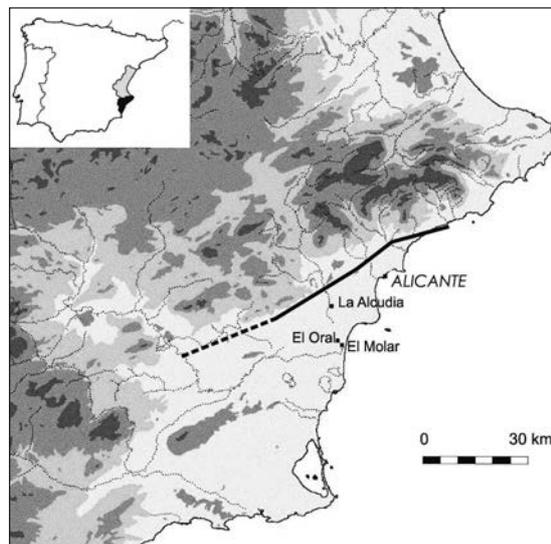


Fig. 1. Localización del área de estudio, con los yacimientos tratados en el texto y el límite interior (en línea continua) que alcanzan los fotogramas del Vuelo Ruiz de Alda.

no cultivadas, zonas productivas, infraestructuras, asentamientos... En consecuencia, tómease esta reflexión que ahora presentamos como una primera aproximación a las posibilidades de estudio que ofrece el Vuelo.



Fig. 2. Fotograma del Vuelo Ruiz de Alda sobre la vertical de Guardamar del Segura.

Desde el punto de vista más estrictamente arqueológico, y considerado éste en su concepción más tradicional, podemos ilustrar con un par de ejemplos las posibilidades que ofrece este nuevo *corpus* de datos. Hemos tomado dos conocidos referentes de la bibliografía arqueológica en la Vega Baja, El Oral y su necrópolis de El Molar (fig. 3), el primero objeto de sistemáticas excavaciones (Abad y Sala 1993; Abad *et al.* 2001) y el segundo excavado en los albores de la arqueología, ofreciendo sus luces y sombras (Peña 2003, con toda la bibliografía anterior). De ambos contamos con una toma realizada en enero de 1930, y, en un somero acercamiento, se aprecia en la imagen un perfecto resumen de las características físicas del tramo final del río Segura por entonces: la casi totalidad del fotograma está ocupado por tres bandas N-S esencialmente paralelas, y distinguidas de O a E como las estribaciones surorientales de la sierra del Molar, un área parcelada central y una última banda ya litoral de superficie dunar, con algún manchón de arbolado. Un cuarto sector se aprecia en la parte inferior de la imagen, donde nítidamente se contornea un área hidromorfa que debe marcar la amplitud de la antigua marisma. Como auténticos referentes de la secuencia antrópica se marcan la carretera nacional N-332, recta y atravesando todo el fotograma de N a S, que debía llevar apenas un año en servicio, y las infraestructuras y conducciones derivadas de la gestión hidráulica del área pantanosa, que se apiñan al S, unas perteneciendo al proceso de desecación del s. XVIII –como el

*azarbe de El Convenio*, el más septentrional–, otras realizadas por la Sociedad Riegos “El Progreso”, que desde 1906 venía reutilizando sobrantes del riego tradicional de la vega del río para su uso en los campos de Elche.

**El Oral** se localiza en la banda montañosa (fig. 4), y en la imagen lo primero que llama poderosamente la atención es la marcada presencia de los torreones de la fortificación en el lienzo N, con una sombra nítida en su contorno, que permite presuponer una mayor altura de estos respecto a la obtenida durante las excavaciones en el poblado. Inmediatamente al N del paño, se define un paisaje muy alterado, con varias perforaciones, que podría indicar un área de extracción de piedra, mientras a levante, a la derecha del fotograma, se advierte una parcelación de bandas rectangulares, poco ortogonales, determinada por la presencia de un camino. Las acequias de “El Progreso”, que dividen este espacio cultivado del monte donde se asienta el poblado, alteran esta disposición a principios del s. XX (Ors y Ors 2006).

Finalmente, por concluir, la planta del poblado que se siluetea parece algo mayor de lo considerado hasta ahora<sup>5</sup>. El asentamiento adopta una disposición geomórfica que recuerda la figura del número 8, levemente orientada hacia el NO. Por el S, el altozano parece alargarse más allá de los límites tradicionales supuestos, antes de que esta zona fuera afectada por la extracción de áridos; de este modo se podría plantear la posibilidad de que su extensión fuera algo mayor de 1 ha, superficie hasta ahora considerada.

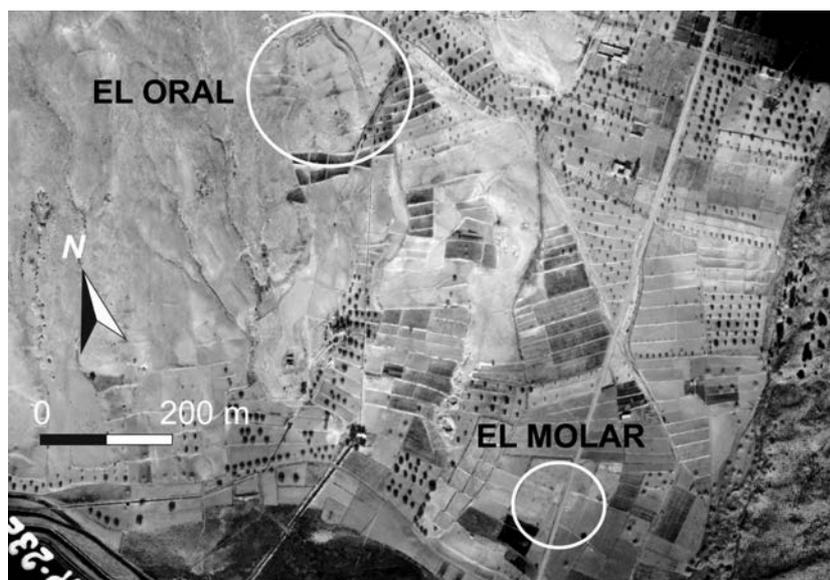


Fig. 3. Fotograma del Vuelo Ruiz de de Alda sobre la margen izquierda del río Segura, con indicación de los yacimientos arqueológicos de El Oral y El Molar.

Por lo que se refiere a la necrópolis de **El Molar**, la información resulta incluso de mayor enjundia (fig. 5). Nunca se ha contado con una topografía de la excavación de la misma, realizada entre 1928 y 1929, por lo que no ha sido posible situar con precisión la localización de los restos sobre un plano<sup>6</sup>. Tampoco se cuenta con fotografías generales de la actuación, que permitieran un mejor acercamiento a esta cuestión. Lo más cercano a una ubicación más o menos precisa sería un croquis elaborado por J. J. Senent durante sus excavaciones (Peña 2003: fig. 3), que ahora podemos intentar situar en el fotograma. Contamos con una ventaja añadida: la fotografía se tomó apenas seis meses después de acabada la campaña de 1929, por lo que es de suponer que la excavación pudo haber dejado alguna evidencia visible desde el aire. Y así parece ser.

Por el relato tanto de Lafuente como de Senent, sus excavadores, sabemos que el trazado de la carretera Alicante-Cartagena cortó la necrópolis –lo que motivó la actuación arqueológica promovida por la Diputación Provincial de Alicante–, y por el croquis citado sabemos que la necrópolis se situaba al S del vértice generado por el encuentro de esta carretera con el camino Elche-Guadamar, el cual, a su vez, pasaba cerca de una caseta y servía de límite oriental al camposanto; y tal parece reflejarse en el Vuelo.

Si recorremos el trazado de la nacional 332 desde el punto de su cruce con el camino hacia el S, y superando una construcción claramente visible por levante –sin duda, la caseta del croquis, porque no existe otra–, se aprecia una parcela claramente alterada en las inmediaciones de la vía, un bancal de tono más claro donde se perciben varias sombras, algunas parecen corresponder a perforaciones del terreno, otra, muy clara, parece más bien dibujar un amontonamiento de tierra. Es el único punto alterado del parcelario de toda la zona y aquí nos atrevemos a situar la necrópolis, pudiéndose identificar el amontonamiento visible como la terrera de la excavación. Sabemos, por una de las escasas fotos conservadas de aquella excavación (*ibid.* Lám. I), que se debió remover una considerable cantidad de terreno –el sedimento que cubría las tumbas tenía un grosor de entre 20 y 80 cm, según los excavadores–, por lo que parece razonable imaginar que se debió generar un buen montón de tierra. Si nuestra interpretación es correcta, el fotograma se convertiría en la “única” fotografía general de la excavación, y permitiría calibrar algunas cuestiones todavía pendientes, como la superficie excavada, su cota de altura,

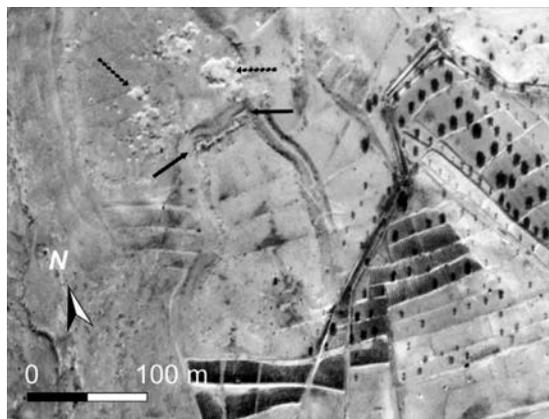


Fig. 4. Detalle de la imagen anterior con indicación de las defensas torreadas de El Oral (en línea continua) y las posibles áreas de extracción de piedra (en línea discontinua).

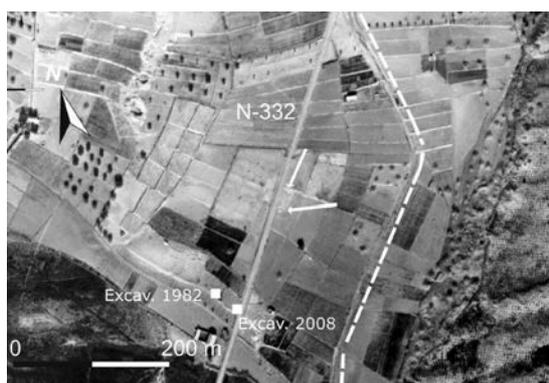


Fig. 5. Detalle de la figura 3 con indicación de las distintas áreas funerarias de la necrópolis de El Molar y la posible localización del sector excavado entre 1928 y 1929 indicado con flechas. En línea discontinua el Camino del Molar.

distancia hasta el camino y, mejor aún, hasta la lámina de agua que se situaba al S. Así, la necrópolis fue excavada en unos 2000 m<sup>2</sup>, si bien sabemos que se extendía más hacia el S<sup>7</sup>. Se sitúa a unos 120 m a poniente del camino tradicional, a 500 m al SE de El Oral y en una cota de 7 m en el núcleo central de las incineraciones. Por otro lado, la comparación del fotograma con cualquier visión aérea actual permite comprobar que la parcela en cuestión todavía subsiste en parte, si bien muy alterada por el trazado, en la década de los 90, de la variante de La Marina.

Sirvan, pues, estos dos ejemplos como referentes de las posibilidades que encierra un simple acercamiento a la distribución de estos hitos arqueológicos en los fotogramas del

Vuelo Ruiz de Alda; nos consta que en otros ya se han realizado análisis similares<sup>8</sup>, y es de suponer que resultarían igualmente positivos en otros núcleos como Cabezo Lucero, Castillo de Guardamar, La Rábita-La Fonteta...

### MÁS ALLÁ DE LOS YACIMIENTOS: ORGANIZANDO LAS TIERRAS DE SUS ENTORNOS

A pesar del carácter preliminar de la toma de datos que permite el Vuelo de 1929-1930, el fuerte atractivo que desprende hace inevitable, cuando menos, retomar alguna investigación pasada como primer ejercicio analítico, con la base cartográfica ahora mejorada, para comprobar el grado de certeza de las hipótesis emitidas entonces. Una de las que en su día más trabajo deparó fue la constatación de una vía antigua que desde la desembocadura del Segura conducía directamente a La Alcudia-Ilici, atravesando en su trayecto la sierra del Molar (Abad *et al.* 2001: cap. 7, figs. 109 y 115). Evidentemente merece la pena dedicar una primera ojeada a la cuestión caminera con la óptica que permite el vuelo, con el ánimo de confirmar o refutar los datos que entonces permitía el Vuelo Americano. Además, recientemente el dato ha sido considerado inexacto (González Villaescusa 2008), de

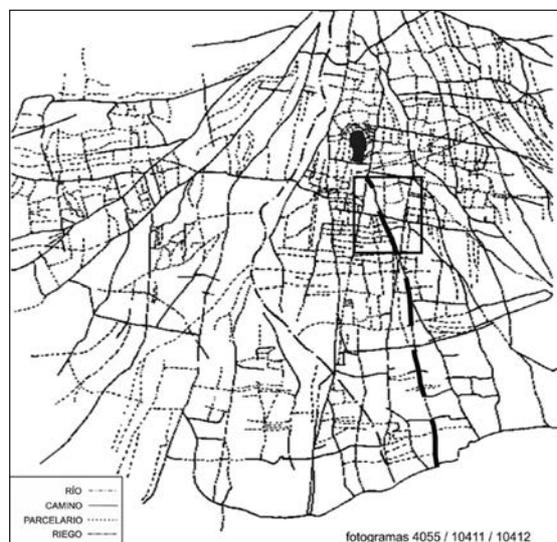


Fig. 6. Topografía parcelaria presentada por el equipo dirigido por J. M. Gurt para el entorno de La Alcudia (Gurt *et al.* 1996), que aparece sombreada en gris; el recuadro indica el área ahora analizada en detalle. En línea discontinua el Camino del Molar, bifurcado tras superar el caserío de La Foia.

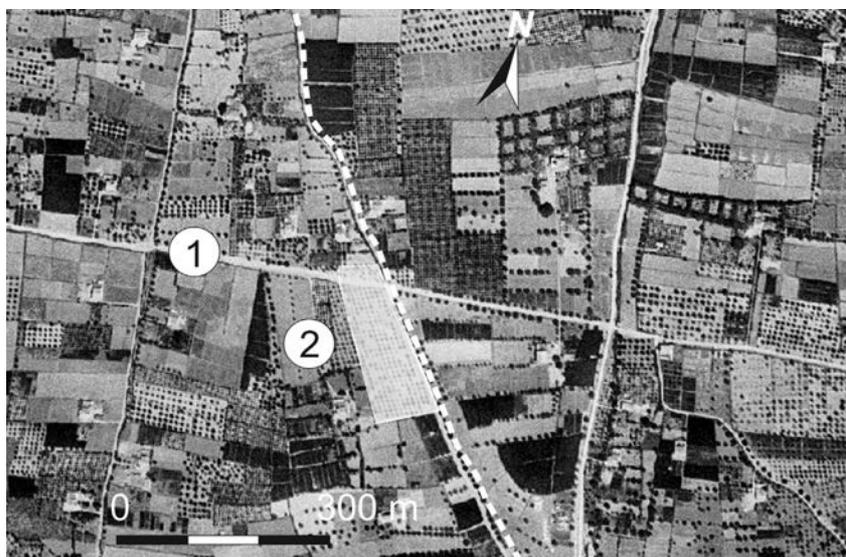
modo que el momento parece lo más oportuno para revisar anteriores planteamientos con nuevos ojos.

En 2000, los estudios que realizamos, junto con mi colega I. Grau, a propósito de la ordenación del paisaje en el entorno de El Oral, documentaron una conocida vía caminera que transcurría a un centenar de metros por delante del asentamiento<sup>9</sup>, vía y/o cañada bien documentada cartográficamente, generalmente como *Camino de Elche a Guardamar*, desde el s. XVIII<sup>10</sup>. Hoy podríamos añadir que su antigüedad alcanzaría sin dificultad hasta época medieval, de acuerdo con su presencia en las fuentes escritas, donde resulta un referente topográfico de primer orden para el amojonamiento de los términos de Guardamar y Elche ya desde 1323 (Martínez López 2011: 88).

Remontando el camino hacia el N, y una vez superada la sierra y el área marismeña de su umbría, el camino arribaba al caserío de La Foia y, poco después de superarlo, se bifurcaba en dos: un ramal continuaba hacia el NE, coincidiendo al principio con un *limes* de la centuriación romana de Ilici, que conduce en última instancia a Elche, y otro continuaba hacia el NO, dirigiéndose, con muy pocas dudas, a La Alcudia (fig. 6). Por entonces, el análisis del parcelario pareció darnos una clave para la datación relativa de ambos trazados, pues, a unos 550 m de la bifurcación citada, el camino noroccidental parecía respetar una parcela que, a su vez, era cortada en su trayecto por la traza de una centuria. Concluimos que el vial debía ser cuando menos ibérico, anterior a la centuriación en cualquier caso, y que tenía relacionado un espacio parcelado. Hoy volvemos a analizar esta cuestión, y retornamos con ello al territorio de Ilici, estimulados a la vez por las perspectivas propuestas por R. González Villaescusa y la presentación del nuevo documento cartográfico.

La interpretación dada por nosotros fue rebatida por R. González Villaescusa, al no considerar que la parcela en cuestión fuera seccionada, apreciando una ligera desviación de los ejes teóricamente cortados que permitía establecer la presencia de dos parcelas, y no una, por lo que ese dato resultaba incorrecto (González Villaescusa 2008: fig. 5). De ello infiere otras cuestiones que más adelante trataremos, pero en esta primera apreciación hay que reconocer que muy probablemente erramos la lectura por entonces, a tenor de lo que hoy nos permite ver el Vuelo Ruiz de Alda. A la vista del fotograma en cuestión, el camino, perfectamente marcado en su trazada (fig. 7), corre en paralelo a una parcela antes de encontrarse con uno de los *decumani* de la trama parcelaria romana —el

Fig. 7. Análisis arqueomorfológico del sector indicado en la figura 6, con la malla catastral romana (Camí de Quatre Pilars, 1), el Camino del Molar (en línea discontinua) y la parcela objeto de debate (2).



*Camí de Quatre Pilars*, significativo topónimo— y, en efecto, la mayor escala del vuelo español permite apreciar cómo este límite en cuestión no parece cortar línea alguna, quedando a ambos lados de su trazada dos parcelas, sin arbolado, no coincidentes exactamente en sus ejes en el punto de contacto con el *decumanus*. El matiz es muy preciso, casi imperceptible, en los límites occidentales de las parcelas<sup>11</sup>, y, sobre todo, es visible en la diferente distribución de los límites internos de ambas; como bien señala el autor, es justificable tal error de apreciación por el uso de la escala empleada, aunque en nuestro descargo podría decirse que, hoy por hoy, ni el catastro de rústica del municipio ilicitano recoge tal matiz. En cualquier caso y concluyendo, aceptemos, pues, este tipo de contacto físico entre las distintas unidades del paisaje, por lo que el camino de la malla romana no sería posterior a dichas parcelas, abriéndose la posibilidad de que éstas sean sincrónicas o posteriores a aquél.

A partir de este dato R. González Villaescusa extrae una serie de conclusiones de las que no podemos sino disentir (González Villaescusa 2008: 38 y ss.), incluso cuando hemos llegado a asimilar una reflexión que se torna un tanto confusa conforme avanza, pues se van abriendo progresivamente todas las posibilidades interpretativas. La primera conclusión que consideramos incorrecta es hacer derivar la cronología del *Camino del Molar* de la relación entre el *decumanus* y la parcela. Que este eje romano no corte a la parcela en cuestión no implica que el *Camino del Molar* deje de ser, posiblemente, de época

protohistórica, como se infiere de la refutación del pie de figura que ilustra la n° 5, pues éste tampoco corta la parcela: esta relación, en concreto, resulta inconcluyente para establecer la cronología relativa entre todos los elementos. Habrá que acudir a otras posibilidades de análisis.

El resto de consideraciones que realiza ya nos obliga a adentrarnos en una parcela de estudio mucho más amplia, la que afecta a la centuriación de Ilici, siendo consciente de que cualquier acercamiento al estudio de la *pertica* ilicitana requiere de un análisis en profundidad, más sosegado, en el que estamos, como también somos realistas en cuanto al alcance de la lectura estratigráfica de un camino y unas cuantas parcelas, pero creemos oportuno avanzar algunas ideas que, en nuestra opinión, están bien asentadas.

## LA CENTURIACIÓN DE ILICI EN EL HORIZONTE

El catastro de Ilici, visible con una claridad prístina en el fotograma del Vuelo de Ruiz de Alda (fig. 8), va camino de convertirse en la parcelación romana más estudiada de Hispania, algo así como sucede en Francia con los de Orange, como bien recuerda el propio González Villaescusa, y no menos bibliografía está generando un documento tan excepcional como la *tabula* de bronce hallada en La Alcudia en 1996, una pieza única —de la que ahora nos interesará especialmente su datación—, donde se inscriben los beneficiarios de un conjunto de yugadas a repartir en dos centurias de la *pertica*<sup>12</sup>. Nos interesa



Fig. 8. Fotograma del Vuelo Ruiz de de Alda sobre la vertical de La Alcudia, con indicación de los caminos de Borrocat y Vizcarra.

especialmente el trabajo de J. Y. Guillaumin, con el que estamos de acuerdo en lo básico, resultando igualmente de relevancia las últimas aportaciones de R. Lorenzo y M. Olcina (Lorenzo 2005; Olcina 2012). En cualquier caso, todos estos ensayos vienen a localizar las tierras repartidas en áreas periféricas a la colonia, bien sea por el N, bien sea por el S, por lo que poco afecta su contenido al parcelario que aquí pretendemos analizar, prácticamente inmediato a la misma.

Conviene aclarar que no somos expertos en textos gromáticos, por lo que poco rebatiremos en este sentido, pero sí creemos tener algunos conocimientos sobre arqueomorfología que estimamos pueden ser oportunos al debate. Sobre la localización, extensión, orientación y módulo de la *pertica*, suscribimos prácticamente al completo los datos alcanzados por González Villaescusa, no solo por lo apuntado en el artículo que venimos mencionando

sino también por otros trabajos anteriores suyos (González Villaescusa 2002: fig. 96)<sup>13</sup>. Si acaso nos gustaría hacer una pequeña apreciación sobre su configuración; admitiendo que la *pertica* pudo tener unos límites mayores que los postulados por otros autores, los aproximadamente 30 x 16 km que nos propone se nos antojan un tanto elevados: resultaría ser casi la mitad de grande que la implantada en Emerita Augusta, que ya los autores gromáticos consideraban muy grande (Ariño *et al.* 2004: Cuadro 4)<sup>14</sup>. Mejor pensamos que habría que considerar como coincidencias fortuitas los ejes isoclinos localizados en determinadas áreas, como las sierras de Santa Pola, Ferriol, Colmenares, Sancho..., y, sobre todo, las localizadas en la umbría de la sierra de Crevillent, en *los Hondones*, que tienen que superar un obstáculo montañoso que se eleva unos 600 m por encima de La Alcudia. En cualquier caso, sabemos que no es obligatorio que se parezca la *pertica* por completo (*ibid.*, 178), son bien conocidos ejemplos en los que se dejan amplias zonas como *ager arcifinalis*, e Ilici pudo ser un caso más. Por otro lado, que la implantación ortogonal se marca especialmente a levante del yacimiento es una obviedad, y debe corresponderse con un mayor grado de actividad productiva desarrollada en estas centurias, que ha permitido una mayor fosilización del parcelario, presumiblemente por sus altos rendimientos, y de hecho se localizan en los mejores terrenos agrícolas del Campo de Elche (Abad *et al.* 2001: fig. 107). Así que resulta comprensible una conservación diferencial, más aún teniendo en cuenta que posteriores parcelaciones medievales y modernas tuvieron como epicentro la actual ciudad de Elche, a 2 km al N de La Alcudia, y, por tanto, es su entorno inmediato el que más ha debido alterarse.

Una vez aceptados los planteamientos generales de su propuesta en cuanto se refiere al parcelario romano, las principales diferencias que advertimos se refieren a la consideración del *Camino del Molar* dentro de las tramas no ortogonales que se aprecian en el territorio de Elche en sentido amplio. R. González Villaescusa recoge el guante de una segunda trama parcelaria propuesta en su día por J. Gurt, A. de Lanuza y J. M. Palet (Gurt *et al.* 1996) –de planta radial y con centro de convergencia en Elche, que estos autores datan en un periodo posterior al catastro romano y anterior al s. XVIII– y propone, por su parte, una datación para la misma en época protohistórica, incluyendo entre sus viarios principales el *Camino del Molar*<sup>15</sup> (González Villaescusa 2008: 39). Vaya por delante decir, por nuestra parte, que nosotros advertimos la

retícula radial, pero no creemos sea protohistórica, como hipótesis de trabajo la dataríamos en época islámica. Pero, al mismo tiempo, sí consideramos que pudo haber algún eje más o menos orientado en la red radial que fuera anterior al catastro romano: es el caso del *Camino del Molar*.

Considerar la totalidad de malla radial como protohistórica cuenta con varias objeciones, y no es la menor la toma en cuenta de las relaciones estratigráficas que se manifiestan entre los distintos elementos del paisaje. A pesar de la desconfianza que le genera el método al autor (González Villaescusa 2002: 76), es sencillo observar cómo, por ejemplo, en la segunda centuria inmediata a La Alcudia por su levante, el *cardo* oriental se ha perdido, surgiendo en su sustitución un eje oblicuo al catastro –el *Camí de Carmahadet*– que corta varias parcelas en su recorrido, sobre todo las que se encuentran junto al cruce de este camino con el *Camí de Quatre Pilars*. Este eje, que se dirige a Elche y forma parte del trazado radial, ofrece una relación estratigráfica notoria, objetiva, no es posible establecer otra lectura que no sea considerar su trazado como posterior a las parcelas cortadas, que a su vez se adaptan al eje romano (fig. 9, 1 y A). De la misma manera, los canales de *Riegos de Levante*, visibles al sudeste del yacimiento y citados por González Villaescusa (fig. 9, 4), cortan completamente las parcelas que encuentran en su trazado en diagonal. Sin ningún género de dudas, estas parcelas seccionadas son anteriores a 1914 (Lorenzo 2014: 93), como es posterior al catastro romano el camino arriba mencionado. Otra cuestión será, y en

eso sí coincidimos con el autor, qué ocurre con las parcelas inmediatas sin contacto directo con la interfaz de ruptura; podemos presumir que, al pertenecer al mismo bloque parcelario, datarían de la misma época, pero es solo una presunción sin relación estratigráfica concluyente, pues el parcelario se ha podido “densificar” a lo largo de los siglos. En este caso, sí se nos antoja imprescindible acudir a metodologías propias de una excavación arqueológica para convertir en dato la hipótesis.

Por otro lado, si estos ejes tienen por centro de convergencia el casco antiguo de Elche, ¿qué se propone, un gran asentamiento protohistórico de carácter principal con capacidad para parcelar su entorno y con fuerte poder de atracción bajo el casco urbano? Pues no se explicaría de otro modo la inequívoca capacidad de concentrar en un punto todas las proyecciones de la red estratificada. Hoy en día es una posibilidad que no se atisba lo más mínimo<sup>16</sup>.

Creemos, en consecuencia, que este parcelario radial, o al menos buena parte de él, es en efecto posterior al catastro romano, pues así parece desprenderse de un primer análisis estratigráfico, y somos de la opinión de que sus características se compadecen bien con parcelaciones medievales y con la distribución de los huertos de palmeras en la ciudad. No habría que descartar su origen islámico, hipótesis que, como hemos ya señalado, requeriría un estudio en mayor profundidad que el ahora presentado, en el que se consideraran, además, variables tales como redes de acequias, tipos de cultivos, distribución, modulación, poblamiento, etc.

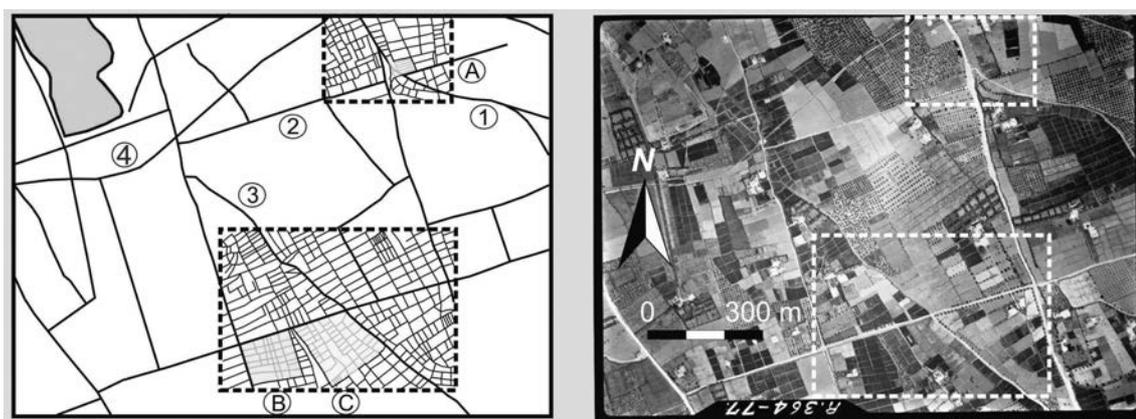


Fig. 9. Croquis y análisis arqueomorfológico del área indicada en la figura 6, con indicación del Camino de Carmahadet (1) y la parcela a la que corta (A), la *peritica* romana (2) y su parcelario ortogonal (B), el Camino del Molar (3) y las parcelas con él relacionadas (C) y los canales de Riegos de Levante (4).

Pero hemos apuntado que “buena parte de él” porque, en efecto, hay que extremar la prudencia, y la complejidad de dicho sistema, y su amplitud, abre la posibilidad a que se integren en la malla elementos de diferente cronología que aprovechen la pendiente natural del terreno para marcar en el mismo sus infraestructuras. De hecho, las primeras excavaciones publicadas sobre fosas con esta orientación en el Campo de Elche (Soriano *et al.*, 2012: fig. 5), situadas a 1300 m al NO de La Alcudia y con una orientación, en principio<sup>17</sup>, similar a los ejes radiales, se datan en época orientalizante e ibérica, por lo que en este plano radial pueden incluirse ejes de diferente datación. Es obvio que la construcción del paisaje ha conocido una larga fase de configuración, y en ella son posibles varios horizontes, uno de los cuales pudo ser protohistórico, otro estrictamente romano, otro medieval, moderno...

¿Y nuestro *Camino del Molar*? Podría pertenecer sin duda a esta malla protohistórica. R. González Villaescusa, cuando lo data en este horizonte, lo incluye en su *trama parcelaria auto-organizada*, que recogería todo el parcelario radial con una similar orientación, aunque la horquilla que propone para estos se mueve en más de 30°, lo que no es poco: ya hemos avanzado que buena parte de este conjunto debe datarse en un momento posterior al catastro romano. Intuimos, incluso, que lo utiliza como argumento para justificar que no todos los viarios van al actual Elche, pues éste en efecto conduce a La Alcudia, además de otros, según él, si bien *dans une moindre mesure* (González Villaescusa 2008: 39); implícitamente se infiere que sigue otorgando el papel rector del territorio a La Alcudia, pues la convergencia absoluta de caminos en Elche provocaría sin duda una gran dificultad interpretativa, ante la falta de documentación arqueológica protohistórica debajo del caserío medieval ilicitano.

En realidad, el autor sólo propone un segundo eje con dirección a La Alcudia, el ya citado *Camí de Carmahadet*<sup>18</sup>, y, en nuestra opinión y como ya queda apuntado, tal vial no se dirige a La Alcudia, sino que también conduce a Elche. Dicho camino, que viene desde las salinas de Santa Pola cruzando en diagonal el catastro romano, se incorpora como elemento subsidiario a uno de los *cardines* de la *pertica*, en parte fosilizado en el *Camí del Molí del Xocolater*; ningún elemento del parcelario, ninguna huella permite suponer que, al otro lado del *cardo*, continuaba el *camí de Carmahadet*. Es el mismo argumento que González Villaescusa utiliza al

tratar de rebatir el carácter antiguo del *Camino del Molar*: si un determinado camino tiene un eje del catastro por destino, es porque éste ya existía, a pesar de que la argumentación no nos parece correcta en este caso concreto, como trataremos de mostrar más adelante. Esto es, el único camino que alcanza La Alcudia es el que viene desde la sierra del Molar y el río Segura, no hay otro, lo que nos parece argumento de peso para singularizarlo dentro de la consideración global que nos ofrece el parcelario radial. Y de ello se deriva su datación.

De admitir, por tanto, que este eje caminero es el único que conduce a La Alcudia, la horquilla cronológica donde se inscribe debe estar ajustada a la datación del asentamiento, otra propuesta nos parece sencillamente absurda. Si aún procediera del N, podría llegar a plantearse que desde la ciudad islámica de Elche se trazó un vial que alcanzara La Alcudia, pues es bien sabido por la investigación “alcuditana” que el solar de la antigua Ilici fue aprovechado en época islámica, y posteriores, como cantera de piedra trabajada, y no son pocas las inscripciones, elementos arquitectónicos e incluso fragmentos escultóricos ibéricos que han aparecido como simple mamposería en construcciones del actual caserío de Elche (Ramos 1975). Pero el vial procede del SE, por lo que esa posibilidad debe descartarse por completo: no tiene sentido alguno que un camino que ha recorrido desde la desembocadura del Segura casi 15 km, tenga por destino un lugar deshabitado; como bien señala S. Leturcq, una ruta caminera, por principio, es un eje de comunicación entre dos grupos humanos, y si ésta se ha degradado, llegando a desaparecer siquiera parcialmente, es porque, como mínimo, uno de esos dos lugares de habitación ha sido abandonado (Leturcq 1997). En conclusión, se postula como clara hipótesis que la datación del *Camino del Molar* puede, y debe, estar relacionada con la ocupación de La Alcudia.

Siendo ello así, no quedan otras opciones: ¿el *Camino del Molar* es anterior a la centuriación romana, o viceversa? Dilucidar esta cuestión se antoja básico, porque de ello pueden derivarse otras líneas de análisis no menos trascendentales. Si no media una intervención arqueológica (en el camino o en su entorno inmediato, en algún límite...), no será posible confirmar sin ningún género de dudas la datación de estos elementos del paisaje, pero creemos que la relación estratigráfica de estos, su ordenación, aportan pistas para proponer la que nos parece secuencia cronológica más razonable.

En este sentido, el argumentario de R. González Villaescusa apuesta, al principio, por una relación de anterioridad de la parcelación romana respecto a la vía, dado que, en su opinión, el camino es subsidiario del catastro, al acabar su trayecto en éste. A la luz de la información que aporta el Vuelo Ruiz de Alda, podemos proponer otra lectura.

En primer lugar, merece la pena detenerse en algunos rasgos morfológicos visibles en el fotograma tanto del catastro como del camino (fig. 9, 2 y 3). Ambos aparecen arbolados en su punto de encuentro, el primero con una hilera en su margen oriental, el segundo, con doble hilera. Este hecho, unido a la ya conocida circunstancia de determinar ambos la disposición del parcelario a su alrededor, apuesta sin duda por su carácter emblemático en el paisaje, por su antigüedad, remarcada, además, por la considerable anchura que se percibe en ambos, tal vez algo superior en el caso del *Camí de Quatre Pilars*<sup>19</sup>. Por el contrario, cuando el eje del Molar supera el *cardo*, cesa su arbolado, su anchura es notoriamente menor y se comienza a marcar en su margen occidental una intensa sombra continua, como si en efecto la vía hubiera descendido en cota, como si fuera un “camino hondo”. Su recorrido, que mantiene una orientación constante de 20° NW respecto al N geográfico, interrumpe su trazada unos 350 m antes de arribar al yacimiento. En este punto, enfrentado a un parcelario y unos 100 m antes de alcanzar el *decumanus* de la centuria, gira de manera abrupta, poco orgánica, hacia poniente, alcanzando el *Camí del Borrocat*<sup>20</sup>. Esta unión resulta completamente forzada, efectuada *ad hoc* para captar el camino. Además, nos parece obvio que la trazada del *Camino del Molar* continuaba hasta La Alcudia, no sólo por su cercanía, sino porque su existencia ha quedado fosilizada en el paisaje parcelado. El fotograma evidencia que, una vez que se produce la unión de los dos elementos estudiados, se desarrolla un parcelario ortogonal, que sin duda está tomando el *Camí del Borrocat* como referencia, hasta alcanzar la conducción de *Riegos de Levante*; superada ésta, vuelve a atestiguar una ordenación de parcelas que cambian la orientación ortogonal por la que tenía el *Camino del Molar*, y así se mantienen hasta alcanzar La Alcudia. No hay más que trazar una línea imaginaria que una el camino y estos límites parcelarios para sospechar que, en el tramo en el que desaparece, existió en su día un vial caminero que llegaba a La Alcudia. A propósito del dato, obviamente puede proponerse un acceso, posiblemente principal, al asentamiento por su flanco suroriental, inmediatamente después del acusado giro que realiza el límite meridional del altozano hacia el N.

El forzado quiebro que lo une al *Camí del Borrocat* y la permanencia, 200 m más adelante, de parcelas bien orientadas al *Camino del Molar* hasta llegar prácticamente hasta la loma de La Alcudia parecen argumentos bastante convincentes como para plantear la existencia previa de este eje de comunicación, camino que en su tramo final habría sido obliterado por el catastro romano.

## CAMINOS, PARCELAS, CALLES Y CIUDADES

La interpretación propuesta sobre la secuencia estratigráfica generada en el paisaje al SE de La Alcudia implica una serie de derivaciones de mayor alcance –de índole económica, política, urbanística...–, que superan los objetivos marcados en este trabajo que ahora se presenta, exigiendo un estudio de mayor alcance, sobre todo espacial, para confirmar algunas hipótesis que se adivinan en esta concreta aproximación a un sector del territorio ilicitano. Pero algunas certidumbres se pueden avanzar, y no desaprovecharemos la ocasión para proponerlas.

Si el camino es anterior al catastro romano, podría intentarse una datación para el mismo, al menos aproximada. El problema, claro, es iniciar la reflexión con la datación de la centuriación romana, que a su vez se imbrica nada más y nada menos que con la fundación de Ilici, un tema que, como muchos otros relacionados con La Alcudia, ha generado amplios y apasionados debates sobre el momento en el que se produce la *deductio* de la colonia. No es nuestra intención abordar la complejidad de este proceso histórico, sino apoyarnos en determinados datos, más o menos consensuados, que permitan atisbar cómo se establece la relación de la *pertica* romana con el territorio indígena.

En nuestra opinión, contamos con un elemento cronológico de referencia: la *tabula* de bronce con la *sortitio* entre los colonos. Carentes de una referencia estratigráfica para la misma, los criterios paleográficos adquieren un mayor protagonismo y, en este sentido, la datación que propusiera J. Corell en torno al 40-30 a.C. (Corell 1999) parece haber alcanzado cierto consenso entre la comunidad científica. Las fechas se compaginan bien con un determinado contexto histórico, pues, por entonces o muy poco antes, se estaría produciendo la *deductio* triunviral que dio origen a la colonia (Alföldy 2003), y parece razonable pensar que el reparto de tierras, y su consignación por escrito, seguiría a la parcelación ortogonal del terreno que implicaba la fundación colonial. Un argumento

más podría acompañar nuestro discurso: al menos en Hispania, las fundaciones coloniales triunvirales, y anteriores, acostumbran a diseñar una *pertica* de 20 *actus* de lado, como la de Ilici, y así tendríamos los ejemplos de Emporiae III, Ilerda, Valentia A y, posiblemente y con una mayor complejidad estructural, Tarraco I y II, mientras que las augusteas tienden a preferir el lado de 15 *actus* – Barcino, Caesaraugusta I o Aesso– (Ariño *et al.* 2004: Cuadro I, 129; Palet *et al.* 2009; Palet y Orengo 2010: 140; *Id.* 2011: 398); también en Italia son más comunes las primeras desde los repartos efectuados por los Gracos entre 130 y 120 a.C. (Chouquer y Favory 1991: 131).

Ello nos situaría en el proceso ante una hipótesis que establecería para la centuriación romana ilicitana una datación *grosso modo* de *circa* 40 a.C., teniendo en cuenta, además, que los trabajos de agrimensura pudieron extenderse varios años<sup>21</sup>. Esto es, de aceptar que el *Camino del Molar* es anterior a la *limitatio* y, por tanto,

estaba plenamente vigente antes de esa década, puede postularse como hipótesis su adscripción a época ibérica, como mínimo. Y no sólo él.

No hemos perdido de vista el parcelario que se dispone en estas centurias tratadas tan problemáticas y atractivas a la vez, es preciso recordar que toda la reflexión arranca de la percepción de una parcela alargada siguiendo el eje del vial poco antes de que éste se encontrara con los límites del catastro. Es incontestable que dentro de la centuria en cuestión se distribuyen parcelas con diferente orientación y módulo (fig. 9, B y C): las inmediatas al camino del Molar se disponen en paralelo a éste, en bandas de tendencia geomórfica, casi recordando la *regularidad orgánica* de R. González Villaescusa y, en cualquier caso, actuando el eje como “espinas dorsal”, que impone su dirección a una parcelación relativamente regular (Chouquer y Favory 1991, 63), mientras que junto a los cruces de los *limites* mejor conservados tienden a concentrarse parcelas más ortogonales. Se pueden observar a poniente del *Camino del Molar*, en su contacto con *Quatre Pillars*; hasta seis fajas paralelas que mantienen la orientación del camino. La séptima ejerce de parcela de transición, con su eje oriental paralelo al camino y el occidental al catastro, desarrollándose entonces otras siete fajas esta vez ya trazadas desde el *cardo*. Compárese este fenómeno con el dibujado en la centuria inmediata por el S a La Alcudía, donde todas las trazas responden a la malla ortogonal, a excepción justamente de su ángulo nororiental, donde la trazada vuelve a la orientación del camino, fosilizando su recorrido en su último tramo.

Parece pues plausible proponer que la centuriación romana respetó, al menos en parte, una anterior parcelación indígena, que se englobaba en una de las zonas agrícolas más ricas del Campo de Elche. Aunque resta por concretar su extensión y características mediante un más detallado estudio arqueomorfológico, la imagen que proyecta el parcelario una vez se eliminan las líneas ortogonales es la de un área densamente explotada al SE de La Alcudía, a ambos lados del *Camino del Molar* (fig. 10). En cualquier caso, esta dicotomía no es un hecho extraordinario en la agrimensura romana (Chouquer y Favory 1991: 173), siendo más interesantes las hondas repercusiones económicas y políticas que ello plantea: ¿por qué se respetaron esas tierras? ¿a quiénes pertenecían? ¿qué régimen tenían en la *forma* de Ilici? Insistimos en la trascendencia del dato, no olvidemos que esa misma distribución parcelaria romana no ha dudado en obliterar el, probablemente, principal acceso del *oppidum*<sup>22</sup> ibérico.

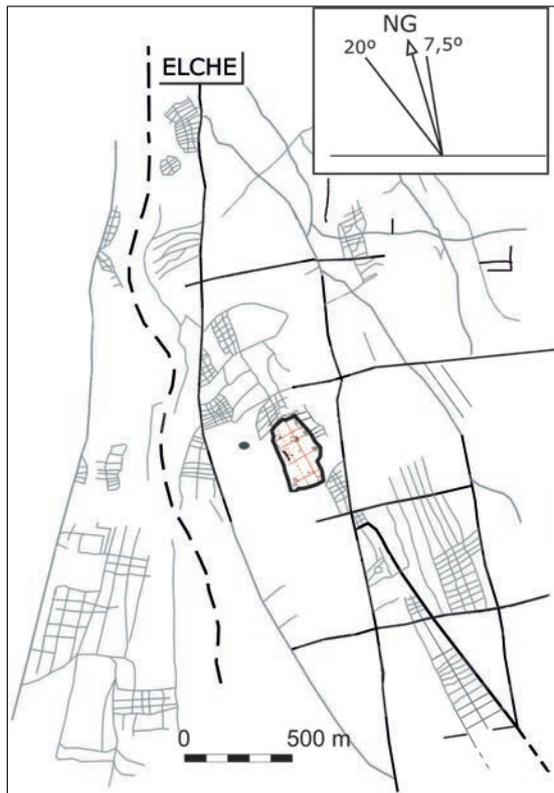


Fig. 10. Esquema básico del parcelario potencialmente subyacente al catastro romano, con indicación del Camino del Molar y el contorno de La Alcudía, en cuyo interior se marcan los viales de época romana a día de hoy identificados.

Una prueba más de la compleja interacción romano-ibera que debió ponerse en práctica en la *deductio* militar.

Esta, llamémosla, consideración hacia el elemento indígena se hace patente en otros rasgos que definen la centuriación de Ilici, y que invitan a suponer un proceso de integración *ad hoc* para el territorio ilicitano. Una variable más que ha llamado la atención de los investigadores es el mantenimiento de la trama urbana de la ciudad (últimamente, por ejemplo, Abad 2010), que en ningún caso se orienta con el catastro, con una orientación de 7'5° E<sup>23</sup>, lo que para algunos autores ya sería una variable definitiva para considerar a éste posterior a aquélla (Fiches y González Villaescusa 1997: 132). Integrando en esta propuesta la que ahora presentamos, podemos llegar a la conclusión de que esa diferente orientación arquitectónica pudo venir mediatizada por el camino prerromano ahora propuesto; de hecho, el fotograma del Vuelo Ruiz de Alda permite apreciar que, antes de que comenzaran las campañas anuales de excavación en La Alcudía dirigidas por A. Ramos Folqués, cuya primera intervención data de 1933, se apreciaba en el interior del altozano un conjunto de parcelas perfectamente orientadas al eje caminero. Podemos, por tanto, acudir a la información arqueológica del yacimiento para aproximarnos aún más a la datación del *Camino del Molar*.

Partiendo del estado de la cuestión que en su día presentamos sobre la estratigrafía de La Alcudía (Moratalla 2004-2005), los estudios más recientes sobre el urbanismo de la ciudad romana, por ejemplo el de G. Lara (Lara 2005), o las todavía más recientes excavaciones arqueológicas desarrolladas por la Fundación de la Universidad de Alicante en el yacimiento (Abad *et al.* 2007; Tendero 2011), permiten atisbar algunos datos de interés para el análisis que venimos realizando. Estructuras bien datadas en época flavia, cuando la colonia parece vivir un *floruit* en su evolución, se encuentran perfectamente orientadas al camino prerromano, como se puede percibir en la figura 10, de lo que se infiere que el urbanismo estrictamente romano seguía manteniendo la orientación tradicional del *oppidum* ibérico, al menos el de su última fase, en contraste con una *pertica* que, por entonces, debía estar en un periodo de máximo desarrollo; es de suponer, no obstante, que al menos el acceso a la misma sí debía haber cambiado, pues ya no se encontraría al SE. Esta trama de época flavia seguía, a su vez, un planeamiento urbano anterior que, por sorprendente que parezca, y al menos en el sector 4C, no era augusteo ni triunviral, sino tardorrepblicano<sup>24</sup>. En efecto, las estructuras subyacentes a las

construcciones del s. I d.C. –insistimos, también orientadas al camino tradicional– deben datarse, de manera preliminar, en una horquilla de los ss. II-I a.C. Esta arquitectura, todavía por precisar en sus rasgos más característicos, aunque parece ser la que acoge un hito tan característico de la cultura material del yacimiento como sería la conocida como cerámica Elche-Archena, se orienta con el *Camino del Molar*, por lo que, hemos de concluir, este vial debía estar trazado ya en el s. II a.C., sin que, hoy por hoy, resulte prudente profundizar más en la estratigrafía del asentamiento, sujeta a una reinterpretación a la luz de las recientes intervenciones. Está por documentar que la ruta determine igualmente las plantas de las construcciones anteriores de La Alcudía.

De momento no insistiremos más en esta reflexión, pero es obvio, por un lado, que se dibujan, desde la arqueología del paisaje, unas relaciones peculiares entre el antiguo *oppidum* y la *pertica* colonial, relación que se complica progresivamente si consideramos otros datos no menos trascendentales, como la ubicación de las áreas funerarias<sup>25</sup> o la probable ampliación del núcleo romano a levante del altozano donde tradicionalmente se localizaba la vieja ciudad. Por otro lado, el camino se erige como eje director de un determinado parcelario, anterior al catastro romano, que adopta una orientación cercana a otra malla radial que, tal vez en época islámica, se implanta sobre buena parte de la *centuriatio*. En conclusión, la hipótesis que nos sugiere este acercamiento a la estructura parcelaria del Campo de Elche a través del *Camino del Molar* es encontramos ante tres tipos de sistemas parcelarios: el más antiguo, radial y con este camino citado como principal referente, posiblemente de origen protohistórico; por encima, la *pertica* romana y, sobre ella, una nueva estructura radial convergente en Elche que puede tener sus orígenes en época islámica. Sin duda, sugerente hipótesis que necesariamente habrá que concretar en sus detalles en futuros análisis.

## CONCLUSIONES: UNA PRIMERA VALORACIÓN DEL VUELO RUIZ DE ALDA

La puesta al servicio de la investigación de un nuevo documento histórico, en este caso cartográfico, no puede sino recibirse con gran satisfacción, porque ante nosotros se abre un enorme campo de posibilidades de estudio que, muy probablemente, no se agoten en mucho tiempo; salvando las distancias, es como si en tal o cual biblioteca

o archivo hubiera aparecido un texto perdido de los gramáticos, dicho sea por seguir el hilo conductor que hemos desarrollado hasta ahora.

Nuestro propósito no ha sido otro que mostrar algunas de esas posibilidades de análisis, tanto considerando el yacimiento arqueológico en su sentido tradicional –un poblado y su necrópolis–, como atendiendo al entorno paisajístico en el que se inscriben, poniendo en práctica una metodología analítica del territorio que manifieste la jerarquización estratigráfica de que se compone. Creemos haber demostrado que es posible discernir nuevos datos de viejos conocidos de la bibliografía arqueológica especializada, gracias a unos fotogramas aéreos de gran calidad, a partir de unas imágenes casi centenarias que, en la mayoría de los casos, ofrecen una visión de los hitos mucho antes de comenzar su investigación. En el caso concreto de Ilici, nuestra aportación apenas ha buceado en algunos aspectos concretos relativos a un eje caminero, pero a simple vista se pueden comprobar otras posibilidades de análisis; por ejemplo, ¿por qué se genera un parcelario concéntrico inmediatamente al N de La Alcuña, tendrá algo que ver con la defensa del lugar?, o ¿cuál fue la función de la estructura elíptica que se percibe a 70 m al O del yacimiento? Y así podríamos continuar.

Pero más allá de tal o cual dato puntual, cuya trascendencia estaría por argumentar, y demostrar, lo que no nos ofrece demasiadas dudas es que la información recogida en esos fotogramas, en lo que al paisaje se refiere, casi siempre será trascendente, pues esa secuencia de líneas probablemente esconderá dentro del mosaico una larga historia de ocupación del terreno, que prácticamente está en los albores de comenzar a desaparecer fruto de transformaciones urbanas e industriales contemporáneas de gran calado. Por ser algo más explícito, un yacimiento supone una extraordinaria fuente de información para el lapso de tiempo en el que está ocupado, después de lo cual, su trascendencia mengua más que considerablemente. No ocurre así cuando el objeto de conocimiento es el paisaje histórico, pues éste, por su naturaleza, es una fuente cambiante, viva, que a lo largo de siglos va acumulando datos susceptibles de acompañar cualquier síntesis histórica, sea ésta de la época que sea. Y éste es el aspecto que más nos gustaría subrayar ante una documentación como la proporcionada por el Vuelo Ruiz de Alda: que sus fotogramas albergan una secuencia histórica de siglos, y que en dicha secuencia tienen cabida aspectos nada desdeñables de organizaciones sociales pasadas.

El análisis preliminar realizado sobre el territorio conocido como Campo de Elche no es sino uno más de los posibles acercamientos que los fotogramas permiten, primero porque no es completo, requiere de una mayor amplitud espacial, y segundo porque sólo se han considerado algunas variables de un paisaje de más de dos mil años de antigüedad. Las líneas del territorio encierran otros datos que ahora apenas hemos esbozado, si acaso hemos intentado desentrañar algunos aspectos más superficiales, aspectos que esconden otras realidades más trascendentes que afectan a los modos de organización y articulación de esas sociedades, entre sí y en relación a otros grupos. El paisaje ofrece, por así decirlo, la secuencia larga del discurrir histórico que, convenientemente alicatado con los datos aportados por otras metodologías arqueológicas, dibuja las pautas de apropiación, o no, de esos grupos del entorno que les rodeaba, y no resulta exagerado afirmar que en la base de esta apropiación se encuentran las claves del tipo de organización política y económica que sustenta esa sociedad. No es sencillo desarrollar este tipo de análisis sobre objetos de conocimiento tan amplios, pero en nuestra opinión está claro que el esfuerzo y la dedicación que requieren tiene sus frutos. De modo que no podemos sino congratularnos de este nuevo documento que las administraciones han puesto en nuestras manos, estamos convencidos de que en poco tiempo pasará a ser una fuente documental básica para aprehender y caracterizar el armazón socio-político de los grupos que construyen sus territorios tirando líneas más o menos ordenadas en el espacio.

JESÚS MORATALLA JÁVEGA  
Dpt. Prehistòria, Arqueologia, Hª Antiga,  
Filologia Grega i Filologia Latina  
Universitat d'Alacant  
jesus.moratalla@ua.es

## NOTAS

1. Este trabajo se realiza en el marco del proyecto HAR2012-32754 *Las huellas de las guerras civiles romanas en el sudeste de Hispania. Conflictos y transformación cultural*.
2. Concretamente en el enlace <http://fototeca.cnig.es/>.
3. La síntesis de F. Fernández García es, sin duda, el trabajo más apropiado y riguroso en este sentido (Fernández García 1998).
4. Guardamar del Segura fue uno de los municipios más afectados por el terremoto de 1829, lo que implicó la total reconstrucción del pueblo en años sucesivos a partir del plano de José Agustín de Larramendi (Canales 2010).

5. Es preciso recordar que el yacimiento fue salvajemente mutilado en 2004 por las obras de un camino flagrantemente ilegal, obras que derivaron en la pérdida de aproximadamente un tercio del asentamiento, sin que se depuraran responsabilidades de ningún tipo por ello. En consecuencia, el dato ahora recabado adquiere mayor trascendencia.
6. De hecho, las coordenadas señaladas por la ficha del yacimiento de la base de datos de la Conselleria de Cultura apuntan a un lugar situado bastante más al sur de la posición ahora referida, en una zona claramente de inundación.
7. En 1982 una intervención de urgencia realizada a casi 200 m al SO del lugar ahora indicado deparó el hallazgo de un probable *silicernium* (Monraval y López 1984). Más recientemente, en 2008 (López y Barber 2008), la construcción de una rotonda a unos 40 m al E del punto excavado en 1982, permitió documentar un conjunto de media docena de fosas con incineraciones ibéricas. Ambas zonas, que presentan una cota de altura de 2-3 m, debían marcar el límite de la tierra firme respecto al área marismosa y su distribución permite proponer una extensión para la necrópolis de El Molar superior a las 2 ha, si bien desconocemos obviamente la densidad de tumbas en toda esta área.
8. Como en Cabezo Pequeño del Estaño, tal y como nos informa nuestro colega F. Prados, o nosotros mismos, junto a L. Abad y F. Sala, en La Escuera.
9. Entre ésta y el poblado antes se habían localizado un buen número de rodadas de carros, de distintas orientaciones, tras un episodio de fuertes lluvias; una vez más, fueron casi por completo destruidas en otro movimiento de tierras incontrolado realizado en relación con la variante de La Marina.
10. En algunas cartas topográficas aparece como *del Molar*, que será el topónimo que utilizaremos por mor de la brevedad.
11. El límite oriental de la parcela norte está alterado: se ha desalojado una hilera de banales para abrir un camino hasta una casa inmediata.
12. Se trata de un documento epigráfico que sigue generando controversia sobre su correcta interpretación, habiendo generado ya una abundante bibliografía (entre otros, Ariño *et al.* 2000-2001; Ariño *et al.* 2004; Corell 1999; Guillaumin 2002; Mayer y Olesti 2001).
13. Compilación de varios artículos realizados por el autor en la década de los 90, buen exponente de sus variadas investigaciones y de las metodologías empleadas.
14. En los mismos términos se ha expresado muy recientemente O. Olesti (Olesti 2014).
15. Lo que se muestra en manifiesta contradicción con el pie que ilustra la figura 5 del artículo, de ahí la confusión del relato a la que antes aludíamos.
16. No existe una síntesis que sitúe sobre el plano de Elche todas o buena parte de las intervenciones arqueológicas realizadas en el casco urbano en las dos últimas décadas, que no son pocas. En este sentido, la principal base documental es el anuario editado por el Colegio de Licenciados y Doctores en Filosofía y Letras de Alicante, que desde 2000 recoge los resúmenes de las intervenciones arqueológicas realizadas en la provincia en un cedé denominado *Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante*. Fuera de estos, lo más cercano a esa síntesis de referencia serían algunos estudios realizados sobre el urbanismo islámico de Elche (por ejemplo, López *et al.* 2004).
17. La planta presentada de la excavación no permite referenciarla al resto de la trama parcelaria del Campo de Elche.
18. El mapa topográfico a escala 1/50000 de la edición de 1947 lo denomina también *Camino de Crevillente*.
19. Según los textos gromáticos (Chouquer y Favory 1991: 141), el *decumanus maximus* mediría 40 pies de ancho (11,82 m), mientras que el *cardo maximus* tendría la mitad (5,91 m). No puede descartarse que el *Camí de Quatre Pilars* fuera el *decumanus* rector de toda la *pertica* de la colonia.
20. En el caso del *Camí del Borrocat*, hay mayor consenso para considerarlo el *cardo maximus* de la centuriación. A simple vista muestra menos luz que *Quatre Pilars*.
21. Nos planteamos si, habida cuenta la escasa diferencia entre las dos fundaciones coloniales de Ilici –hablamos de un lapso de tiempo de 15-20 años–, la segunda no pudo sino continuar los trabajos de agrimensura y reparto que se inició en época triunfal.
22. No podemos evitar comentar la reducción toponímica que R. González Villaescusa realiza respecto a Heliké, ciudad que considera situada en el altozano de La Alcudia y antecedente de la futura Ilici. A pesar del tentador reduccionismo fonético, no está ni mucho menos aceptado que tal conclusión sea correcta, y son mayoría quienes, por la lógica de los hechos históricos donde se inscribe el topónimo, prefieren buscarlo en el entorno de Elche de la Sierra (Albacete), tal y como propusiera ya hace bastantes décadas A. García y Bellido (García y Bellido 1943).
23. Otros autores lo sitúan a 8°, como el propio González Villaescusa.
24. Los primeros datos en este sentido parecen apuntar a una contundente remodelación urbana que pudo afectar a los primeros horizontes estrictamente romanos (Tendero 2011).
25. Una intervención arqueológica de urgencia desarrollada en 2012 en el *Camí del Borrocat* por la empresa Arquealia, en la que participó quien suscribe estas líneas, ha permitido localizar unas 70 inhumaciones de época altoimperial, ubicadas a lo largo del eje. Dos breves consideraciones podemos realizar: una, el camino hoy visible debe datarse en época moderna; los datos arqueológicos permiten avanzar que el vial romano ha de situarse más hacia el O del actual eje. Y dos, que el *Camí del Borrocat* se reafirma como más que probable *cardo maximus* de la centuriación –a su vez, la Vía Augusta del territorio, como ocurre en Valencia y Saguntum (González Villaescusa 2002: 436) o al igual que actúa la *Vía de la Plata* respecto a la *pertica* de Emerita Augusta (Ariño *et al.* 2004: 71)–, imponiendo con su presencia, en este caso sí, la localización del área funeraria estrictamente romana. Su cruce con el *Camí de Quatre Pilars* se antoja el punto ideal para colocar el *locus gromae*. Puede no ser casual, igualmente, que este camino acoga la necrópolis estrictamente romana, mientras que las incineraciones “ibero-romanas” del Campo de Experimentación Agrícola o de la necrópolis del Torro se sitúan, precisamente, en la proyección hacia el N del *Camino del Molar* (Lorenzo, 2014: fig. 7): ¿dos áreas funerarias contemporáneas, y separadas, para dos grupos de habitantes de Ilici?

## BIBLIOGRAFÍA

- ABAD, L. (2010): La Alcudia de Elche: ayer y hoy de un yacimiento emblemático, *Ciclo de conferencias “Viejos yacimientos, nuevas aportaciones” (Madrid, 2008)* (A. Rodero, M. Barril, coords.), Madrid, 173-210.
- ABAD, L.; SALA, F. (eds.) (2000): *Poblamiento ibérico en el Bajo Segura. El Oral (II) y La Escuera*, Bibliotheca Archaeologica Hispana, 12, Madrid.
- ABAD, L.; MORATALLA, J.; TENDERO, M. (2007): *Excavaciones en la Alcudia (Elche). Sector “Casas ibéricas”*. *Campaña 2007*, Informe preliminar inédito.

- ALFÓLDY, G. (2003): Administración, urbanización, instituciones, vida pública y orden social, *Las ciudades y los campos de Alicante en época romana* (J. M. Abascal y L. Abad, eds.), Alacant, 35-57.
- ARIÑO, E.; GURT, J. M.; DE LANUZA, A.; PALET, J. M. (1994): El estudio de los catastros rurales: una interpretación estratigráfica del paisaje, *Zephyrus* XLVII, 189-217.
- ARIÑO, E.; GURT, J. M.; PALET, J. M. (2000-2001): La inscripción catastral de Ilici. Ensayos de interpretación, *Pyrenae* 31-32, 223-226.
- ARIÑO, E.; GURT, J. M.; PALET, J. M. (2004): *El pasado presente. Arqueología de los paisajes en la Hispania romana*, Salamanca-Barcelona.
- CANALES, G. (2010): Guardamar, El pueblo más bonito del reino (1829), *Guardamar del Segura, arqueología y museo: museos municipales en el MARQ* (L. Abad, coord.), Alacant, 212-229.
- CHOUQUER, G.; FAVORY, F. (1991): *Les paysages de l'Antiquité. Terres et cadastres de l'Occident romain*, Paris.
- CORELL, J. (1999): *Inscripciones romanas d'Ilici, Lucentum, Allon, Dianium i els seus territoris*, València.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (1998). Las primeras aplicaciones civiles de la fotografía aérea en España. I. El Catastro y las Confederaciones Hidrográficas, *Eria* 46, 117-130 (<http://www.unioviado.es/reunido/index.php/RCG/article/view/1275>, Consulta 20-III-2013).
- FICHES, J. L.; GONZÁLEZ VILLAESCUSA, R. (1997): Analyse morphologique et limites de *perticae*. Le cadastre A de Orange et le territoire de la cité de Nîmes, *Les formes du paysage. 3-L'analyse des systèmes spatiaux* (G. Chouquer, dir.), Paris, 127-134.
- GARCÍA Y BELLIDO, A. (1943): Algunos problemas de arte y cronología ibéricos, *AEspA* XVI, 78-108.
- GONZÁLEZ VILLAESCUSA, R. (2002): *Las formas de los paisajes mediterráneos (Ensayos sobre las formas, funciones y epistemología parcelarias: estudios comparativos en medios mediterráneos entre la antigüedad y época moderna)*, Jaén.
- GONZÁLEZ VILLAESCUSA, R. (2008): Ce que la morphologie peut apporter à la connaissance de la centuriation d'Ilici (Elche, Espagne), *Agri Centuriati* 4, 29-42.
- GOZÁLVEZ PEREZ, V. (1974): La *centuriatio* de Ilici, *Estudios sobre centuriaciones romanas en España* (V. M. Rosselló, ed.), Madrid, 101-113.
- GUILLAUMIN, J. Y. (2002): Note sur le document cadastral romain découvert à la Alcudia (Elche, province d'Alicante), *DHA* 28/1, 113-134.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.3406/dha.2002.2463>
- GURT, J. M.; DE LANUZA, A.; PALET, J. M. (1996): Revisión del catastro romano de Illici (Elche), *Pyrenae* 27, 215-226.
- LARA, G. (2005): *El culto a Juno en Ilici y sus evidencias*, Villena.
- LETURCQ, S. (1997): La route et le paysage. Dynamique et stabilité des réseaux routiers beaucerons entre Etampes et la forêt d'Orléans, *Les formes du paysage. 3-L'analyse des systèmes spatiaux* (G. Chouquer, dir.), Paris, 78-87.
- LÓPEZ SEGUÍ, E.; GÓMEZ MARTÍNEZ, I.; PASTOR, A.; TENDERO, F.; TORREGROSA, P. (2004): La ciudad de Elche. Su fundación y la evolución de su sistema defensivo, *II Jornadas de Arqueología Medieval*, Petrer, 33-58.
- LÓPEZ SEGUÍ, E.; BARBER, R. (2008): Glorieta carretera N-332. PK 74.700, *Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2008, edición CD*, Alacant.
- LORENZO, R. (2005): Evolució de la xarxa viària romana al Camp d'Elx i uns apunts sobre la *mansio Ad Leones*, *La Rella* 18, 41-63.
- LORENZO, R. (2014): Necròpolis romanes del camp d'Elx. Localització, descripció i cronologia, *La Rella*, 27, 84-127.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, M. (2011): "Se ha de fer un molló per a divisió de dits tèrmens": els límits entre Elx y Guardamar a través de tres sentències arbitral, *La Rella* 24, 83-98.
- MAYER, M.; OLESTI, O. (2001): La *sortitio* de Ilici. Del documento epigráfico al paisaje histórico, *DHA* 27/1, 109-130.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.3406/dha.2001.2439>
- MONRAVAL, M.; LÓPEZ PIÑOL, M. (1984): Restos de un silicernio en la necrópolis de El Molar (San Fulgencio-Guardamar del Segura, Alicante), *SAGVNTVM-PLAV* 18, 145-162.
- MORATALLA, J. (2001): Restos de catastros romanos en el Medio Vinalopó y unos apuntes sobre Aspis, *Alquibla* 7, 551-579.
- MORATALLA, J. (2004-2005): La Alcudia ibérica: una necesaria revisión arqueológica, *Lucentum* XXIII-XXIV, 89-104.
- OLCINA, M. (2011): *Un paisaje milenario. Parcelación agraria y colonos en Ilici*, Alacant.
- OLESTI, O. (2014): *Paisajes de la Hispania romana*, Sabadell.
- ORS MONTENEGRO, M.; ORS CASTAÑO, D. (2006): *Nuevos Riegos El Progreso, S.A.: cien años de una empresa de riegos (1906-2006)*, Elx.
- PALET, J. M.; FIZ, I.; ORENGO, H. A. (2009): Centuriació i estructuració de l'ager de la colònia Barcino: anàlisi arqueomorfològica i modelació del paisatge, *Quarhis* 5, 106-123.
- PALET, J. M.; ORENGO, H. A. (2010): Les centuriacions de l'ager tarraconensis: organització i concepcions de l'espai, *Ager Tarraconensis* 1, 121-154.
- PALET, J. M.; ORENGO, H. A. (2011): The Roman centuriated landscape: conception, genesis, and development as inferred from the ager Tarraconensis case, *AJA* 115 (3), 383-402.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.3764/aja.115.3.0383>
- RAMOS FERNÁNDEZ, R. (1975): *La ciudad romana de Ilici*, Alacant.
- SORIANO, S.; JOVER, F. J.; LÓPEZ SEGUÍ, E. (2012): Sobre la fase orientalizante en las tierras meridionales valencianas: el yacimiento de Casa de Secà (Elche, Alicante) y la dinámica del poblamiento en el *Sinus Ilicitanus*, *SAGVNTVM-PLAV* 44, 77-97.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.7203/SAGVNTVM.44.1772>
- TENDERO, M. (2011): La Alcudia. Casas ibéricas. Sector 4C, *Actuaciones arqueológicas en la provincia de Alicante. 2011*, ([http://www.marqalicante.com/contenido/int\\_arqueologicas/](http://www.marqalicante.com/contenido/int_arqueologicas/), Consulta 2-V-2013).