

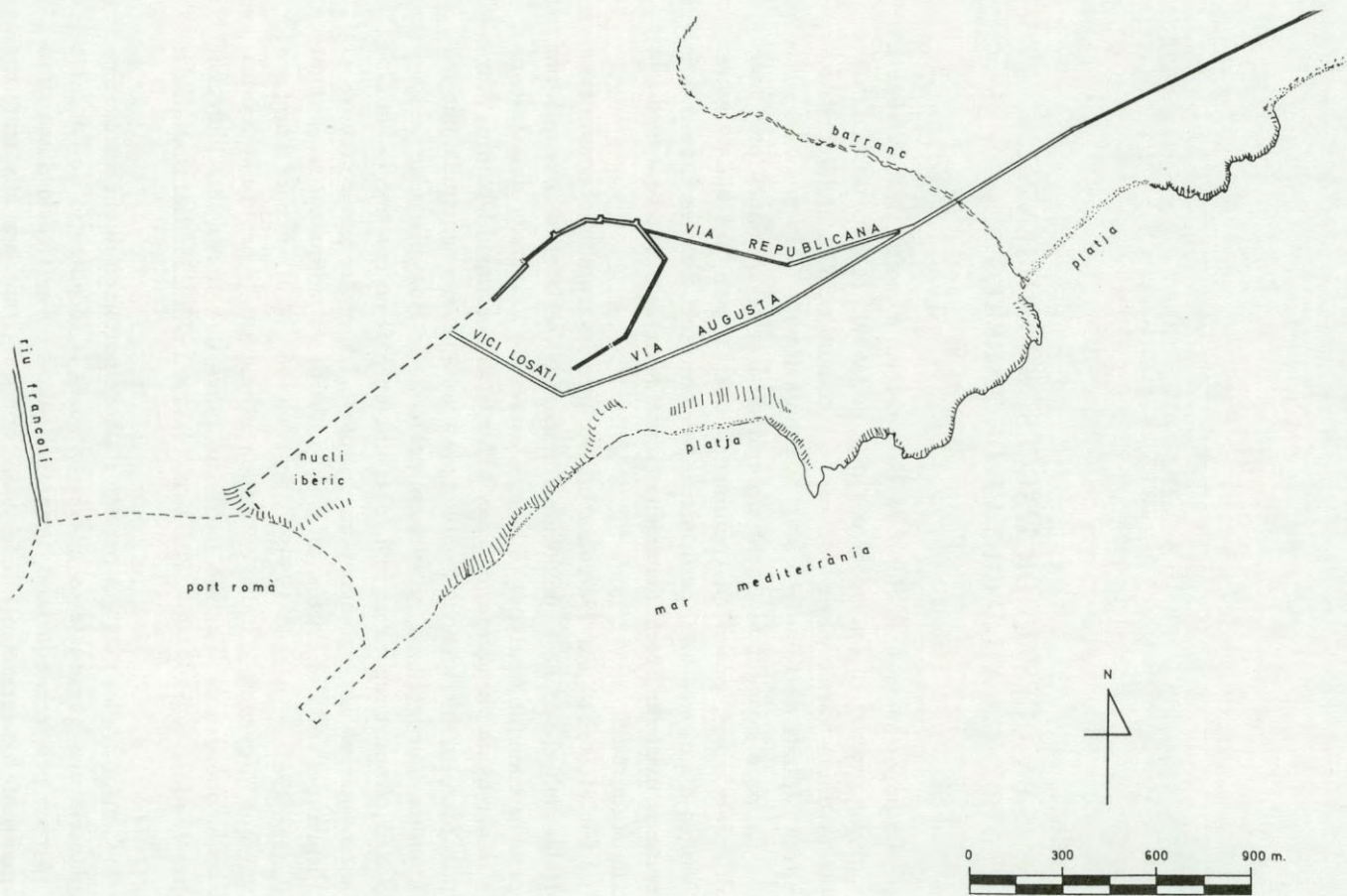
## LA QÜESTIÓ DE L'ACCÉS NORD-ORIENTAL A LA CIUTAT DE TÀRRACO

La importància de la ciutat de Tàrraco com a capital de la *Hispania Citerior*, primer, i *Tarraconensis* més endavant, fa necessària l'existència d'una xarxa viària que posi en comunicació la ciutat amb les altres capitals de l'Imperi i amb la pròpia Roma.

És prou conegut el traçat general de les vies romanes que, amb diferents noms, posen en comunicació tot l'Imperi per via terrestre. Moltes d'aquestes vies, però, són la romanització d'antics camins pre-romans existents, com l'anomenada *via Herculea*, antecedent de la *via Augusta*.

En efecte, la *via Herculea* era la primera ruta que comunicava Itàlia amb el sud de la península Ibèrica, i no seria altra cosa que una pista o camí utilitzat per l'home. Després de l'arribada dels romans a la península i al voltant de l'any 118 a.C. el Procònsul Domitius Ahenobarbus establí una via sobre aquest antic camí, coneguda per *via Domitia*, que creuava el Pirineu pel coll de Banyuls. Cap a l'any 9 a.C., August reparà un vell camí, que en part no era sinó la *via Domitia*, que va ser anomenat *via Augusta*. Aquesta, però, creuava el Pirineu pel coll del Portús, on s'ha localitzat un monument recentment (CASAS 1981, 8; MASSÓ 1984; CASTELLVÍ 1985, 4-7). A part d'aquesta via que provenint d'Itàlia es dirigia al sud de la península Ibèrica, sabem que des de Tàrraco partia un ramal que anava vers l'interior, per Ilerda (AVELLA 1967, 70; VON HAGEN 1973, 235; BELTRAN 1984, 37-39).

Conegudes les vies que arriben i alhora parteixen de Tàrraco, se'ns planteja una qüestió força interessant, i és la localització de l'accés a Tàrraco per la banda nord-oriental. Realment, l'existència d'una gran quantitat d'enterraments a la zona, coneguts tant per ells mateixos





com per les restes epigràfiques funeràries que ens han arribat, ens indica que realment existia una via a la zona que possibilitava l'accés a la ciutat. Però des de quan i per on?

La configuració geogràfica de la banda nord-oriental extramurs de Tàrraco és complexa. És una zona on una forta davallada del terreny salva un considerable desnivell del turó de la ciutat fins a la mar. Aquesta diferència dels vuitanta metres al cim del turó a la planície de la platja del Miracle fa que el terreny presenti una forta pendent. Igualment, trobem que aquesta zona queda encaixonada, ja que cap a la banda sud la roca natural tendeix a apropar-se a la mar, formant un petit penya-segat, la qual cosa es pot veure en els gravats antics (WEISS 1711, FLÓREZ 1769, LABORDE 1974).

Igual que els gravats, els plànols antics també ens serveixen d'ajuda a l'hora de parlar de la qüestió de l'accés, perquè ens ofereixen el traçat de l'entrada a Tarragona pel nord-est durant els darrers segles (FLÓREZ 1769; LABORDE 1974). L'arribada directa s'efectua per un camí, avui encara existent i anomenat «camí de la cuixa», que en arribar al baluard de Sant Antoni tomba cap a l'esquerra i arriba al portal de Sant Antoni. Una precisa observació dels plànols ens fa veure que, si allarguem el «camí de la cuixa» en la direcció que porta en el seu tram abans del tomb cap al portal de Sant Antoni, aquest camí ens condueix directament a la porta romana existent a la muralla, al costat de la Torre de Minerva o de Sant Magí.

Una altra bifurcació del camí que prové de Barcelona es dirigeix cap a la banda de mar, passant pel mig de l'amfiteatre i seguint cap al port per sobre del petit espadat esmentat. És el «camí dels Fortins», que correspon en bona part a l'actual carrer de Robert d'Aguiló. A l'altura de l'amfiteatre o del convent del Miracle, trobem la «baixada del Miracle», que comunica el convent amb la ciutat. Aquest camí és creat en funció de les fortificacions que defensaven la ciutat per la costa, i d'aquí el seu nom i traçat. Tenim doncs dues entrades a la ciutat en els darrers segles per aquesta banda, essent la més important la que porta directament a la ciutat pel portal de Sant Antoni, ja que l'altra és considerada via militar o poc més.

Abans de considerar les possibilitats de cadascun d'aquests camins com a entrada a Tàrraco en època romana, hem d'incidir en una qüestió prèvia: quina devia ser la via de comunicació de l'assentament pre-romà existent a Tarragona? Per intentar resoldre aquest punt, abans hem d'establir la situació del nucli ibèric de Tarragona. Segons les darreres investigacions arqueològiques, aquest assentament s'hauria

de situar a l'altura dels carrers Dr. Zamenhof, Caputxins i Cervantes, més o menys la zona que en època moderna ocupà el Fortí Reial, aprofitant les condicions del terreny (informació del Servei d'Arqueologia). No descartem la possibilitat que sobre la part més alta del turó, primer assentament romà a Tarragona, hi hagués algun tipus d'assentament ibèric, però fins avui no se n'han trobat restes.

Vist doncs l'emplaçament conegut, quin hauria d'ésser l'accés i per on passaria el camí? Creiem del tot improbable que se seguís la costa, passant per la zona de penya-segats, per les dificultats que això comportaria. Si considerem, d'altra banda, que l'assentament el tenim a la zona meridional del turó, no seria útil «escalar» el turó i després baixarlo de nou fins arribar a l'assentament, prop del port. Només queda una possibilitat d'accés, i és vorejant el turó per la banda de ponent, potser més llarg, però molt més còmode i ràpid a causa de la homogeneïtat del terreny (seguiria la idea, que no el traçat, de l'actual autovia de circumvallació). Aquest camí o via d'accés, anterior a la presència romana a Tarragona, és la que podríem denominar *via Herculea*, és a dir, el camí que passaria per la costa oriental de la península Ibèrica en època protohistòrica.

Quan els romans arriben a Tarragona, l'any 218 a.C., s'installen a la part més alta del turó, on no sabem si hi havia cap assentament ibèric. Poc després es comença a edificar la muralla, en la seva primera fase (HAUSCHILD 1972-1973, 26), encara que fins fa uns anys hom la creia força més antiga (SHULTEN 1934, 7-13). L'existència d'una porta a la muralla al costat de la Torre de Minerva, datada en el segle II a.C., suficientment ampla com per permetre el pas de carretes, exigeix l'existència d'una via que hi arribés (HAUSCHILD 1983, 7). Aquesta via, com hem vist més amunt, no pot ser altra que la prolongació de l'actual «camí de la cuixa», ja que tenim documentada la seva perduració posterior en els plànols vistos anteriorment. Igualment, la configuració geogràfica i el relleu del terreny faciliten enormement aquesta possibilitat.

Era útil o necessària aquesta via d'accés, diferent a l'anteriorment existent que hem denominat *via Herculea*? Pensem que sí. Si considerem que el primitiu assentament romà a Tarragona havia d'ésser eminentment militar, calia comptar amb una altra via, més ràpida i directa d'accés al seu assentament. D'aquesta via, que denominarem *via republicana*, no ens queda cap altre vestigi que la porta de la muralla i la continuïtat d'ús pel «camí de la cuixa».



Un fet que podria qüestionar l'existència d'aquesta via amb el traçat que acabem de dibuixar seria la inexistència d'enterraments d'època republicana en aquest sector. Tanmateix, la zona d'enterraments romans d'època republicana la tenim situada a la banda oest de la ciutat, en una àrea totalment oposada a aquesta (ALFÖLDY 1978, 589). Quina raó podríem trobar en aquest fet? La que ens sembla més adient és una senzilla raó d'utilitat: la situació de la porta que dona pas a la via es troba en el punt més alt del turó, és per tant més fàcil conduir la comitiva funerària de baixada que no a l'invers i haver de travessar la ciutat de pujada. D'altra banda, no sabem fins quin moment la zona alta emmurallada va ser àrea militar, ja que d'aquesta manera és normal que l'accés hi estigués restringit. Seguint amb aquestes consideracions, creiem que l'accés per la denominada *via Herculea*, mai no fou abandonat del tot, per les raons que acabem d'exposar.

Coneixem ja les vies d'accés a Tàrraco per la banda nord abans de l'arribada dels romans, la *via Herculea*, i en època republicana, la que hem denominat *via republicana*. Ara bé, tenim documentats suficients elements com per pensar en l'existència d'una tercera via d'accés per aquesta zona. Si tenim en compte que tots els enterraments i restes epigràfiques funeràries estan datats a partir del segle I d.C., i que no tenim evidències de restes o estrats d'època republicana (ALFÖLDY 1978, 607; ARBELOA 1985), hem de suposar que aquesta via hauria de funcionar en època imperial. El que la datem en aquesta època ens fa pensar que el naixement d'aquest accés és conseqüència de les reformes urbanístiques que es produeixen a Tarragona a partir d'August i durant el segle I d.C. En efecte, la distribució de la part alta emmurallada en tres terrasses és una planificació del segle I d.C. (HAUSCHILD 1977, 209-212). Aquesta planificació modificarà totes les construccions anteriorment existents a la part alta, construccions de les que no ens han arribat vestigis, en part perquè foren arrasades per les noves construccions i en part perquè la zona no ha estat totalment excavada. Només coneixem dins la part alta emmurallada un estrat d'època republicana, del segon quart del segle II a.C., sense cap estructura associada, recentment excavat (AQUILUÉ 1985).

Fruit de les reformes del segle I d.C. és la necessitat d'establir un nou accés, ja que la part alta es converteix en zona de dependències públiques: hi ha el circ, el fòrum provincial i els temples (no sabem si hi havia dependències militars). Això motivarà que la *via republicana* esdevingui innecessària si únicament es vol accedir a la ciutat, a la zona comercial o si s'està de pas. És per aquesta raó que s'esta-



bleix una via d'accés directe a la ciutat, sense haver de passar pel sector públic ni donar el tomb per l'exterior del turó (*via Herculea*). Pensem que aquest tram de la via es plantejaria conjuntament amb les reformes que August fa de les vies, i seria pròpiament la *via Augusta*. Elements que ens documenten les reformes de les vies per part d'August són els miliaris (ALFÖLDY 1975, n 934) i altres monuments, com l'*Arc de Berà*, que segons recents investigacions ha d'atribuir-se a aquesta època (DUPRÉ 1986).

Quin seria el traçat concret d'aquesta tercera via, la *via Augusta* pròpiament dita? No ho sabem. Fins avui no s'ha trobat cap resta arqueològica que puguem identificar amb la via, tot i que sabem que pasava per aquí. El fet que la roca natural a l'àrea de l'amfiteatre arribi fins la mar impossibilita la hipòtesi que la via passés pel mig de l'amfiteatre, abans d'ésser edificat, i comunicués amb la part baixa de la ciutat, a l'altura del fòrum local (SERRA VILARÓ 1932, 50). Aquest hipotètic traçat, que és possible per a un camí, no és oportú per a una via, a causa de l'enorme desnivell que hauria de salvar en poc espai, la qual cosa dificultaria força el trànsit de mercaderies i carretes. D'altra banda, el fet que datem aquesta via en època d'August i que l'amfiteatre s'edifiqui a finals del segle I d.C. (ALFÖLDY 1978, 608) donaria poca vida a aquesta via, perquè amb l'amfiteatre edificat queda bloquejat l'hipotètic pas cap el sud sobre el petit espadat.

Una altra hipòtesi fa passar la *via Augusta* més o menys sobre l'actual traçat del ferrocarril (SERRES 1978, 172). Això planteja altres problemes, ja que per a la construcció de l'actual línia de ferrocarril, hagué de ser tallada part de la roca natural, a part d'atravessar un turonet, amb el que desaparegué la villa del mosaic de «les quatre estacions» (HERNÁNDEZ 1876). Com que no ens consta que els romans fessin això, ens trobem que s'haurien de salvar molts més desnivells que els necessaris. D'altra banda, i ja que l'actual traçat de la via del ferrocarril passa per terrenys en gran manera modificats, no veiem quina sortida podia tenir un cop arribada a l'altura de l'amfiteatre, per les raons que hem expressat més amunt. Hem de considerar que no era possible que la via passés per l'exterior sud de l'amfiteatre, com l'actual traçat ferroviari, perquè els gravats antics ens mostren que les restes d'aquest es troben sobre el mateix penya-segat, impossibilitant qualsevol pas.

Quin havia d'ésser, doncs, el traçat? Ens sembla que la via hauria de passar pel lloc que menys desnivells tingués, i aprofitar en aquest sentit la topografia del terreny. Aquesta idea no ens dóna la solució

del traçat de la via, perquè desconeixem la configuració del terreny en època romana, però ens pot ajudar a perfilar una hipòtesi. En primer lloc, hem de fixar un punt previ, que és establir la zona on la via arriba a la ciutat pròpiament dita. Creiem que aquest punt hauria de fixar-se més o menys a l'actual Rambla Vella, que s'estèn just davant de la façana meridional del circ. Creiem que és un punt òptim per dues raons. La primera és que aquesta zona marca la separació de l'àrea d'edificis públics, situats a les terrasses de la part alta, amb la resta de la ciutat romana, essent per això un lloc adequat per situar-hi una via d'accés per a la regulació del trànsit. En segon lloc, en època medieval, l'any 1369, tenim documentada l'existència d'un camí que passava justament per aquí, que s'anomenava *vici losati*, per la qual cosa sabem que estava pavimentat amb lloses (ARNALL 1984, 113).

Es tracta de la perduració de la via romana, que conservava encara la seva pavimentació original? És molt probable que sigui així perquè en el document que es parla del *vici losati*, aquest és anomenat en donar permís per treure'n les lloses i fer-les servir en aquest moment en la reparació de la muralla. Si s'utilitzen les lloses per a la reparació de la muralla, vol dir que l'enllosat del carrer no era una feina feta recentment, sinó que deuria haver-se fet força temps enrera. D'altra banda, la poca extensió de la ciutat medieval, reduïda a la part superior de la ciutat romana, és la que propicia que es faci el tancament de la muralla davant de la façana del circ. Així trobem el *vici losati* fora del recinte de la ciutat en època medieval. No creiem gens adient que en aquesta mateixa època es pavimenti un carrer amb lloses fora del recinte de la ciutat, i més quan no es coneix ni consta cap despesa per empedrar carrers dins del recinte de la ciutat en aquest moment (RECASENS 1975, 357). El *vici losati* ha d'ésser doncs de fàbrica romana i amb seguretat el pas de la *via Augusta* per la ciutat de Tàrraco en direcció a Cadis. Aquest pas atravesant la ciutat ja l'havia intuït Avellà Vives (1967, 70), però no l'havia fixat. Creiem que amb aquestes dades pot quedar definitivament situat, com indicava Massó i Carballido (1984).

Fixat el punt d'arribada a la ciutat de la *via Augusta* a l'actual Rambla Vella, pensem que el lloc més adient per situar una via és més o menys sobre l'actual traçat de la carretera de Barcelona, perquè s'hi troben menys desnivells i és més recte que si es fes tocar la vora del mar o arribar a l'amfiteatre, ja que des d'aquí hauria de tornar a pujar a causa de la impossibilitat de continuar per la banda de mar. Hem de considerar que les vies romanes busquen la funcionalitat i la rapidesa



d'accés, i per això quan convé corren paral·leles a la costa i quan convé s'allunyen terra endins (VON HAGEN 1973, 235; OBRAS 1980, 11).

Una darrera qüestió pot plantejar-se en relació a aquesta hipòtesi de traçat que acabem de donar. Si la *via Augusta* passava més o menys per l'àrea de l'actual carretera de Barcelona, com és que posteriorment no s'ha conservat, no ja cap resta, sinó una continuïtat d'ús, com el que trobem amb el «camí de la cuixa», ja que l'actual traçat de la carretera es planificà i executà durant el segle passat (MAGRIÑÁ 1901, 51), i que el camí que veiem reflectit en els plànols antics passa més avall? L'única causa que explicaria la inexistència de la continuïtat d'ús, seria la desaparició física de la pròpia via. Un deficient manteniment en època baiximperial i visigòtica (és una hipòtesi), agreujat pels segles de quasi abandonament de Tàrraco després de l'assalt àrab (CAPDEVILA 1964-1965, 29-63; RECASENS 1975, 30-46), si considerem la fàcil erosionabilitat del terreny a causa de la pendent i el desnivell existent, possibilitarien la pèrdua del valor transitable d'aquesta via. A part d'això, ja hem vist que en època medieval la ciutat queda reduïda a la part emmurallada superior del turó de la ciutat, per la qual cosa es fa innecessària la circulació per la *via Augusta* i, creiem, es revaloritza l'ús de la que hem anomenat *via republicana*, pel «camí de la cuixa».

Tenim doncs fixada la qüestió de l'accés a Tàrraco per la zona nord-oriental en tres moments diferents. En època pre-romana la que anomenem *via Herculea*: ja que l'assentament ibèric es trobava a la zona meridional del turó, tocant al port, la via devia vorejar el turó per la banda de ponent i comunicar així amb el nucli ibèric. Amb l'arribada dels romans i l'emplaçament del seu assentament al cim del turó, s'utilitza la que hem anomenat *via republicana*, que seguiria més o menys l'actual «camí de la cuixa» i que arribaria fins a la porta existent a la muralla al costat de la Torre de Minerva. Més endavant, i com a conseqüència de les reformes urbanístiques i viàries d'August, trobem la *via Augusta* que entraria més o menys per l'actual carretera de Barcelona, fins arribar a la Rambla Vella actual, el *vici losati* medieval, per on travessaria la ciutat.



## BIBLIOGRAFIA

- ALFÖLDY, Géza (1975): «Die römischen inschriften von Tarraco»; 2 vol. Berlin.
- ALFÖLDY, Géza (1978): «Tarraco»; *Real Enzyklopädie der klassischen altertumswissenschaften*, supl. 15.
- AQUILUÉ ABADIAS, Javier (1985): «Estudi arquitectònic i arqueològic dels solars del col·legi oficial d'arquitectes de Catalunya. Delegació de Tarragona»; inèdit.
- ARBELOA I RIGAU, Joan-Vianney M. (1985): «Topografia i arqueologia de la zona nord-oriental extramurs de Tàrraco»; Universitat de Barcelona, Tesi de llicenciatura, inèdita.
- ARNALL I JUAN, M. Josepa (1984): «Documents de Pere el Ceremoniós referents a Tarragona i conservats en el seu Arxiu Històric Provincial»; *Quaderns d'Història Tarraconense IV*, Tarragona.
- AVELLA VIVES, Joaquín (1967): «Tarragona romana»; Valls.
- BELTRAN LLORIS, Miquel, et alii. (1984): «Colonia Victrix Iulia Lepida - Celsa. I La arquitectura de la casa de los delfines»; Zaragoza.
- CAPDEVILA, Sanç (1964): «Sobre la invasió àrab i reconquesta de Tarragona»; *Boletín Arqueológico*, pp. 29-63, Tarragona.
- CASAS, Josep (1981): «Vias romanas en Cataluña»; *Revista de Arqueología n. 7*, pp. 6-11, Madrid.
- DUPRÉ I RAVENTÓS, Xavier (1986): «Els capitells corintis de l'Arc de Berà (Roda de Berà, Tarragonés)». FORUM 6, Tarragona.
- FLÓREZ, H. (1769): «España Sagrada»; t. XXIV, Madrid.
- HAUSCHILD, Theodor (1972): «La puerta romana de la muralla de Tarragona»; *Boletín Arqueológico*, pp. 23-33, Tarragona.
- HAUSCHILD, Theodor (1977): «La terraza superior de Tarragona, una planificación axial del siglo I»; *Simposium de Arqueología Romana. Bimilenario de Segovia*, pp. 209-212, Barcelona.
- HAUSCHILD, Theodor (1983): «Arquitectura romana de Tarragona»; Ed. Ajuntament de Tarragona.
- HERNÁNDEZ SANAHUJA, Buenaventura (1876): «Mosaico romano de Tarragona, hallado en la propiedad de D. Delfin Rius de Lobet conocida por Plaza de Armas, distante medio kilómetro de dicha ciudad»; Tarragona.
- LABORDE, Alexandre de (1974): «Viatge pintoresc i històric. El Principat»; Publ. de l'Abadia de Montserrat.
- MAGRINÁ, Antonio de (1901): «Tarragona en el siglo XIX»; Tarragona.
- MASSÓ I CARBALLIDO, Manuel-Jaume (1984): «La via Augusta en el seu pas per la costa Daurada. Fixació del tram Tàrraco-Tria Capita»; *XXIX Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos*, Sitges.
- OBRES... (1980): «Obras públicas en la Hispania Romana»; Ministerio de Cultura, Madrid.
- RECASENS I COMES, Josep M. (1975): «La ciutat de Tarragona»; vol. II, col.E.C.n.39, Barcino, Barcelona.

- SHULTEN, Adolf (1934): «Tarraco»; Tarragona.
- SERRA VILARÓ, Juan (1932): «Excavaciones en Tarragona»; *Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, Memoria 116*, Madrid.
- SERRES SENA, Eduardo (1978): «Noticia sobre las sepulturas de la calle Robert d'Aguiló»; *Boletín Arqueológico*, pp. 154-172, Tarragona.
- VON HAGEN, Victor W. (1973): «Los cainos que conducian a Roma»; Labor, Barcelona.
- WEISS, Matth. Antoine (1711): «Les ruines du grand Amphitheatre de Tarragonne»; gravat, in *Tarraco Quanta Fuit*, 1936, Tarragona.