

La comarca de la Terra Alta i els transports per via terrestre i fluvial en època romana

Josep Ma Pérez Suñé*, Pere Rams Folch*, Miquel Suñé Suñé* i Marc Jornet Niella**

Aquest treball constitueix l'avanç d'una de les nostres línies d'investigació¹ que té per objectiu presentar i donar a conèixer, a estudiosos i interessats en el tema, un tram inèdit d'una calçada romana, l'existència de la qual s'intuïa per lògica, però que no s'havia documentat físicament; ens referim a la calçada, o una de les calçades, que comunicarien les terres del curs mig i baix de l'Ebre en època romana.

Quan acabin les prospeccions de camp, la investigació oral a la gent de la comarca i la revisió de tota la documentació medieval, esperem poder establir el traçat complet de la calçada.

1. Medi geogràfic i comunicacions

La comarca de la Terra Alta es troba al mig del triangle que formen les ciutats romanes de Tortosa, Lleida i Saragossa. En l'antiguitat el gran eix que comunicava aquestes ciutats era el riu Ebre, però també estaven unides per la xarxa viària que des d'època protohistòrica relacionava els pobles de l'interior amb els ports del litoral.

Tortosa (*Dertosa*) va ser un dels ports més importants de la Mediterrània occidental, caracteritzat per una intensa activitat comercial i d'importació i distribució de mercaderies procedents d'altres províncies romanes com la Bètica, la Narbonesa i Àfrica, i per l'exportació de blat i ceràmica hispànica. El port de Tortosa estava al riu Ebre, riu navegable bona part de l'any, ja que només hi havia restriccions durant els estiatges de l'hivern i l'estiu, en aquest sentit CARRERAS CANDI (p. 320-323), matisa la bona navegabilitat de l'Ebre doncs un llagut de 27 a 30 tones només podia navegar a plena càrrega durant 7 o 8 mesos l'any i exigia quatre homes i un ruc, emprant un dia de baixada i sis de pujada per al tram Tortosa-Flix. A més, s'han de considerar les gorges de difícil trànsit que es troben entre les actuals poblacions de Mequinensa i Xerta, indrets on s'ubicarien probablement embarcadors de càrrega i descàrrega, que estarien units

per un trajecte terrestre. Així mateix, en opinió d'A. BELTRÁN (p. 65 i ss.): «El valle del Ebro constituye una vía de comunicación fácil a excepción del tramo inicial: nacimiento del río Híjar, y las gargantas del tramo final, desde Mequinensa hasta más allá de Xerta».

En aquella època, les ciutats de Lleida i Saragossa, més que grans capitals o punts d'estada permanent de l'exèrcit eren punts de control del territori, sobretot a nivell comercial. Per tant la funció de garantir la distribució de les diverses produccions de l'interior cap als grans centres de l'imperi era bàsica i així les coses, la necessitat de mantenir comunicació amb el port de Tortosa es feia imprescindible durant tot l'any.

La Terra Alta, com indica el seu nom està formada per un replà elevat que obliga al riu

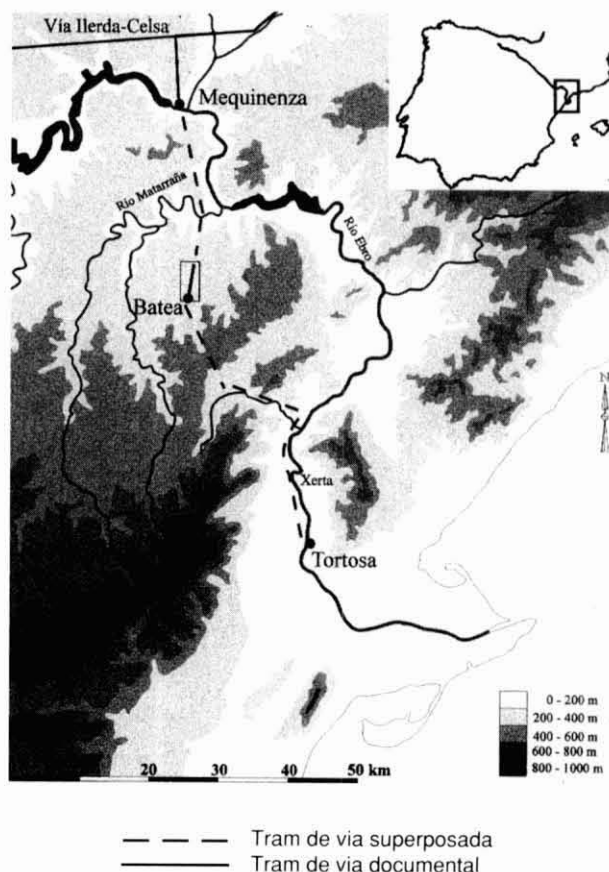


Figura 1.

Ebre a rodejar-lo per tal poder arribar al mar (fig. 1). Replà recolzat sobre les estribacions nord-orientals dels Ports, entre les quals destaquen les serres de Cavalls, Pàndols, de Corral i del Goc; aquestes, geològicament pertanyen al Triàssic i s'assenten sobre nivells del Liàssic. Més cap a ponent dominen els materials sedimentaris, de l'Oligocè, de la depressió de l'Ebre, on l'erosió dels rius secs però periòdicament torrencials han dibuixat un relleu de conques diverses i vessants suaus.

Els dos grans eixos de comunicació entre el litoral i l'interior de les Terres de l'Ebre són, per un costat el mateix riu amb els problemes mencionats i per l'altre els ancestrals camins que els romans transformaren en calçades empedrades. Entre Tortosa i l'interior, l'única àrea de difícil pas la constitueix les estribacions nordoccidentals dels Ports que travessen el llevant de la comarca de la Terra Alta.

La proximitat a unes vies practicables per a carros o a rius navegables, com era el cas de la Terra Alta en època romana, incrementava el valor de la terra.

2. Elements per a l'estudi de la calçada

Les vies romanes són en primer lloc, una xarxa ràpida per al desplaçament de l'exèrcit, però també utilitzada per al transport de merca-

deries, viatgers, etc. Les referències en les fonts escrites de l'època, estan en estreta relació amb la funcionalitat i importància estratègica d'aquestes vies.

En començar la investigació de les vies de comunicació terrestre a les comarques de l'Ebre final, se'ns presenten diversos problemes: poca i dispersa informació a les fonts bibliogràfiques, poques fonts epigràfiques i manca d'assentaments directament relacionables amb la calçada.

Tot i que la informació que ens aporten els diferents textos (itineraris i literaris) és realment escassa, creiem d'interès de fer-ne una breu referència, ja que durant el treball en farem un ús indirecte del mateix; així entre els *itineraria adnotata* farem menció de l'*Itinerari d'Antoní* i l'*Anònim de Ravenna*, i dels textos literaris de la *Geografia* d'Estrabó; mentre que la *Naturalis Historia* de Plini i la *Bellum Civile* de Cèsar no requereixen cap precisió.

A l'*Itinerari d'Antoní*, document que ha arribat fins a l'actualitat reproduït en manuscrits medievals, i que és una compilació no exhaustiva de les principals calçades romanes amb indicació de les distàncies intermitges, no es fa referència a cap calçada romana que comunicés directament la zona de la desembocadura de l'Ebre (*Dertosa*) amb les ciutats de l'interior peninsular. Aquest document, encara conside-

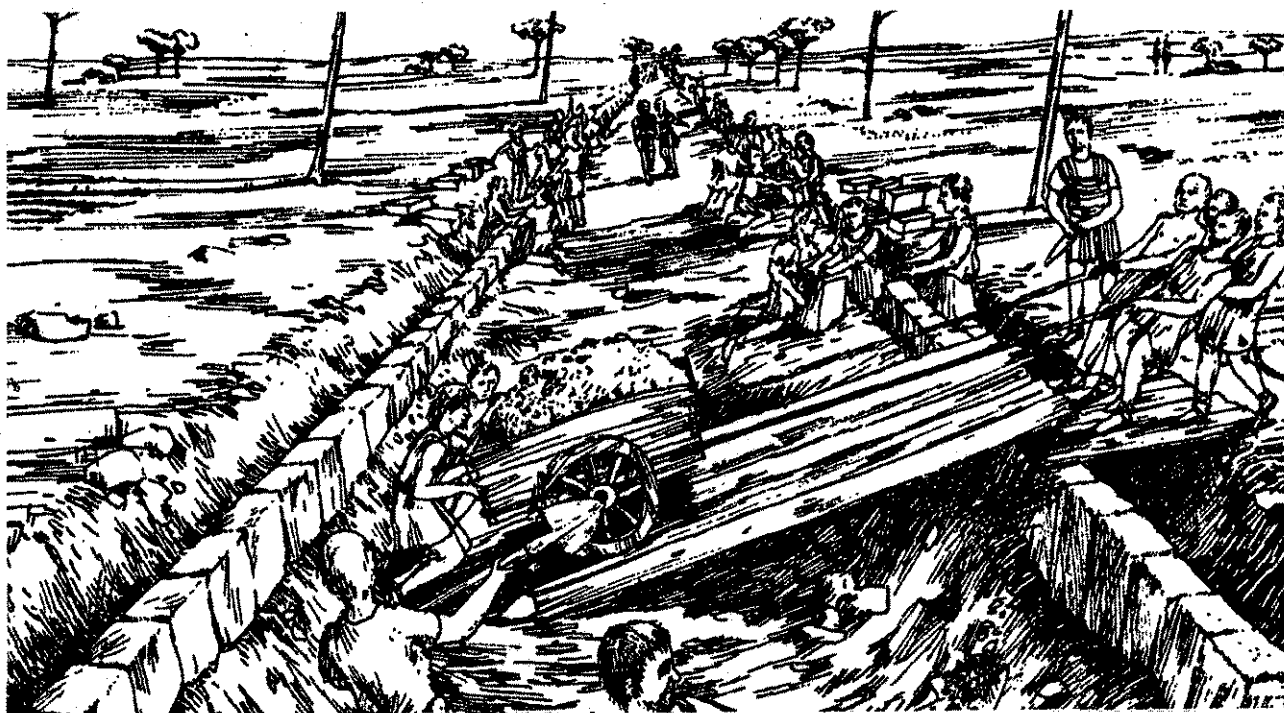


Figura 2. Recreació de la construcció d'una via romana. (DAVID MACAULAY. *Nacimiento de una ciudad romana*. Ed. Timun Mas, Barcelona, 1978).

rant els errors mètrics i de toponímia, constitueix per als especialistes la font més fiable. Ara bé, per a proposar una possible explicació d'aquest silenci hauríem de conèixer del cert la cronologia i funció del document. Mentre que la cronologia gaudeix d'una certa unanimitat, datant-lo cap al 280 n.e., pel que fa a la funció, les opinions són contraposades: document oficial o particular, guia de calçades o enclaus comunicats, etc.

L'*Anònim de Ravenna* és un catàleg de tot el món conegut, datat al segle VII n.e.; es tracta d'un document que conté una llarga llista d'uns 5.300 noms, 300 dels quals són rius, la resta són ciutats classificades sense gaire ordre en regions i illes.

Estrabó² menciona les vies *Ilerda-Osca*, *Ilerda-Celsa* i *Tarraco-Ilerda* a *Geografia III, 4, 10*. Potser aquest autor no mencionà la via *Ilerda-Dertosa* per desconeixement o per considerar-la una bifurcació de la calçada principal que partint «d'Ilerda es dirigia cap al sud (en direcció Celsa) i que després de creuar el riu Cinca es bifurcava en direcció Mequinensa», segons documenta M. A. Magallón.

El mateix Estrabó (III, 4, 9) quan descriu l'itinerari de la via Augusta, indica que aquesta anava des de Tarragona fins al pas del riu Ebre, que es realitzava pel pont que es trobava a

Tortosa. No han quedat evidències arqueològiques d'aquest pont, però com es pot veure en pintures fins i tot del segle XVII i XVIII, aquest pont seria de fusta.

3. Enginyeria de camins romana

Estrabó (V, 3, 8) en una breu referència ens dóna una idea de com es construïen les infraestructures viàries «els romans han construït les calçades que recorren el país [Itàlia] practicant retalls en els turons i reomplint els barrancs per a que els carros poguessin assegurar el transport dels carregaments arribats per aigua». Treballs que realitzava l'exèrcit quan no es trobava en campanya (fig. 2).

La tècnica romana de construcció de calçades consistia en que abans de res, els agrimensores havien d'establir el recorregut de la via; després d'això, començarien els treballs de construcció: en un principi es delimitava entre dos solcs paral·lels (sulci) l'amplada de la calçada, la terra existent entre els quals era tret a trobar sòl ferm. Els constructors romans no s'ajustaren sempre i d'una manera rigorosa a la tècnica canònica vitruviana (fig. 3) per a la construcció de paviments, en el nostre cas de les calçades. Aquesta tècnica canònica propugnava una superposició de quatre capes de materials petris de diferent consistència: *statumen*

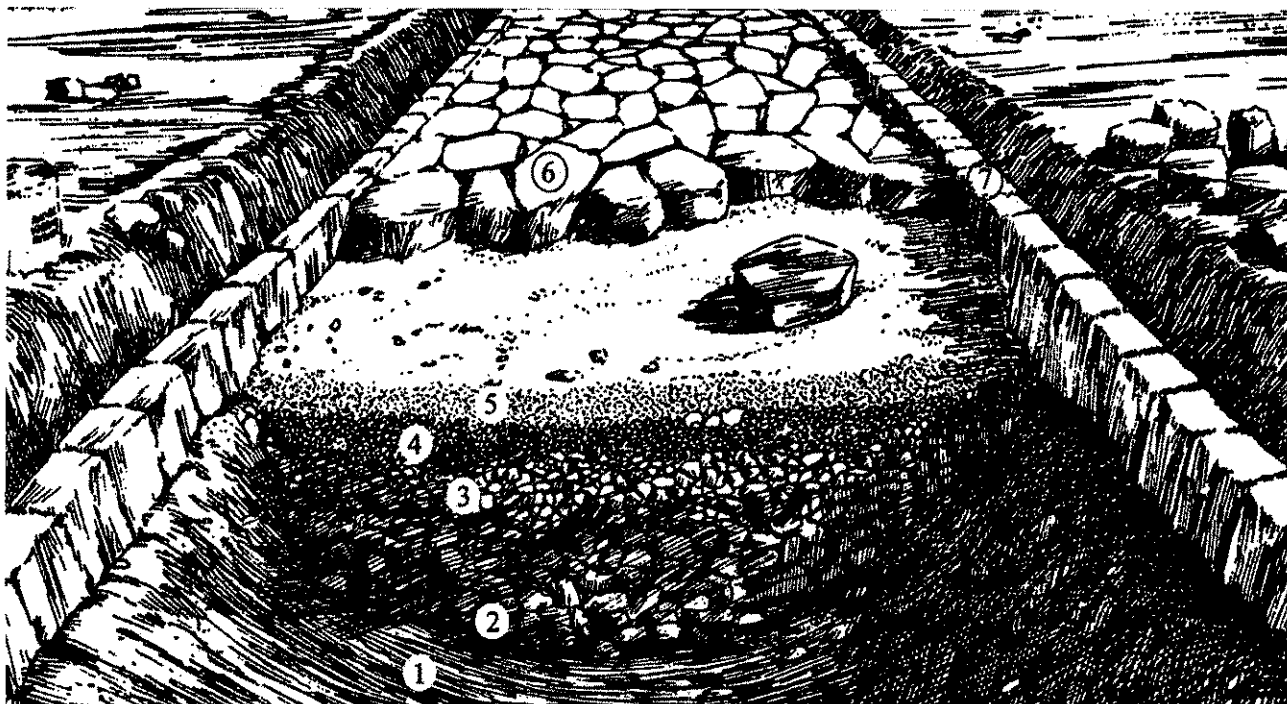


Figura 3 que mostra les capes teòriques d'una via romana. 1. sòl natural, 2. blocs de pedra, 3. còdols grans, 4. graves, 5. gravetes i terra compactada, 6. grans blocs o lloses de pedra, 7. carreus escairats. (Dibuix de DAVID MACAULAY. *Nacimiento de una ciudad romana*. Ed. Timun Mas, Barcelona 1978).

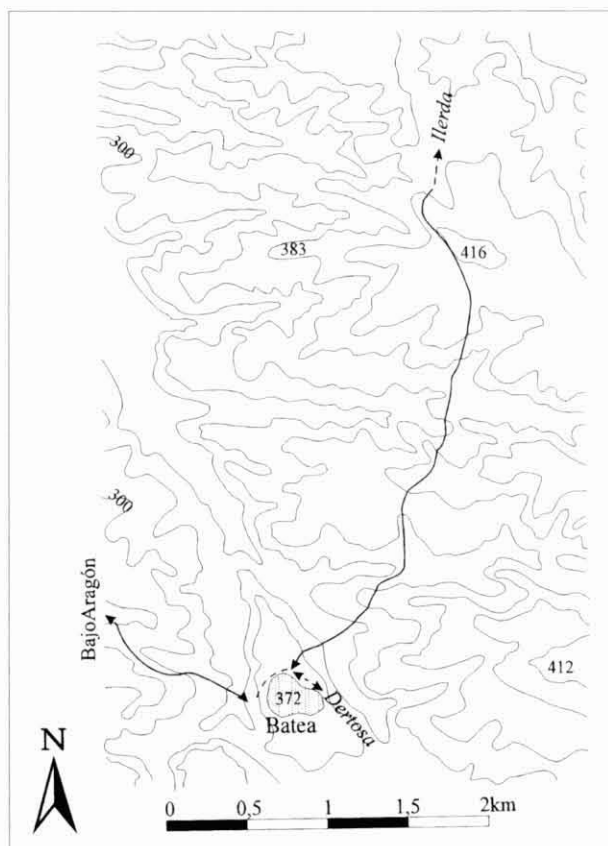


Figura 4. Tram de via nord-sud.

(fig. 3, punts 2 i 3), *rudus* (fig. 3, punt 4), *nucleus* (fig.3, punt 5) i *summum dorsum* (fig. 3, punt 6). La diversitat del terreny i l'ús màxim de les condicions naturals del mateix inspiraven la llei del mínim esforç i despesa; així mentre que uns trams requerien certa infraestructura per a evitar els accidents naturals, altres simplement precisaven d'un mínim condicionament del terreny.

Ulpia (Dig. XLIII, 11, 1-2) distingeix des del punt de vista constructiu tres tipus de *viae*: *terrena*, pista de terra apisonada i anivellada; *glarea strata*, camí pavimentat amb pedres planes de mida mitjana i gran; freqüentment aquest tipus només es documenta a l'entrada i la sortida de ciutats, als encreuaments, en zones de fort pendent i en les que el sòl és inestable; són una excepció per la seua elevada despesa; només apareix en petits trams, per a evitar la formació de fangars.

Les seccions de vies enllosades estaven en proximitats de les ciutats, en les vies oficials i trams difícils.

4. Descripció del tram de calçada documentat:³

L'estat incipient de la nostra investigació

sobre les vies de comunicació romana a la comarca només ens han permès documentar els vestigis d'un tram de calçada al terme municipal de Batea, entre les coordenades UTM 31TBF750560-31TBF743534. El traçat es correspon, al menys en part, amb l'antic camí de Batea a la Pobla de Massaluça. El bon estat de conservació del tram que presentem és degut a la fortuna d'haver-se construït una xarxa de camins alternatius per a l'accés a les terres de cultiu i per a comunicar les poblacions esmentades en època moderna.

Els vestigis de la via poden seguir-se al llarg de 3.000 metres de calçada empedrada, les característiques de la qual responen a les pròpies de les calçades de tipus *silice strata*. El tram documentat descriu un traçat orientat en sentit nord-sud, (fig. 4) que discorre sobre lleugeres elevacions (< 400 m.s.n.m.) i travessa tres barrancs de caràcter torrencial. Allà on la geologia del terreny ho permet, el traçat és recte amb bruscos canvis de direcció, mentre que en altres seccions del tram, el traçat voreja els vessants aprofitant els afloraments de roca natural, un cop rebaixats i anivellats (fig. 5).

Les dimensions de la calçada són 4,30 m d'ample (XIV peus romans), constants en els pendents, i 6 m (XX peus romans) als passos de barranc; aquesta amplada permetia el creuament de dos carros de l'època sense tocar-se. Probablement l'empedrat del paviment estaria cobert per una capa de grava, amb la finalitat d'esmoreir els lleugers però constants desnivells del ferm. Alguns trams presenten un mur de contenció i anivellació del terreny fet amb dues o tres filades de pedra esquadrada.

Aquests treballs de rebaixat del terreny i de bon assentament de la calçada es fan especialment evidents, al tram que presentem, durant els primers 400 metres (en direcció sud-nord),



Figura 5. Traçat de la via romana.

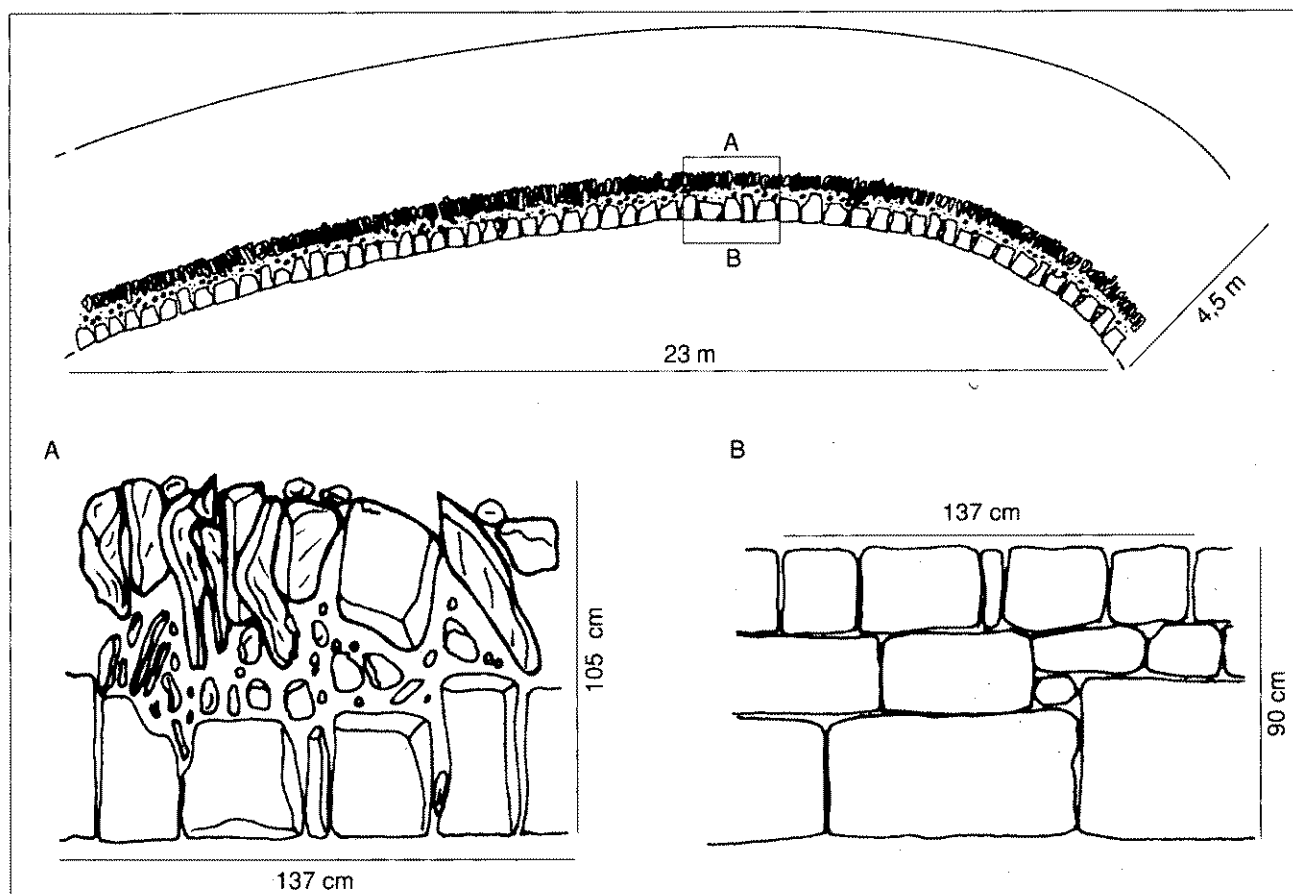


Figura 6. Detalls de la calçada romana.

on una recta discorre encaixada entre parets de 3 m de llims i argiles. El llit o caixa de la calçada es troba delimitat per dos marges (margines) de blocs de pedra gran (@ 40x40x30 cm), ben escairades cap a l'exterior i de forma irregular cap a l'interior (fig. 6). Entre aquests dos marges es disposa, en superfície un empedrat de blocs de calissa orientats en general de manera perpendicular als límits externs i paral·lels entre ells. El paviment està format per un nivell, de 20-30 cm de gruix, de calisses de tendència rectangular, desbastades i clavades obliquament; es tracta de blocs de mida mitjana i gran (30-40 cm de llarg, 20-30 d'ample i 20-30 d'alt, de dimensions mitjanes), travades entre elles amb pedres petites, formant línies paral·leles i obliqües en relació als margines⁴ (fig. 7). En alguns trams s'observa un lleuger esglaonament, format per *escales* de 4-5 m de base; les quals podrien servir tant per a assegurar la via com per a degradar paulatinament el desnivell. Aquesta tècnica permet assegurar la solidesa de la calçada davant els agents erosius i la circulació rodada.

La superfície empedrada no és contínua, ja que allà on aflora la roca natural, aquesta, un

cop condicionada, s'aprofita com a paviment.

En les zones on aquesta capa superficial ha desaparegut, s'observa un estrat de preparació per a assentar i anivellar la calçada, format per uns 20-30 cm de grans còdols i terra, disposats sense ordre aparent però que cobreix la totalitat de la concavitat de la rasa de cimentació.

5. Ruta, funció i cronologia de la calçada

Creiem que el tram de calçada documentat correspondria a una via amb el seu punt d'origen a la ciutat d'*Ilerda*, seguiria la via *Ilerda-Celsa* (la denominada *Via Augusta* interior), i uns pocs quilòmetres després de creuar el riu Cinca, es bifurcaria en una altra calçada en direcció Mequinensa, en les proximitats de la qual creuaria el riu Ebre en direcció sud-est. Aquesta bifurcació, denominada per M. A. Magallón *ramal* de la *via Augusta*, sortia dels Llanos de Cardiel cap a l'Ebre. La prolongació de la via està constatada al costat dret del riu Ebre per les encara visibles restes al port denominat Camí de la Pedra Bonica, que a la vegada bé es podrien allargar, cap al sud-est per a creuar el Matarranya prop de Faió per l'anomenat Camí de l'Abocador. La bifurcació denominada *Ramal de Mequinensa*

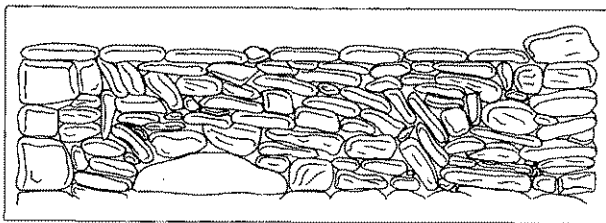


Figura 7. Paviment de la calçada romana.

fou documentada per M. A. Magallón mitjançant fotografia aèria; però, segons la nostra opinió, aquesta calçada no anava únicament i/o directa cap a les comarques aragoneses del Baix Aragó i de les Cinco Villas, per a connectar amb la via que presumiblement passaria prop dels mausoleus de Favara, Chiprana i Miralpeix, sinó que com a mínim un ramal prendria direcció sud-est, un cop creuat el Matarranya, poc abans de la seua desembocadura al riu Ebre, entraria a la Terra Alta, travessant en sentit nord-sud els actuals termes municipals de la Pobla de Massaluca i Batea. És per Batea per on discorre el tram que presentem, el qual s'allargaria fins a Gandesa i el Pinell de Brai per a arribar al riu Ebre una altra vegada, cap a Xerta i d'allà a Tortosa.

L'estat actual de la nostra investigació no ens permet de precisar en quin punt del trajecte confluirien les calçades que sortien de *Caesaraugusta* (i que discorrien paral·leles al costat dret del riu Ebre), amb les calçades que anaven cap a *Dertosa* i *Tarraco*; tot i això, alguns indicis ens suggereixen que podria tractar-se d'un punt proper a l'actual terme de Batea.

Si es confirma el traçat que proposem per a una de les calçades que enllaçarien les ciutats ubicades entre el curs mitjà i baix del riu Ebre, observariem que aquesta seguiria les vies de comunicació natural, recorrent les valls dels rius i les planes, i buscant els passos de rius i ports naturals de muntanya de trànsit més fàcil. Aquesta calçada no descriuria la trajectòria més curta⁵ entre *Ilerda* i *Dertosa*, però potser seria la més còmoda, tenint en compte les característiques del terreny i les connexions amb d'altres vies terrestres, però molt especialment amb els principals embarcadors fluvials per a càrrega i descàrrega de mercaderies.

De les diverses funcions possibles d'una via romana, segons la nostra opinió la calçada *Ilerda-Dertosa* compliria la de circulació de mercaderies (comerç o simple tràfic) i de persones. Es tractaria d'una via principal, transversal a les

vies *Augusta* litoral i interior, però de caràcter comercial i no administrativa, una bifurcació d'una altra, en un primer moment, més important com va haver de ser la via *Ilerda-Celsa*. El caràcter no administratiu-militar de la calçada potser explica la inexistència de *miliaris*, així com de referències directes als documents de l'època. En aquest context, considerem que, sense noves dades, hauríem de catalogar aquesta calçada entre les *publica itinera*, les quals eren construïdes sobre sòl públic i mantingudes pels municipis, colònies o altres entitats de govern local (*Lex Ursonensis*, LXXVIII, LXXVIII) per a comunicar entre ells dos nuclis urbans i enllaçar zones productores amb les *viae publicae*.

Si tot el trajecte estava empedrat com ho és el tram documentat, aquesta via terrestre de comunicació seria practicable per al transport al llarg de tot l'any, ja que els enfangaments de l'hivern no en dificultarien el trànsit.

L'existència d'aquesta calçada no implica que no n'existís una altra que discorregés paral·lela al curs del riu, doncs el desdoblament de calçades amb un mateix punt d'origen i final, o un llarg trajecte paral·lel, no és un fenomen estrany al món romà.

La cronologia d'aquesta calçada és incerta degut a la manca de referències a les fonts literàries i la inexistència de documentació epigràfica. Tampoc al llarg de les diverses prospeccions de superfície fetes sobre el tram que presentem hem trobat cap element arqueològic que ens suggereixi cap cronologia. Atenent a les cites literàries indirectes, que seguidament relacionem, proposem una cronologia àmplia que hauríem d'emmarcar en un moment poc precís, però anterior a la dinastia làvia.

La ciutat d'*Illirta-Ilerda*, en opinió de M. A. Magallón, adquireix un valor fonamental a l'infraestructura viària de la Citerior al llarg de la República, en comunicar el litoral amb els nuclis habitats de la vall de l'Ebre.

La ciutat a B.C., LX, 1, menciona que sol·licita blat a oscenses, calagurritans, tarraconenses, jacetans, ausetans i ilercavons, i que aquests accepten donar-lo i entregar-los-hi requisant tots els animals de tir al seu abast per al transport fins al seu campament. D'aquest peatge se'n pot desprendre que a mitjans segle I a.n.e., una xarxa de camins indígenes encara comunicava els nuclis més importants d'aquests pobles, especialment amb l'*Illirta* dels ilergets;

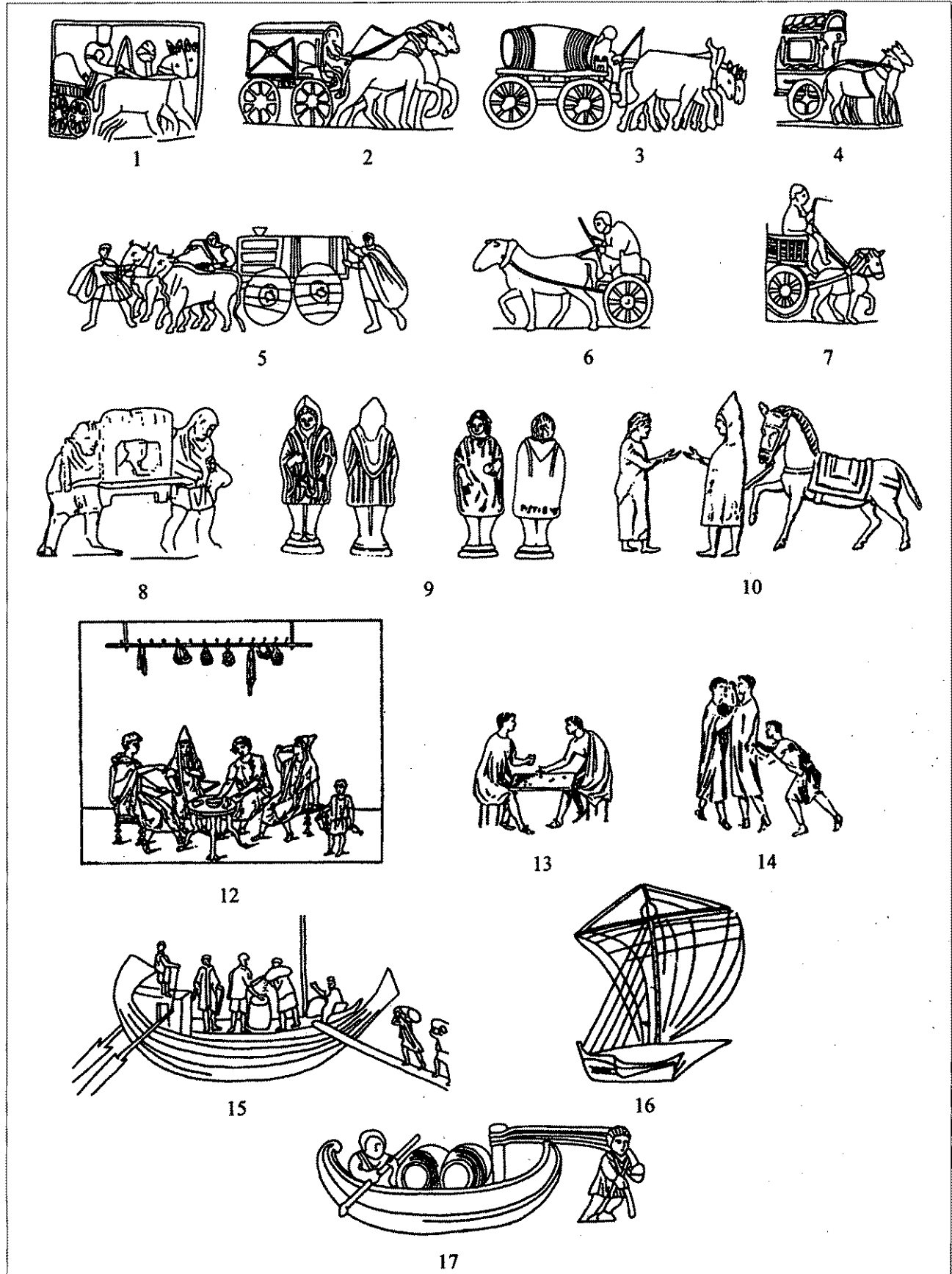


Figura 8. Els transports en època romana.

però també que Roma ja havia traçat una xarxa de calçades per tal de facilitar tant el control de tots aquests pobles com la seua penetració fins a l'interior peninsular.

Estrabó, a *Geografia III*, 4, 10, menciona un altre cop aquesta xarxa de comunicacions amb centre a *Ilerda*, indicant distàncies, concretament fa referència a les vies *Ilerda-Osca*, *Ilerda-Celsa* i *Tarraco-Ilerda*. Si aquestes vies estaven en ple funcionament durant el principat d'August, cap dada ens impedeix de suposar que també ho estés una calçada amb tant d'interès econòmic com seria la que uniria el Mig i Baix Ebre.

En època júlia-clàudia es dugué a terme un ampli programa de manteniment de la xarxa viària traçada i es potenciaren les vies *Ilerda-Barcino* i *Ilerda-Osca-Caesaraugusta* decaient la via *Ilerda-Celsa*, com a resultat de la pèrdua d'influència d'aquesta colònia. Però no es menciona la possible bifurcació cap a *Dertosa*. És possible que, de no estar comunicada *Dertosa* mitjançant una bona calçada amb les ciutats de l'interior des del segle I a.n.e., seria en època júlia-clàudia quan es traçaria i construiria aquesta calçada dins el programa d'infraestructures viàries mencionat més amunt.

6. Els transports en època romana

Segons l'orografia del terreny, la mercaderia a transportar i les comoditats o dificultats que es podien trobar en el recorregut, així com els gustos dels viatgers, els itineraris a seguir podien efectuar-se per riu, per terra o bé de manera mixta, és a dir, un tros per riu i un altre per terra.

El transport de mercaderies i de persones per terra, en època romana, es realitzava per diferents mitjans: carros, lliteres i cadires de mà, cavalls i rucs i a peu.

Nombroses fonts escrites i representacions iconogràfiques fan referència als diferents tipus de carro que eren utilitzats pel romans; n'hi havia de pesats per a transportar un volum o un pes elevat, segons les característiques d'aquests i els diferents indrets s'anomenaven de forma diferent: *carragus*, *petorritum* o *sarraca*, entre d'altres; d'altres eren més lleugers i ràpids, com ara els anomenats: *arcuma*, *cisium* o *currus*, també hi havia carros especials per al transport de malalts, dones, nens i vells, que es coneixien com: *arceca*, *chiramaxium* o *dormitorium*.

Els carros podien ser de dos o quatre rodes,

generalment radiades i protegides amb un cercle de ferro. Per a la tracció, encara que utilitzaven els bous, sense ferrar, per estirar els carros per camins de terra, allò més habitual era emprar els rucs i les mules, mentre que els cavalls eren poc freqüents en el transport de càrrega (fig. 8, 1-7).

Entre els vehicles sense rodes n'hi havia de dos tipus: les cadires de mà (*basterna* o *sella*) on el passatger viatjava assegut; la cadira, que podia estar coberta o no, estava unida a dues vares que facilitaven la tracció que duien a terme homes o mules; el segon dels tipus era una llitera per viatjar estirat (*lectica*). Aquest transport només era utilitzat per viatges de l'alta societat o per malalts (fig. 8, 8).

El cavall de sella era el mitjà de transport més ràpid, però molt car. Els cavalls d'Hispania gaudien de bona fama entre els romans. El mot cavall, deriva de la paraula celta *caballus* (fig. 8, 10).

Els viatgers sense pressa i amants del confort, segurament, preferien el transport per via fluvial als sotrats de les vies terrestres. En l'antiguitat, els cursos d'aigua eren més regulars que els actuals, circumstància que afavoria la utilització d'aquesta via per al transport de mercaderies, tot i tenint present els estiatges d'hivern i d'estiu i les dificultats derivades dels corrents i els passos estrets.

En el tram del riu Ebre que aquí considerem, es poden localitzar petits embarcadors per a la càrrega i descàrrega de mercaderies i passatgers. Les barques fluvials eren de tipus llagut, amb el fons pla i pot calat, dotades de vela llatina (fig. 8, 15-16). Aquestes barques per a remuntar el corrent havien de ser assistides per animals i personal de terra que seguien els camins de sirga, estirant la barca amb cordes (fig. 8, 17).

L'Edicte de Dioclecià (segle IV n.e.) *De pretiis rerum venalium* (sobre el preu de les coses), ens parla del cost dels diferents tipus de transport. Així el carro de viatger per home i per milla (1.450 metres) era de 2 denaris; un carro per un carregament ordinari, era de 12 denaris i un carro per una càrrega de 1.200 lliures (327,5 g/lliura) era de 24 denaris; un camell amb una càrrega de 600 lliures, era de 8 denaris; un ruc carregat, 4 denaris; una barca carregada, per cada semodius (4,377 kg), cada 20 milles, 1 denari en el sentit del corrent i 2 denaris a contracorrent. Un ruc acostumava a portar entre



J. V. Sampedro

Vista de Batea.

80 i 100 kg i una mula, entre 120 i 150 kg. D'aquesta relació de preus, es desprèn el prohibitiu cost que representava el transport per terra d'aliments i productes de baix preu per als comerciants individuals.

7. Equipatge, descans i perills dels viatgers

Per viatjar, els romans es posaven sobre els vestits habituals un feixuc mantell dotat de caputxa (*cucullus*) (fig. 8, 9-10). L'equipatge lògicament estava en funció de la finalitat del viatge, de la longitud del recorregut, però molt especialment de l'estatus social i econòmic del viatger.

Les incomoditats i els perills que assetjaven als viatgers eren nombrosos; doncs, a l'estat del ferm i a les inclemències del temps, s'havien d'afegir els accidents i els lladres. El bandolerisme és una constant en el món romà, sobretot en aquelles àrees boscoses i aïllades. En la literatura llatina hi ha moltes referències als atacs de viatgers; per això, era recomanable viatjar en grup, i anar cantant per animar la marxa i també per a fer fugir els bandolers. Quan uns viatgers es creuaven en el camí, se saludaven amb un

vigorós *Salve, (h)ave, vale* (hola, et saludo, passi-ho bé/adéu).

August dotà la xarxa viària de l'Imperi romà d'una infraestructura logística, anomenada *cursus publicus*, formada per un conjunt, periòdicament esglaonat, d'establiments oficials que garantien la seguretat, a més de l'avituallament i el descans als viatges degudament autoritzats amb un document oficial (diploma), a més de l'aliment i recanvi de les bèsties de càrrega. Aquests llocs *oficials* tenien diferents funcions, així les *mutationes* eren llocs per fer canvi d'animals si calia; les *mansiones*, eren establiments per a menjar i pernoctar; mentre que la *statio* fa referència a una guarnició militar o estació de policia, precisament per a control del territori i protecció dels viatgers. Les *mansiones* sempre estaven en les vies principals i es disposaven, més o menys, cada 30-36 km. Un carro, segons la càrrega, podia recórrer entre 15 i 30 km al dia.

De fet, aquesta xarxa d'establiments (*cursus publicus*) que donaven protecció i servei logístic als viatgers oficials, no feia res més que complementar els establiments privats, que es coneixien amb noms diferents (*centenaria, tabernae*,

hospitalia) que proporcionaven menjar i allotjament als viatgers particulars. Aquestes fondes o ventes, són els avantpassats dels actuals restaurants i hotels de carretera; igual que aquests, s'organitzaven en diferents estances: menjador, dormitoris, cuina, estables, magatzem, etc. Les habitacions eren molt senzilles, tenien un llit, generalment en mal estat, amb somier de joncs, sense matalàs, i un orinal. En el menjador hi havia taules i cadires de fusta i bancs d'obra (fig. 8, 12).

Al personatge que regentava un d'aquests establiments se l'anomenava *caupo*, i se l'identificava més amb un venedor de vi, o amb qui barrejava aigua amb vi, la qual cosa no era pas un frau, sinó que els antics no bevien mai el vi pur. La reputació de que gaudia aquest personal era molt dolenta; els crims, robatoris i estafes eren freqüents, doncs en aquests llocs s'hi podien trobar jugadors d'avantatge, estafadors i prostitutes (fig. 8, 13-14).



Calçada romana a Batea.



Diferents aspectes de la via romana a Batea.

8. Bibliografia

ARASA F. i ROSSELLÓ V. M.: *Les vies romanes del territori valencià*, València 1995.

ARIAS G.: *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, 1987.

BELTRÁN A.: *El río Ebro en la Antigüedad Clásica*, Caesaraugusta 17-18, 1961.

CARRERAS CANDI F.: *La navegación en el río Ebro. Notas históricas*, Barcelona 1940.

CEBOLLA J. L., MELGUIZO S. i REY J.: «Una aproximación a la Vía Augusta interior: hallazgos, entorno histórico y modos de construcción. De Velilla de Ebro (Zaragoza) a Torrente de Cinca (Huesca)», *Revista d'Arqueologia de Ponent*, 6, 1996.

DE ARES J. i CÁCERES GUTIÉRREZ Y. E.: «Los procesos postdeposicionales como condicionantes de la comprobación de un modelo viario», *Arqueología espacial* 16-17, Teruel 1993.

CHEVALIER R.: *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Arman Collin, París 1988.

FERNÁNDEZ CORRALES J. M.: *El trazado de las vías romanas en Extremadura*, Servicio Publicaciones Universidad Extremadura, Madrid 1987.

FRIEDLÄNDER L.: *La sociedad romana. Historia de las costumbres en Roma, desde Augusto hasta los Antoninos* (1a edició 1947). Fondo Cultura Económica, México/Buenos Aires 1982.

IGLESIAS GIL J. M. i MUÑIZ CASTRO J. A.: *Las comunicaciones en la Cantabria Romana*, Universidad de Cantabria, Santander 1992.

LOSTAL J.: *Los militares de la provincia Tarraconense*, Institución Fernando el Católico, Saragossa 1992.

NICOLET C.: *L'inventaire du monde*, París 1988.

MAGALLÓN M. A.: *La red viaria romana en Aragón*, DGA, Saragossa 1987.

Ibidem: «Organización de la red viaria en el Valle Medio del Ebro», *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana*, Institución Fernando el Católico, Saragossa 1990.

MELCHÓN GIL E.: *Vías romanas de la provincia de Córdoba*, Còrdova 1995.

SILLIÈRES P.: «La búsqueda de las calzadas romanas: desde la fotointerpretación hasta el sondeo», dins *Simposio sobre la red viaria...*

Atlas de Tarragona, Editorial Serpa, Barcelona 1986.



Vistes de la via romana a Batea.



Notes

* Patronat Pro-Batea. ** Gandesa.

¹ Treballs d'investigació que comprenen el projecte *Estudi històric-arqueològic de l'estructura i cronologia del poblament romà a la comarca de la Terra Alta*, subvencionat pel Comissionat per a Universitats i Recerca, de la Generalitat de Catalunya (Exp. 1997 ACOM0002), l'Ajuntament de Batea i Caixa Tarragona.

² Escriptor grec que va redactar aquest compendi etno-geogràfic en 17 llibres; el tercer dels quals el dedicà a la península Ibèrica, datant-se cap a l'any 17 i 18 n. e. Vid. NICOLET C.: *L'inventaire du monde*, París 1988.

³ Considerem d'interès comparar la descripció del tram de calçada que aquí presentem amb les descripcions fetes per diversos autors en altres zones de la península. La nostra opinió ens fa destacar l'excel·lent treball de MELCHÓN GIL, Enrique, *Vías romanas de la provincia de Córdoba*, Còrdova 1995, el qual constitueix una vertadera obra de referència obligada; així com els treballs de ARASA F. i ROSSELLÓ V. M.: *Las vías romanas del territorio valencià*, València 1995. A aquests treballs cal afegir els de P. Sillieres per a les vies de la Hispània meridional, i de J. Manuel Iglesias i J. A. Muñoz per a les vies càntabres. D'aquest conjunt de treballs considerem d'interès els paràgrafs que reproduïm tot seguit: SILLIERES P.: «La búsqueda de las calzadas romanas: desde la fotointerpretación hasta el sondeo», dins *Simposio sobre la red viaria...*, p. 411 i ss., on assenyala: «En el llano la vía romana se reconoce por su trazado, mientras que los caminos medievales y

actuales serpentean, la vía romana tiene una trayectoria en línea quebrada con caminos claros de dirección, llegando a curvas de 90°». IGLESIAS GIL, J. Manuel i MUÑOZ CASTRO, J. A.: *Las comunicaciones en la Cantabria Romana*, Universidad de Cantabria, Santander 1992; p. 193 i ss., on indiquen que: «Es posible que el afirmado de los distintos tramos viarios esté en relación directa con el peso de las mercancías a transportar o las características geológicas del suelo. Necesitaban empedrarse vías que debían soportar el peso de vehículos cargados con mucho peso, para evitar el hundimiento en el barro. Citan las siguientes características: Las vías eluden la proximidad a los cursos de agua. Tienden a mantener un recorrido uniforme, eludiendo grandes pendientes. Algunos tramos se proyectan teniendo en cuenta puntos geográficos que permitan orientarse. Los tramos de montaña de difícil acceso se remontan en zigzag, mientras que en los llanos son rectas, adaptándose en lo posible a las propiedades del relieve. En los valles prefieren las laderas soleadas a las sombrías, ...»

⁴ Tècnica d'empedrat que es documenta en tota l'amplada de la via, i que coincideix amb la localització n. 3, p. 238 del treball de J. L. Cebolla i J. Rey.

⁵ Amb poques excepcions totes les rutes entre diverses ciutats seguien un traçat més o menys complex que s'apartava de la línia recta. Les peculiaritats del medi geogràfic van haver de condicionar una sèrie de desviaments de la via per tal d'evitar barreres, segons apunta J.M. Fernández Corrales (p. 113).



Detall d'un tram de calçada romana a Batea.

Correcció a un treball publicat al Butlletí núm. 25, que fa referència als topònims de l'entorn del terme municipal d'Arnes, i elaborat pels arnerols Joan Fornós, Josep Ma Miquel i en Josep Campanals. Posteriorment a l'aparició d'aquest treball de camp, els esmentats senyors han fet saber a la redacció del Butlletí que ells tres no han intervingut gens en aquest treball de camp, demanant que ho fem constar al Butlletí, fet que complimentem gustosament.

La Direcció