



LES
VIES
DEL TERRITORI
VALENCIÀ

Ferran Arasa
Vicenç M. Rosselló

Ferran Arasa i Gil – Vicenç M. Rosselló i Verger

LES VIES ROMANES
DEL TERRITORI VALENCIÀ

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

1 9 9 5

ARASA I GIL Ferran

Les vies romanes del territori valencià/ FERRAN ARASA I GIL; VICENÇ M. ROSSELLO I VERGER – València : Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 1995. – 144 p. : il. col.; 28 cm. – (Publicacions de Divulgació General. Els valencians i el territori 7).

– Bibliografia: p. 131-141.

ISBN 84-482-0855-2

1. VIAS ROMANAS – Valencia (Comunidad Autónoma) – Historia. I Roselló i Verger Vicenç M. II Valencia (Comunidad Autónoma) Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, ed. III Serie

904:625.86(460.31)(091)"-200-400"



© Edita: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat Valenciana.

© Del text: Ferran Arasa i Gil,
Vicenç M. Rosselló i Verger

La investigació de base ha estat subvencionada per la Institució Valenciana d'Estudis i Investigació (IVEI) a través de l'Institut de Geografia.

I.S.B.N. : 84-482-0855-2

D.L. V-618-1995

Imprimeix: Gràfiques Papallona

Avda. Baró de Càrcer, 48

46001 València

PRESENTACIÓ

Els camins i carreres que fressaven els pre-valencians no són un tema tan llunyà dels nostres afanys actuals com podria deduir-se dels quinze o vint segles que ens en separen. Més d'un camí reial o d'una carretera que freqüentaven els nostres traginers i carreters o segueixen ara camioners i turistes —de més a més dels nostres ciutadans— tenen un solatge medieval, o romà, o ibèric.

La coincidència o la supervivència no respon només a un determinisme geogràfic —allò que en diuen rutes naturals—, sinó que obeeix sovint a un heretatge cultural. Vies seguides per invasors i colonitzadors diversos, que gairebé sempre venien del nord, configuraren el país allargassat que ens lliurà el rei En Jaume.

Els romans aplicaren a les nostres terres els seus principis i la seua tècnica viària sense tanta intensitat ni tan gran inversió com, per exemple, al Laci o a Andalusia. Però, la via Augusta i d'altres no tan anomenades han deixat indicis valencians sorprenents, obstinadament perpetuats, que en conjunt són un autèntic monument d'enginyeria de la comunicació.

És aquest el tema que centra l'estudi d'aquestes pàgines confegides per un arqueòleg i un geògraf, ben avinguts, que el presenten amb voluntat de rigor i comunicació entenedora, allò cert com a cert, i allò probable com a probable, en un context ampli i, al mateix temps, precís.

*Unes **obres públiques** que enllacen, comuniquen, valoren, condicionen —fins i tot— la naixença i presència de pobles, viles i ciutats, és a dir, l'**urbanisme**, forneixen una matèria d'un alt interès per a qualsevol persona desitjosa de conèixer l'itinerari històric que ha conduït a l'actual geografia humana del territori valencià.*

Per aquesta raó, la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports ha considerat summament oportú publicar aquest llibre, que posa a l'abast d'especialistes i del públic una informació valuosa i suggeridora. I ho ha fet dins de la seua col·lecció "Els valencians i el territori", que eleva ja a set el nombre de títols que la componen i contribueix, una vegada més, a la tasca de servei públic que comporta posar a disposició de tots els valencians els millors mitjans per a conèixer-nos a nosaltres mateixos.

EUGENIO L. BURRIEL DE ORUETA
Conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports

ÍNDIX

	<i>Pàg.</i>
Introducció	13
1. El suport físic i el territori	15
1.1. El relleu	15
1.1.1. <i>Els espais muntanyosos</i>	15
1.1.2. <i>Els espais plans</i>	18
1.2. Les vies naturals.....	20
1.2.1. <i>Corredors, obstacles i comunicació</i>	21
1.2.2. <i>La ruta meridiana</i>	21
1.2.3. <i>Les rutes transversals</i>	23
1.3. El territori i el seu enquadrament	24
1.3.1. <i>Tribus i pobles</i>	25
1.3.2. <i>Províncies i conventus</i>	26
2. El poblament urbà i rural	29
2.1. La xarxa de ciutats	29
2.1.1. <i>Nuclis pre-romans transformats i ciutats noves</i>	30
2.1.2. <i>Distribució, grandària i pervindre dels nuclis romans</i>	33
2.2. El poblament rural.....	35
2.2.1. <i>El tipus d'hàbitat</i>	36
2.2.2. <i>La densitat de prospecció i el poblament</i>	37
2.2.3. <i>La cronologia</i>	37
2.2.4. <i>Les indústries del peix</i>	39
2.3. Les centuriacions valencianes	39
2.3.1. <i>El caire jurídic-tècnic i el territorial</i>	39
2.3.2. <i>El mapa de les centuriacions valencianes</i>	41
2.3.3. <i>Una mostra de les centuriacions millor conegudes</i>	43
3. La documentació escrita	47
3.1. Els itineraris romans.....	47

3.2. La toponímia i les reduccions	51
3.2.1. <i>Els topònims caminers, una base feble, però suggeridora.</i>	51
3.2.2. <i>La reducció de les mansiones.</i>	53
3.3. Fonts modernes	58
3.3.1. <i>La ruta meridiana</i>	58
3.3.2. <i>Les penetracions occidentals</i>	59
4. Els mil·liaris	61
4.1. Els mil·liaris valencians.....	63
4.1.1. <i>Les indicacions viàries</i>	65
4.1.2. <i>Els monuments</i>	67
5. L'arqueologia de les vies	69
5.1. La jerarquia	69
5.2. Els constructors	71
5.3. La construcció	74
5.4. Les obres de fàbrica	77
5.5. El paisatge caminer	79
6. La vida en la via	81
6.1. El <i>curtus publicus</i> i la transmissió de notícies	81
6.2. Els establiments privats	83
6.3. Els mitjans de transport	84
7. El mapa itinerari romà	89
7.1. Les rutes de l'Imperi	89
7.2. La xarxa hispànica.....	92
7.3. Les vies romanes al País Valencià.....	96
7.3.1. <i>La Via Augusta</i>	99
7.3.1.1. <i>De Dertosa a Sucro</i>	101
7.3.1.2. <i>De Sucro a Carthago Nova</i>	111
7.3.2. <i>El camí d'Anníbal</i>	118
7.3.3. <i>La via litoral entre Sucro i Ilici</i>	119
7.3.4. <i>Les vies transversals</i>	121
7.3.4.1. <i>La via Contrebia-Intibili</i>	121
7.3.4.2. <i>La via Saguntum-Caesaraugusta</i>	123
7.3.4.3. <i>La via Valentia-Segobriga</i>	124
7.3.5. <i>Altres vies</i>	125
8. Un país, un camí	129
9. Bibliografia	131

INTRODUCCIÓ

La fascinació per la magna obra que suposa la construcció de centenars de milers de quilòmetres de carreteres per tot l'Imperi Romà, amb les infraestructures necessàries per a garantir la circulació de bens i persones –i amb els recursos tècnics aleshores a l'abast– ha estat una constant al llarg de la història. Des de la publicació en 1622 del llibre de N. Bergier sobre els camins romans, l'interés i dedicació al seu estudi no han fet sinó créixer. L'accessibilitat del tema des de diversos punts de vista ha permés que gent de variada formació es dedicara al seu estudi. Des de l'erudit local i l'excursionista fins a l'epigrafista i l'enginyer, els ulls encuriosits d'un ampli ventall d'aficionats i estudiosos han dirigit el seu esguard envers els camins romans. En l'actualitat la investigació sobre les vies romanes ha esdevingut una activitat pluridisciplinar: les fonts literàries i epigràfiques, la cartografia històrica, la fotointerpretació, l'arquitectura, etc., són instruments fonamentals per a la reconstrucció del paisatge caminer.

A l'hora de fer una aproximació a l'estudi de les vies romanes en territori valencià, la nostra intenció ha estat anar més enllà de la mera descripció dels traçats dels camins i de les reduccions de les postes conegudes a través dels itineraris –tant els uns com les altres en molts casos hipotètics–, per intentar oferir una visió àmplia del món viari romà, dels diversos aspectes que hi estan relacionats. Aquest enfocament permet fer-se una idea general de la seua importància i implicacions, però comporta unes majors limitacions a l'hora de satisfer la justificada curiositat local que espera la resposta als dubtes puntuals. Donat el caràcter de la present obra, ens hem limitat a exposar en línies generals l'estat actual de la investigació. No preteníem, ni hem pogut, resoldre tots els dubtes que planteja la fixació del traçat de les més importants vies romanes. Hem descartat algunes hipòtesis que ens pareixen inviables i en plantejarem altres de noves. És evident que la investigació no està conclouida, que els interrogants són nombrosos, potser en alguns casos més que les respostes clares.

Però, si alguna cosa es desprén d'aquest estudi, és que la investigació sobre les vies romanes necessita més que mai d'una empena decisiva. El desenvolupament de l'economia moderna exigeix més i millors infraestructures viàries, però els traçats possibles –condicionats per la morfologia del territori i la pervençança de les ciutats– són en molts casos els mateixos que fa dos mil anys. Un mateix eix viari ha passat de via romana a camí reial, d'ací a carretera nacional i després a autovia; determinats obstacles naturals suporten el pas de la carretera nacional, l'autopista i el ferrocarril, tot això amb les correccions necessàries per guanyar en seguretat i rapidesa. Cal recordar que a l'impacte mèdio-ambiental s'afegeix la destrucció dels vells itineraris, dels seus testimonis arqueològics, la presència i importància dels quals desconeixem en ocasions. Aquests treballs, amb grans obres d'excavació i terraplenat, estan alterant –en molts casos de forma definitiva– el tradicional paisatge caminer i, per tant, limitaran en el futur els treballs d'investigació.

És imprescindible avançar en el seu estudi al mateix temps que ens dotem de noves infraestructures viàries; si no ho fem ara, en molts casos no tindrem una altra oportunitat de fer-ho.

El nostre estudi s'ha dividit temàticament en set capítols. En el primer es descriu el territori valencià, les vies naturals i els pobles i divisions administratives de l'antiguitat. El segon es dedica al poblament urbà i rural i a les centuriacions. En el tercer es repassa la documentació escrita, des dels itineraris romans fins a les fonts modernes. El quart estudia els mil·liaris i el cinqué aspectes de l'arqueologia de les vies com la jerarquia, els constructors i la construcció, les obres de fàbrica i el paisatge caminer. El sisé, la vida en la via, tracta del servei de postes, els establiments privats i els mitjans de transport en època romana. Finalment, el seté es dedica a la descripció general dels grans eixos viaris de l'Imperi i d'Hispania i, amb més concreció, del territori valencià. El treball es completa amb un extens llistat de bibliografia específica sobre les vies i l'arqueologia romana nostrades.

1. EL SUPORT FÍSIC I EL TERRITORI

Sense caure en fàcils determinismes, cal reconèixer que el quadre natural valencià en uns casos ha imposat límits i en uns altres ha oferit facilitats a l'activitat humana, especialment a les comunicacions que constitueixen el tema d'aquest llibre. Tant en l'aspecte històric com en el geogràfic i cultural, sovint al·ludim a les abundants dualitats valencianes. La conformació allargada del país contribueix a una palesa diversitat física. A més de la dicotomia litoral/interior, plana/muntanya, temperat/continental, etc., la intromissió de diversos sistemes orogràfics i la distinta latitud (40° 45'/37° 52') ens invita a una consideració més circumstanciada.

1.1. El relleu

La dualitat del relleu combina altiplans i muntanyes a l'interior, que pels seus extrems s'apropen a la mar, amb raiguers i planes que acaben en litorals d'extenses platges. Sobre aquesta divisió se n'imposa una altra entre muntanyes del centre-nord, que s'integren a les serres ibèriques, i les del sud, que formen l'última baula del sistema bètic peninsular.

1.1.1. Els espais muntanyosos

L'extrem septentrional valencià, igual que el territori del·là de la Sénia, té serres arrumbades al NE que pertanyen al sistema català. Són alineacions de blocs fracturats, paral·lels a la costa, amb corredors interposats, tot elaborat sobre un basament calcari ibèric. Els passadissos poden assolir la categoria de «depressions pre-litorals» que n'han condicionat bàsicament la viabilitat. D'oest a est trobem les serres d'Esparreguera i de la Valldàngel, aquesta última seguida per la depressió de Tírig-la Barona, la serra d'En Galceran i la fossa mitjana de Cabanes i Sant Mateu. Tot seguit es disposen les talaies d'Alcalà i la seua fossa i, finalment, la serra d'Irta i el desert de les Palmes, on aflora el rocam més antic, fins i tot carbonífer. El sistema fluvial longitudinal remarca l'estructura; només algun gran col·lector com el riu de les Coves travessa les alineacions en successius portells.

El muntanyam ibèric arriba fins al Xúquer, amb un reiterat predomini dels materials calcaris juràssico-cretacis. Nogensmenys, els afloraments triàsics de margues vinoses, sorgides d'accidents profunds, apareixen a Segorbe, Chelva, Bugarra, Cofrentes, Ayora, la Canal de Navarrés, la vall dels Alcalans, seguint en forma de grans «canals», fins i tot al domini bètic del Vinalopó.

La part septentrional plegada de l'ibèric s'enllaça amb el sistema litoral ja descrit i capgira les alineacions vers l'interior fins a disposar-se en sentit NW-SE. A l'entorn de Morella s'orienta d'E a W per a acabar en SW-NE a la Tinença de Benifassà (tossal d'En Canader, 1.393 m), un dels reductes més mal comunicats del país.

Una zona central subtabular de plegament moderat ocupa el triangle Cantavieja-Vilafranca-Catí, amb moles i vigorosos encaixaments erosius. La zona meridional immediata, un poc plegada WNW-ESE, deixa aflorar el Trias margós a Lluçena. Més a migjorn trobem les serres triàsiques d'Espadà (1.041 m) i Portaceli (789 m) amb gres (*rodano*) abundant, molt plegades i fracturades, perpendiculars a la costa. El castell de Morvedre i el Puig en són avançades vers la mar que controlen el camí litoral.

Vers l'interior hi ha àrees muntanyoses inhòspites que tendeixen a l'altiplà o *páramo*. La mola d'Ares (1.318 m) pertany al sector subtabular, mentre Penyagolosa (1.813 m) –el segon cim del país– és un relleu estructural; els encaixaments responen a posicions més elevades d'una xarxa fluvial antiga. El contrast de l'altiplà de Barracas i Viver, d'on sobreixen altures com Peñaescabia (1.326 m), amb la zona de valls es palesa a l'esglaó del Herragudo, camí d'Aragó, i curs del Palància. Les terres valencianes més elevades (Cerro Calderón, 1.839 m) són contraforts del massís de Javalambre, ja a la conca de l'encaixat Guadalaviar. La Serrania implica una superfície erosiva antiga, accidentada al S per les serres de Las Cabrillas, d'Utiel i de Sieteaguas. Al sud de la fossa d'igual nom –que comunica Castella amb la plana valenciana– sorgeixen les serres de Malacara i Martés-Dos Aguas, la foia de Buñol que salva un escaló de 400 m, travessada pel Magre, i finalment la gran plataforma del Caroig, fesa per la Canal de Navarrés i el colossal congost del Xúquer a l'eixida del qual es troba Tous. En forma el límit ponentí la vall d'Ayora i Cofrentes, que conté afloraments volcànics. La llarga vall de Montesa clou el domini ibèric, bé que més a l'E i aïllades romanguen les serres de Corbera, de les Agulles i el Mondúver (840 m) –on es troben els testimonis més antics de la nostra cultura– a les quals ja interfereixen els plegaments bètics.

L'altiplà de Requena-Utiel, de fesomia castellana, confina amb el Cabriel, embotit en una superfície de 900 m. El Xúquer mediterrani ha capturat part de la plana endorreica d'Albacete i el seu curs superior.

La falla que Brinkmann va anomenar «sud-valenciana» segueix la Costera o vall de Montesa, una de les zones valencianes de més alta sismicitat, fins a la Font de la Figuera. A partir d'ací entrem en els dominis bètics amb alineacions WSW-ENE, quasi perpendiculars a l'ibèric; els materials més moderns, en haver-se plegat devers el Miocè superior, fan que hi siguin escasses les «peniplanícies» o superfícies d'erosió. Els promontoris de la Nau són el finisterre del bètic valencià on es distingeix de N a S, el pre-bètic, el subbètic i el penibètic.

El pre-bètic, menys potent, profund i plegat, queda al N de la línia Villena-Alcoi-cap de Sant Antoni. Una estructura senzilla conté les crestes calcàries de la serra de Benicadell i de Mariola (1.389 m) i valls de molasses o margues com la d'Albaida i les foies de Castalla i Alcoi. Els rius d'Alcoi i d'Albaida hi han cercat eixida a través de congostos. Al Marquesat i la Marina se succeeixen de N a S escames imbricades, asimètriques, amb els cingles vers el NW: serra de la Safor-vall de Gallinera-Segària-valls d'Alcalà, Ebo i Laguar-serra d'Alfaro-riu Girona-serra de Bèrnia. Prop del litoral emergeix el Montgó, amb la depressió de Xàbia, cap de Sant Antoni amb les seues rases de devers 100 m, i cap de la Nau.

El subbètic comprén estrats més potents, profunds i violentats on el nummulític té un gran



Imatge de satèl·lit de les comarques septentrionals del territori valencià on poden apreciar-se els corredors pre-litorals.

paper, p.e. a la penya d'Ifac i a la replegada cúpula d'Aitana (1.558 m). Serres arquejades obrin la seua concavitat a migdia, p.e. la Serrella i la serra de Xortà. Les foies margoses es repeteixen a Xixona. La vall transversal del Vinalopó, i també la depressió d'Altea, es relacionen amb el Triàsic extrusiu i plàstic. A les valls del Vinalopó les baules calcàries emergeixen d'un mar al·luvial fet de glacis i corredors o conques intermontanes endorreiques. El puig Campana (1.406 m) enllaça la seua inconfusible silueta amb un glacis llavorat per l'erosió des del litoral.

La zona penibètica valenciana és insignificant. La separa de la subbètica la línia tectònica Crevillent-cap de la Nau, falla sísmicament prou inquieta. Unes poques manifestacions triàsiques són les serres d'Orihuela (605 m) i Callosa, completament isolades i, més encara, l'illa Plana o de Nova Tabarca a 4,4 km de la costa de Santa Pola.

1.1.2. Els espais plans

Més reduïts que els anteriors, solen mostrar un valor econòmic molt superior per la fertilitat, viabilitat i tradició pobladora, sense excloure alguna partida negativa que justifique desigualtats d'aprofitament.

La plana de Vinaròs i Benicarló és un glacis combinat amb els ventalls de la rambla de Cervera i dels rius Cervol i de la Sénia. Al sud de les serres d'Irta i del desert de les Palmes s'estén la Plana de Castelló, construïda en bona part pel Millars i algunes curtes rambles; la planícia quaternària penetra més de 15 km a l'interior, mentre es redueix a menys de 5 km al sud, cons-



La mola d'Ares del Maestre (l'Alt Maestrat) a la zona subtabular ibèrica.

treta pels tossals d'Almenara; els espais amfibis, ara antropitzats, hi foren més extensos en se- gles pretèrits.

La plana valenciana –identificable amb les comarques de l'Horta i la Ribera– és un àmbit deprimat, tancat per les muntanyes ibèriques i bètiques, on entre el mar d'al·luvions emergeixen encara relleus ibèrics com les serres de Cullera i Corbera i algunes illes de la marjal. L'evolució de l'Albufera, ràpida els segles XVIII i XIX, s'explica amb la centenària actuació dels llauradors. Dues planes d'inundació de característiques un poc diverses, la del Xúquer i la del Túria o Guadalaviar, han estat molt afectades per les revingudes, més greus a partir dels darrers segles medievals.

L'Horta de Gandia –part de la Safor– podria assimilar-se a les anteriors construccions sedi- mentàries. Aquesta vegada n'és el responsable el riu d'Alcoi o «Serpis».

El camp d'Alacant és constituït pel pla miocènic i al·luvial del riu de Montnegre (Verd o de Castalla) i la rambla de les Ovelles, en suaus raiguers fins al cabeçó d'Or (1.115 m). Els mate- rials miocènics avancen en una sèrie de plataformes fins a la mar: serra de Santa Pola, cap de l'Horta, Benacantil i serra Grossa.

La depressió del Baix Segura, al sud de la serra de Crevillent, representa la continuació de la «depressió pre-litoral murciana» o «intrabètica», oberta a la mar i d'un gran valor itinerari. La fossa d'Elx, encara subsident, ha assimilat el gran con al·luvial del Vinalopó que no arriba a la



El cap de la Nau (la Marina Alta), l'antic cap Martí, autèntic finisterre bètic.

mar, mentre els fragments miopliocènics de les «serres» de Santa Pola i el Molar tanquen una albufera que té ben poc a veure amb les depressions de Torreveja i de la Mata. El Segura, amb la seua característica plana d'inundació, ha abandonat els seus dipòsits terra endins i ha reblit un gran estuari.

1.2. Les vies naturals

Les bases duals que hem vist anteriorment han configurat al llarg de la història un territori mudable on l'àrea nuclear, impulsiva –de vegades unificadora– s'ha desplaçat en sis segles de nord a sud, tot mantenint-se, però, prop de la costa. L'enquadrament astronòmic situa l'extrem septentrional del País Valencià a l'eixida del riu Bergantes (40° 45'N) i el meridional a l'escull del Mojón (37° 52'); 2° 53' de latitud tenen alguna repercussió climàtica. En línia recta la dimensió màxima del territori és d'uns 317 km entre els indrets esmentats.

L'influx del relleu sobre les altres característiques naturals i les humanes és ben palés; però en l'aspecte concret de les comunicacions cal subratllar-lo com a exemple d'aquest condicionament. La cintura de muntanyes que separa el País Valencià de les terres interiors de La Meseta i la vall de l'Ebre és una barrera difícil, només oberta en passos escadussers, decisius tant en l'as-



El corredor d'Alcalà de Xivert (el Baix Maestrat).

pecte geopolític com en l'econòmic i cultural. Només per la costa la possibilitat de comunicació és relativament fluida, com veurem a bastament.

1.2.1. Corredors, obstacles i comunicació

Les invasions històriques han seguit les mateixes rutes que la colonització política o cultural. Idèntics camins i idèntics obstacles s'han obert o interposat al pas de soldats, mercaders o qualssevol viatgers. Les batalles o esdeveniments bèl·lics notables s'han desenvolupat prop de rutes importants. A l'episodi clàssic de Sagunt (219 aC) intervingué una lluita entre cartaginesos i romans pel control del camí, però també en 1874 el pronunciament de Martínez Campos es va fer en aquelles terres on conflueix una important via interior amb la litoral. Les guerres sertorianes (80-72 aC) tenen batalles destacades en el mateix indret, així com a *Sucro* –pas del Xúquer?– i *Lauro*, cas que fóra el Puig.

Un dels fets d'armes decisius a l'avançada meridional de Jaume I el 1236 és la presa d'*Anisa* o el Puig, una altra fita de control del camí de la costa. Els agermanats patiren el 1521 una de les seues derrotes a Almenara, espectacular talaia litoral, una vegada més sobre el camí. La trista desfeta d'Almansa, fora del regne, és veritat, s'esdevingué en un dels camins més transitats de penetració vers l'interior, ben prop de la nostra frontera. Durant la guerra d'Espanya arribaren les tropes franquistes a la Mediterrània el 1938 i tallaren el front litoral, el camí litoral, la qual cosa assestà el colp definitiu a l'exèrcit republicà.

Les línies isoglosses –reflex de les penetracions o interferències lingüístiques– prou que ens donarien un referent espacial concret: els camins. Les falques del castellano-aragonés pel Palància o del castellano-murcià per Villena i el Baix Segura, a banda dels fets concrets de repoblació, exigeixen una justificació geogràfica. No per coneguda, cal eludir la connexió del valencià amb el català occidental, amb totes les seues seqüeles lèxiques, morfològiques i fonètiques. Un fet històric-cultural molt concret, la divisió eclesiàstica, es fundava en la possibilitat física de les comunicacions. Si la diòcesi de València constitueix un nucli històric basat en el desenvolupament del regne sobre una estructura islàmica prèvia, la de Tortosa, que arribava quasi fins al Palància, fossilitza la marxa vers el sud, el flux conquistador, mentre Segorbe recull la colonització o repoblació aragonesa, que davalla pel Palància, i Orihuela fixa una antiga marca –la cora de Tudmir– i sega el segle XVI l'impuls expansiu de Cartagena que maldava per aprofitar, en sentit contrari, el tradicional camí meridiana.

Influències físiques, fets històrics i cruïlles viàries expliquen que la densitat de rutes a final del segle XIX depassara els 35 km/100 km² a Alacant, Villena, Xàtiva, Gata, Alzira, València, Sagunt, Castelló de la Plana, etc. Tot això, sense tenir en compte les línies ferroviàries; a les àrees litorals l'accessibilitat s'havia triplicat.

1.2.2. La ruta meridiana

Les actuals artèries de trànsit han cristal·litzat un procés secular forjat entre supòsits físics i poblament. El *carrer Major* és eminentment litoral. Cap al nord, en el camí de Catalunya, l'únic obstacle són les serres del desert de les Palmes i la muntanya Grossa d'Irta que l'aparten –com els marenys i les marjals– de la costa; després el pas roman obert a la travessa tortosina de l'Ebre. Tanmateix, seria exagerat simplificar-ho massa. Els corredors del Maestrat proporcionen vies paral·leles i alternatives. Des de la Pobla Tornesa hom pot remuntar la rambla de la Viuda

per a arribar a Catí i, per camins fins avui envitricollats, pujar els Ports. L'artèria bàsica i ben segur coincident amb la calçada romana va de Borriol per les Coves de Vinromà i Sant Mateu a travessar el riu de la Sénia per Sant Rafael. Al sud de Castelló de la Plana les rutes s'unifiquen a fi d'aprofitar el trajecte mil·lenari de la Via Augusta, només abandonat en breus espais des de fa pocs decennis.

La direcció sud no té les facilitats orogràfiques del sector septentrional; si al primer tram el problema es redueix a esquivar la marjal de l'oest de l'Albufera i franquejar el Xúquer, a partir d'ací la ruta costanera esdevé difícil. Històricament va optar per internar-se: la Pobla Llarga-Manuel-la Costera, passant o no per Xàtiva, i disposant d'una ruta alternativa, tot i que sense eixida, d'Almussafes a Dénia, on s'acaba l'androna litoral. El pas natural consisteix a remuntar el Canyoles per la Costera o la vall de Montesa (NE-SW) fins a la Font de la Figuera i introduir-se al món orogràfic bètic per a tornar a guanyar la costa per les «rescloses» de la vall del Vinalopó, fins a Elx. Aquesta ruta, la més antiga, especialment per a carros i carruatges, havia estat oblidada en la reorganització de carreteres del segle xx, però curiosament la redescobriren els camioners dels anys 1960, obligant *de facto* al seu replantejament, per damunt de categories administratives. L'habilitació dels passos per les serres alcoianes –ports de la Carrasqueta, d'Albaida, de l'Olleria– és un fet prou modern, pel que fa als camins de carro; el traçat i els rosts han desanimat molts projectes comercials i industrials, malgrat la tradició emprenedora de la comarca. Una vegada assolit Alacant o Elx, la prossecució de la ruta vers Orihuela i Murcia per la depressió pre-litoral del Segura no té disjuntiva.

L'Autopista de la Mediterrània (A-7), lluny de contradir les bases físiques, ha rubricat el plantejament del camí litoral, sovint amb un paral·lelisme absolut amb les rutes preexistents. En general el seu trajecte és més interior i lògicament contorneja a una regular distància els nuclis de població. L'endinsament s'explica, de més a més, per qüestions de preu del sòl i d'altres scrivituds.

1.2.3. Les rutes transversals

Al context del País Valencià, dominat humanament i econòmicament pel camí litoral i meridiana, les penetracions viàries de l'androna costanera fins a La Meseta i les eixides en sentit contrari tenen un remarcable paper, gairebé sempre basat en les premisses del relleu. Els rius –amb prou feines catalogables a la part meridional– no sempre han pogut resoldre els passos de les comunicacions. Altre temps s'encarregaren del transport de rais de troncs (Guadalaviar, Xúquer) i oferiren trams franquejables, però al sud fou la tectònica la que va preparar la infraestructura viària.

Per a arribar a les terres aragoneses de l'Ebre, les comunicacions han de salvar normalment forts desnivells. Ni l'antic camí –reial segons la cartografia de Cabanilles (1795)– de l'Alt Maestrat a Aragó, per Alcalà de Xivert, Albocàsser, Ares, Vilafranca, La Iglesuela i Cantavieja, ni els de ferradura a través dels Ports per excel·lència, assoliren mai l'objectiu de mantenir una comunicació fluida i convertir Vinaròs o Benicarló en ports marítims d'Aragó. L'únic camí natural en aquesta regió –seguit pel ferrocarril i la carretera– és la vall del Palància que, a mitjan curs, ha de salvar l'abrupte front del *páramo* en El Herragudo, pel clàssic itinerari de Gilet, Segorbe, Navajas, Jérica i Barracas.

Igual de difícil resulta l'accés a La Mancha a través de La Serranía de Chelva, el camí de la qual sempre ha estat dur i tortuós. El pas natural n'era un altre, per la depressió transversal de Buñol-Siete Aguas, a fi de guanyar El Alto de las Cabrillas –que no és forçat fins al segle XIX– i



Disseny del traçat del camí Reial al seu pas per la Costera segons Cabanilles (1795).

llavors salvar els congostos del Cabriel a Contreras o més avall. Molt més clar era el corredor Xàtiva-Almansa (la Costera), consagrat pel millor camí reial valencià, executat entre els regnats de Carles III i Carles IV al final del segle XVIII, com a integrant del camí carreter Madrid-València-Barcelona. Igual trajecte va assumir des de 1838 el ferrocarril que, a La Venta de la Encina, estableix contacte amb un altre ramal que es dirigeix a Alacant per Villena. Hi crida l'atenció la «determinística» proximitat de l'entroncament del ferrocarril, de les actuals cruïlles de la carretera N-330, immediats a la històrica Loma del Portazgo, i de la connexió de les vies romanes de l'oest i del sud, en un cercle de devers 5 km de radi a ponent de la Font de la Figuera.

El Vinalopó –que no arriba a riu–, més que obrir el portell, se n'ha beneficiat, cosa que ha aprofitat l'itinerari Elx-Novelda-Villena per a l'ascens a La Meseta i per a travessar les serres que la ceneixen. Fet i fet, el corredor del Vinalopó ha estat utilitzat històricament per dos camins: el que pujava a La Meseta i el gran itinerari litoral, en intentar defugir les muntanyes i els promontoris de la Nau, i que coincideix amb l'antiga Via Heraklea o Augusta.

1.3. El territori i el seu enquadrament

Potser és una exageració –un anacronisme, sí que ho és– voler extrapolar l'abast territorial d'un país modern, amb fronteres definides i cartografiades, al principi de la nostra era. La temptació de cercar un poble «pre-valencià» i fins i tot fer bandera d'alguns episodis heroics o arrauats va fer sucumbir molts historiadors romàntics. Deixem-ho en un relativisme i una inconcreció, no per còmodes, menys reals.

1.3.1. Tribus i pobles

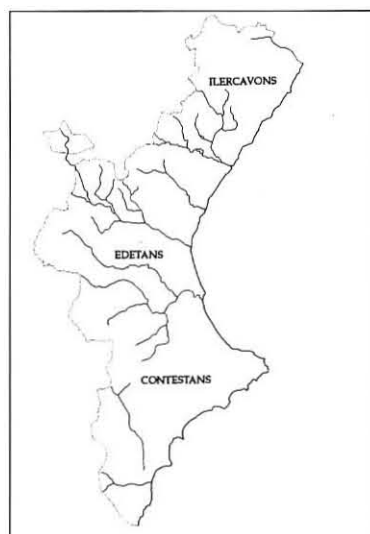
Com que no tenim gaires fites geogràfiques o territorials, cal que comencem pels pobladors que segons fonts clàssiques, ja romanes, ocupaven les nostres terres els segles anteriors al naixement de Crist. Estrabó (segle I aC) no parla més que d'Edetans, com a habitants de la llenca litoral que correspon a l'actual País Valencià. Eren els més genuïns representants del món ibèric i, les terres valencianes, les més característiques i personalitzades d'aquella cultura que va mantenir una certa homogeneïtat almenys des del segle IV aC fins a la romanització. Escrivien i els podem llegir, però fins ara no els hem pogut entendre i potser mai els entendrem.

No cal atorgar massa confiança a l'assaig poètic –o versificat, millor– de *Rufus Festus Avienus*, perquè es tracta d'un autor del segle IV de la nostra era que maneja, de segona o tercera mà, textos grecs de nou segles abans. En canvi, hem de donar més crèdit a G. Plini el Vell (*Nat. Hist.*, III, 19-23), que escrigué al segle I dC i va visitar les nostres terres, i a Ptolemeu (*Klaudios Ptolemaios*, «bibliotecari» d'Alexandria el segle II, *Geographia*, II, 6). La imatge d'aquestes fonts correspon a l'inici de la descomposició del món ibèric; els romans (i Plini n'era un funcionari, al cap i a la fi) maldaven per mantenir les estructures autòctones a fi de donar una sensació d'autonomia als pobles ocupats –*nihil novum sub sole!*– i, per això, podem projectar la informació romana als segles anteriors.

El mapa aproximat que solen proposar la majoria d'entesos per a situar els pobles ibèrics pre-valencians enumera de nord a sud: Ilercavons, Edetans, (Turboletes i Beribraces eren més de terra endins), Contestans i Deïtans. Assajarem de donar-ne els indicis més concrets que puguem, tot i que són ben migrats. Respecte als Ilercavons, sabem que tenien com a nucli central el Baix Ebre i la ciutat de *Dertosa* (Tortosa) va incorporar el seu nom al títol romà; el seu abast pel sud, més dubtós, ha estat fixat per uns al Millars (*Udiva*) i per altres a la serra d'Almenara, com a frontera amb els Edetans. El paral·lelisme del territori d'aquest poble amb la històrica diòcesi de Tortosa no deixa de ser suggeridor.

Dels Edetans, també en coneixem el centre, *Edeta*, al tossal de Sant Miquel de Lliria. Ptolemeu els atribueix també les ciutats de Sagunt i *Etobesa* (potser situada devers Rubielos); Plini, València i Sagunt, arribant a l'*Udiva* que, segons Schulten, seria el Millars. El seu límit meridional, si fa no fa, seria el Xúquer. Els Sedetans –potser una branca interior– s'acantonaven més prop de l'Ebre o al camí d'Aragó.

Contestània, potser no tan esmunyedissa, ha estat delimitada per E. Llobregat a partir dels textos clàssics. Segons Plini, anava des del riu *Sucro* (Xúquer) fins al *Thader*, que desemboca al *sinus Ilicitanus* (el Segura, probablement) i incloïa *Ilici* (l'Alcúdia), *Lucentum* (el tossal de Manises) i *Dianium*. Per a Ptolemeu la costa contestana incloïa *Loukenton*, *Karthago Nova*, *Promontorion Scombraria*, la gola del *Terebos*, *Alonai*, la gola del *Saitabios*, el port *Ilicitanos*, la gola del *Soukrón*, amb les ciutats interiors de *Menlaria*, *Valentia*, *Saitabis*, *Saitabacula*, *Ilikias* i *Iaspis*. La limitació



Mapa dels pobles ibèrics valencians.

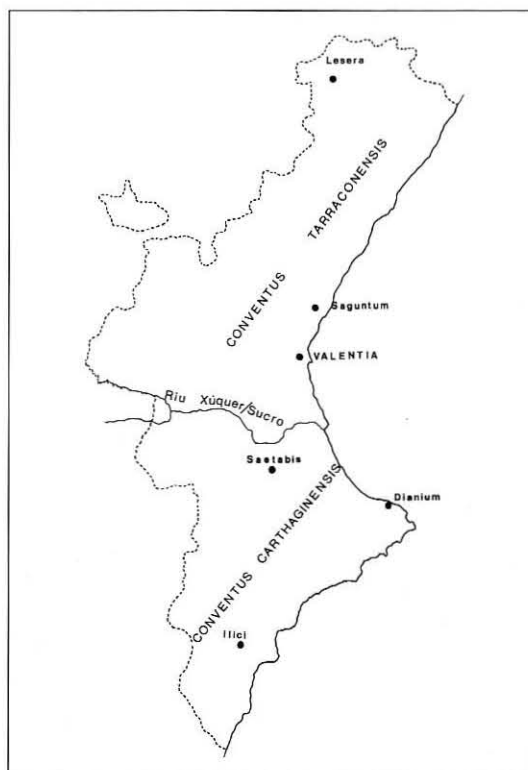
dibuixa un quadrilàter o romb que aprofita la frontera del Xúquer –natural fins a cert punt–, prolongada per la vall de Montesa, que deixa fora el «desert» del Caroig, en tot cas edetà. L'altra partió la formarien les valls del Vinalopó que, a banda del seu valor viari, també aïllen un món muntanyós a ponent, que fa de frontera-desert. No és impossible, d'altra banda, fixar una línia anàloga a la del tractat d'Almirra (1244) que concretaria el trànsit de la muntanya al pla (Llobregat, 1972).

Finalment, tenim els Deïtans esmentats per Hecateu i que Bosch i Pericot situaven al NE dels Mastiens, és a dir, a l'extrem meridional del País Valencià. D'altra banda, Plini anomena Deitània la costa oriental de la Hispània Citerior, entre Contestània i Bastetània. Més no en podem dir per ara, d'aquest poble ibèric.

1.3.2. Províncies i *conventus*

L'anhelat mapa forçosament ha de ser imprecís perquè ens movem sovint en «terres de ningú» arqueològiques, ètniques, epigràfiques..., i la documentació històrica n'és ben migrada. La conquesta romana acabarà superposant dues etapes culturals com a conseqüència de la segona guerra púnica. Roma es veié obligada a frenar l'expansió cartaginesa que, en principi, no havia arribat a la costa valenciana abans dels bàrquides, que devers els 230 aC movien les seues tropes per les nostres terres meridionals. Després d'un tractat incomplert o oblidat, Cartago i Roma n'estableixen el 226 un altre que passà el límit entre les jurisdiccions o cobejances d'ambdues potències de Màstia (on l'havien col·locat el 348 aC) a l'Ebre. L'episodi de Sagunt amb el seu temerari suïcidi havia d'engegar la segona guerra púnica i un vertader cataclisme geopolític.

L'any 197 el territori hispànic és dividit i organitzat en dues províncies –terres de vençuts– la 'de més ençà', *Citerior*, a la qual s'integraven les terres que algun dia serien valencianes, i la 'de més enllà', *Ulterior*. L'assimilació seria lenta, però permetria fins i tot fundar-hi una ciutat nova del tot, *Valentia*, l'any 138 aC, sota la capitalitat una mica llunyana de *Tarraco*, que l'havia heretada de *Carthago Nova*. La guerra civil entre sertorians i governamentals traslladà la major part de l'activitat bèl·lica al nostre territori entre els anys 77 i 72 aC; *Dianium* esdevingué el port d'abastament de l'exèrcit de Sertori, ajudat pels pirates cilicis, i el 76 aC tenia lloc la tan repetida batalla de *Lauron*.



Els límits territorials de l'Alt Imperi.

Des de l'any 27 aC, en època imperial, la província *Citerior* es converteix en *Tarraconensis* i en temps de Dioclecià, el 293 dC, es desmembra en dues, la *Tarraconensis* i la *Carthaginensis*; possiblement el límit era el riu Xúquer, però no manca qui diu que es trobava al N de Sagunt. De diòcesis imperials, no en sabem res i dels *conventus*, en època d'August, n'encapçalaven un cadascuna, *Tarraco* i *Carthago Nova*, segons Plini. En aquest cas, la frontera probable sol ser col·locada al Xúquer. A *Tarraco*, sabem que hi acudien els de *Bisgargis* i els Edetans; a *Carthago Nova*, hi recorrien els habitants de *Saetabis Augusta* i *Dianium*. La possible penetració sud-occidental del *conventus Caesaraugustanus* dins les actuals terres valencianes sembla minimitzar-se per la presència de *Lesera* (la moleta dels Frares, el Forcall), que pertanyia als Ilercavons.

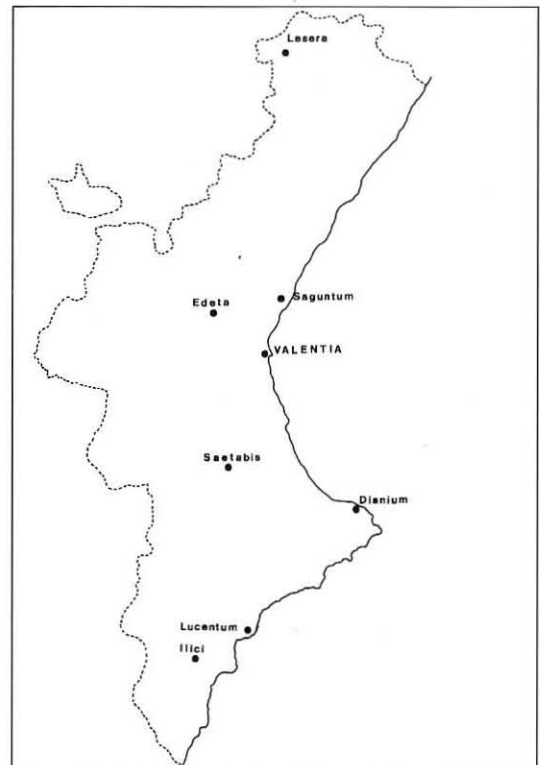
2. EL POBLAMENT URBÀ I RURAL

Els coneixements actuals sobre el poblament romà o anterior, atesa la pobresa documental, depenen gairebé del tot de les troballes arqueològiques i, sobretot, de la seua publicació. No tots els espais valencians han estat igualment coberts per la recerca i, per això, si de nuclis urbans és difícil que se'n troben de nous, no podem dir el mateix dels establiments rurals, *villae* o masos, que representen l'hàbitat dispers.

2.1. La xarxa de ciutats

Parlar de ciutats o de categoria urbana és una cosa molt relativa en els segles que comentem; un viatger europeu actual, en el millor dels casos, no els hauria assignat més apel·latiu que el de pobles. Molt sovint no passen de llogarets o poblats. N'hi ha que s'esvaeixen el segle IV aC, abans de la romanització; d'altres tingueren continuïtat i esdevingueren viles o ciutats romanes i assoliren el rang de municipis i, fins i tot, de colònies. L'evolució en determinats casos correspon a una superposició directa de la ciutat romana sobre el nucli ibèric (Elx, per exemple); en altres, es tracta d'una juxtaposició, quan els pobladors nous o més joves decideixen abandonar posicions estratègiques encimbellades i davallar al raiguer o al pla, com s'esdevingué a Sagunt o a Lliria.

Tanmateix, la majoria dels poblats ibèrics foren abandonats del tot i



Les ciutats romanes del País Valencià.

els habitants se'n degueren anar a les ciutats o a les *villae rusticae*, a partir de les quals i en un episodi de renovació econòmica, sorgí un nou medi d'habitatge dispers intercalat (Tarradell, 1978).

2.1.1. Nuclis pre-romans transformats i ciutats noves

Les suposades colònies gregues, cal resignar-se a oblidar-les perquè tota la seua titulació és basada en uns migrats textos greco-llatins que no tenen cap estalonament a les troballes arqueològiques d'indrets, d'altra banda, molt fressats. El nom que ha suscitat comentaris més reiterats és el grec d'*Hemeroskopéion*, sovint identificat amb Dénia. A banda de ser un genèric –'talaia del dia'– i no un topònim, ni a Dénia ni a Xàbia, es troba gairebé cap material arqueològic anterior als romans. «Amb les dades actuals,... les colònies gregues de la costa valenciana no existiren» (Tarradell, 1965). Tot el més que hi hauria hagut, devien ser mercats temporals sense implantació fixa al llarg dels segles IV i III aC. –En devia ser un *Alonis* o *Alonai*?

El panorama urbà ibèric de l'actual País Valencià era més coherent i complet que el que coixem al N de l'Ebre. És un fet positiu que serviria de base per a transformar la xarxa poblacional en una trama adaptada als modes d'organització romans. Així *Saguntum*, malgrat la desfeta del 219 aC, representa la continuïtat entre Anníbal i els romans que l'erigiren en *civitas foederata*. L'edificació romana s'hi fonamentà sobre la ibèrica, de la qual encara perviu part de la murada «ciclòpia» i de l'acròpoli comentada per T. Livi. La ciutat «opulentíssima», gràcies a la seua



10. Vista aèria del castell de Sagunt, l'antiga Saguntum romana. Fotografia de C. Aranegui.

prosperitat comercial, sense ser-ne colònia, vivia en l'òrbita de *Massalia* i *Emporion*, quan va establir el seu tractat amb Roma, abans de la intervenció dels cartaginesos. El centre monumental va perviure en un extrem de la fortalesa, mentre els habitatges vessaven costera avall. En l'època augusta el nucli va assolir la categoria de *municipium* (Aranegui, s/a). Era la ciutat valenciana més important; escalonada al vessant del tossal, conserva restes des del pre-ibèric fins al romà. Com a nucli complementari, prop del Grau Vell, tingué instal·lacions portuàries entre els segles IV aC i V dC, que no acusen la crisi del segle III, sí, en canvi, la del segle V (Aranegui, 1982).

Edeta ibèrica, cèlebre per la ceràmica pintada del segle III aC, no té solució de continuïtat en la seua presència, però sí en l'emplaçament que és traslladat al pla immediat de Lliria, més coneguda per l'epigrafia i, ara, pels monuments de la necròpoli. En aquesta ciutat gairebé desconeguda, la població romana comença sota August, floreix a l'Alt Imperi i perdura fins al segle V dC. De passada convé que recordem que *Lauro* no té res a veure amb *Edeta*/Lliria, pel que sembla.

Saiti o *Saitabi*, centre dels Contestans, va assolir l'*status* municipal de mans romanes amb el nom honorífic de *Saetabis Augusta*. El fet degué acompanyar-se d'un lleuger desplaçament cap avall, a la costera del castell, entre l'església de Sant Josep i l'ermita de Sant Feliu, que acabarien de consumir els musulmans.

El nucli del tossal de Manises, al costat de l'Albufereta d'Alacant, representa un poble iber

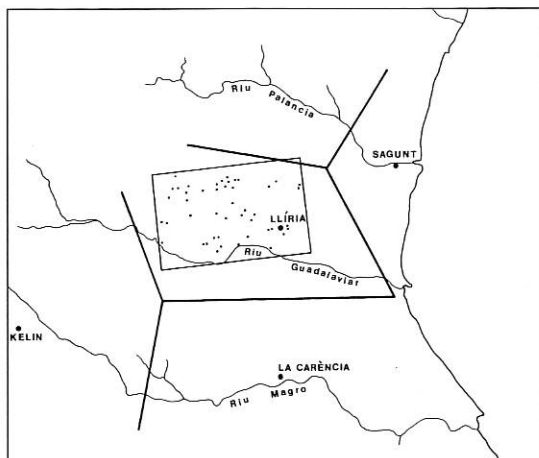
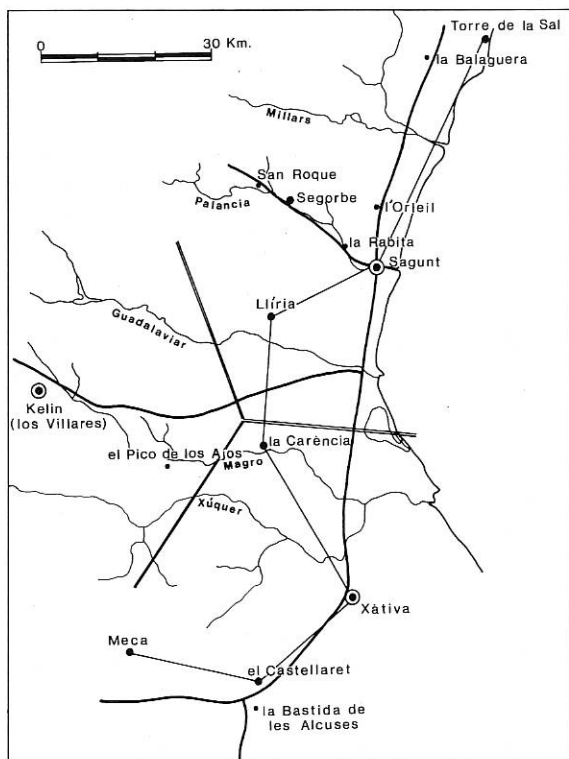


Monuments funeraris de Lliria, l'antiga Edeta romana. Fotografia de J. L. Jiménez.

romanitzat que probablement esdevingué *municipium* romà amb el nom de *Lucentum* (Olcina, 1990). La primera excavació publicada el 1780 per Pío Valcárcel, comte de Lumières, i les dels anys 1930 i 1960 permeten distribuir-ne la cronologia en tres períodes, ibèric (segles IV-III aC), ibero-romà (II-I aC) i imperial (I-III dC). En el Baix Imperi, amb posterioritat al seu abandonament, sembla desenvolupar-se un nucli de població al barri alacantí de Benalua –els Antigons–, on per un temps es va pensar que estava situada la ciutat, del qual quedaven les restes a l'indret de l'actual estació d'autobusos fa un poc més de mig segle (Tarradell i Martín, 1970).

La famosa *Ilici* o *Illici* ocupava el tell de l'Alcúdia, una lleugera eminència a la plana immediata de la rambla del Vinalopó, aproximadament a l'àpex del seu gran con. N'és demostrada la categoria jurídica pel nom de *Colonia Iulia Ilici Augusta*, successora d'una important aglomeració ibèrica que existia des del segle IV aC (Ramos, 1975). L'assentament de dues legions romanes degué produir-se en temps de Cèsar o August.

Resten encara més nuclis ibèrics remarcables, alguns dels quals no arriben a romanitzar-se: la Bastida de les Alcuses (Moixent), el Castellar de Meca (Ayora), la Carència (Torís) i *Celin* (Los Villares de Caudete de las Fuentes). D'altres, com *Lesera* i el Monastil, sembla que sí. La Bastida ocupa una superfície de 650 x 150 m a 741 m s.n.m. a la vall de Montesa i conserva un recinte murat que inclou corrals i tot, no lluny del pas d'una gran artèria caminera (Fletcher, Pla i Alcácer, 1965-69). El seu floriment correspon als segles V-IV aC. L'important poblat del Castellar de Meca, descrit ja per Cabanilles, és una ostentació d'arquitectura i enginyeria urbana de més de 8 ha a la ratlla occidental del país (Broncano i Alfaro, 1990). *Celin*, igualment occidental, amb seca pròpia i unes 10 ha de superfície (Mata, 1991), tancava un triangle de domini



Croquis de la situació dels nuclis urbans ibèrics en les comarques centrals, segons Bernabeu, Bonet i Mata, 1987.

econòmic –de 80 a 90 km de costat– amb *Arse* i *Saiti* (Bernabeu, Bonet i Mata, 1987).

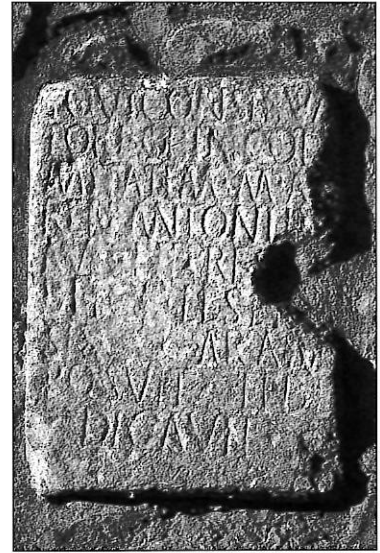
Bisgargis, segons les coordenades de Ptolemeu, caldria cercar-la pels voltants de Morella, però els investigadors moderns opinen que romandria en territori català o aragonès. En canvi, *Lesera*, ciutat epigrafiada, com a molt tardana, flàvia, que Alföldy i Arasa posen a la moleta dels Frares, hauria estat municipi. El cas invers és el de la Vila Joiosa, on hi ha hagut troballes epigràfiques suficients per a pensar en un municipi, el nom del qual ignorem per ara. El monument funerari, anomenat torre de Sant Josep o d'Hèrcules, devia romandre fora del nucli urbà desconegut.

De la Carència i el Monastil, podem dir que van ser 'ciutats' o *oppida* prou grans (s'aproprien a les 10 ha). Si 'carència' pot entroncar-se amb l'àrab *kanissiya*, com s'ha dit sovint, aquest jaciment de Torís n'implicaria la persistència fins a la romanització (Gil-Mascarell, 1975). Un argument toponímic semblant –que s'avé amb el testimoni arqueològic– es pot manejar per al Monastil, prop d'Elda (Poveda Navarro, 1988).

Els romans també erigiren ciutats noves, sense precedents autòctons. El cas més conspicu és el de *Valentia*, bastida en una plana oberta, no lluny dels aiguamolls litorals, l'any 138 aC, per tal d'assentar-hi els soldats, vencedors o vençuts, de la guerra de Viriat. L'*oppidum* o ciutadella constituïda no té cap lligam amb assentaments ibèrics basals, malgrat la fantasmagòrica *Tyris* (sovint adduïda pels erudits locals). El modest enclavament fluvial esdevindria, temps després, *colonia*.

A *Danium* (Dénia), un cop descartat el precedent grec, li restava encara un suposat origen ibèric, fundat pintorescament i única en algunes monedes de la seca *Diniu*, inexistent, perquè es tracta d'una mala lectura de *Dabaniu*. Tal vegada va originar el nucli el trasllat dels poblats del pic de l'Àguila, que donaren peu a una ciutat estipendiària (Plini, *Nat. Hist.*, III, 20 i 25); després fou municipi de certa categoria, a judicar per les trenta làpides que hom hi ha descobert.

Diòdor dona *Akra Leuke* com a fundació d'Amílcar el 231 aC; un nom grec que devia ser traducció del topònim púnic o ibèric. Els romans li digueren *Castrum Album*, valorant el color clar dels penya-segats del castell.



Inscripció conservada a Morella on es menciona la respublica leserensis.

2.1.2. Distribució, grandària i pervindre dels nuclis romans

Les nou ciutats que quasi en la seua totalitat entren a la categoria de *coloniae* o *municipia* romans es distribueixen com ja ha estat dit en dues modalitats. Sis tenen arrels indígenes i una continuïtat provada: *Lesera*, *Saguntum*, *Edeta*, *Saetabis*, *Lucentum* i *Ilici*. N'hi ha dos de romanes de nou encuny: *Valentia* i *Danium*. La innominada i il·localitzada 'ciutat' de la Vila Joiosa, no sabríem bé on encabir-la. *Alonis*, d'altra banda, és una molt problemàtica lectura d'un pretés empori massaliota que Esteve de Bizanci pren d'Artemidor (100 aC ca). S'entravessa amb *ad*

Leones i *Leones* de l'Anònim de Ravenna i *ad Lennes* de Guiu, inserits entre *Alone* i *Lucentum*.

Pel que fa al repartiment d'aquests deu centres, difícilment podem dir que fóra equilibrat, ja que l'àrea septentrional del territori romania en bona part descoberta: cap nucli conegut amb certesa entre *Lesera* i *Saguntum* que disten més d'un centenar de quilòmetres. És veritat que la resta de «país útil» gairebé sempre cau dins un radi màxim de 40 km –un dia de camí– de la ciutat més propera. Fins i tot el migjorn mostra una autèntica concentració de ciutats, la qual no es pogué mantenir amb el temps, de manera que dels quatre nuclis, només en romangueren tres, Alacant, Elx i Dénia.

De la grandària de les nostres modestes ciutats, poca cosa podem dir en termes de nombre d'habitants. És més realista parlar d'extensions i comparar-les. Mentre *Tarraco* tenia 60 o 70 ha i *Carthago Nova* arribà a les 50 ha, al futur solar valencià només hi havia ciutats «mitjanes» (10-20 ha): *Saguntum* (de dret romà), *Valentia* (colònia) i *Ilici* (colònia); i «petites» (5-10 ha): *Saetabis* (municipi), *Lucentum* (de dret llatí) i *Danium* (estipendiària). De la resta ens resistim a opinar, tot i que sabem que *Lesera* en tenia 6.

L'anomenada crisi del segle III, coincident amb el pas de l'Alt al Baix Imperi, és testificada per possibles destruccions, assenyalades a *Ilici*, i l'abandonament d'alguns nuclis urbans, com ara *Lesera* i *Lucentum*, que desapareixen com a ciutats. N'hi ha que atribueixen el daltabaix incendiari a una invasió, d'altres, a una revolta social o ... ambdues coses. La decadència, però no la mort, afectà Sagunt i Elx. València potser n'escapà i hi ha certs indicis que tal vegada recollís la «capitalitat» que fins aleshores havia mantingut Sagunt.



Atri d'una casa d'Ilici amb el seu impluvium.

2.2. El poblament rural

El País Valencià degué entrar prompte en l'òrbita romana quan, en direcció nord-sud, el varen recórrer els exèrcits d'Escipió, quan es dirigien a *Carthago Nova* (210 aC). Una vegada establert el domini romà, els «pre-valencians» no foren gaire reticents al nou jou, a la nova cultura, a diferència d'altres tribus ibèriques. La de Sertori, com ja hem tingut ocasió de veure, fou «una altra» guerra.

La majoria dels romano-valencians foren, sens dubte, llauradors, ja que l'estructura socioeconòmica del país era de base agrària, encara que no precisament latifundista o de monocultiu. El blat, l'olivera i la vinya, la tan repetida trilogia mediterrània, fornien un ventall de possibilitats, no sols d'autoconsum, sinó també comercials. Sabem que la figuera no hi era absent i tampoc podem dubtar de l'existència del regadiu. Sense entrar en l'enfadosa controvèrsia de l'origen romà o musulmà dels regadius –que té fins i tot un rerefons polític o nacionalista–, hom no pot ignorar la supervivència d'obres romanes per al reg, com els aqüeductes de Riba-roja o el més impressionant de Chelva, que potser encaminava les aigües al Camp de Llíria on hi ha una densitat de restes romanes rurals prou elevada. Una hipòtesi subjugant de Tarradell entronca la fundació de *Valentia* amb una planificació del regadiu. Si no és clar que les séquies aprofitaren o no difluències naturals del Guadalaviar, és segur que n'hi ha alguna que té elements incorporables a una centuriació.



L'aqüeducte de La Peña Cortada de Chelva. Fotografia de J. L. Jiménez.

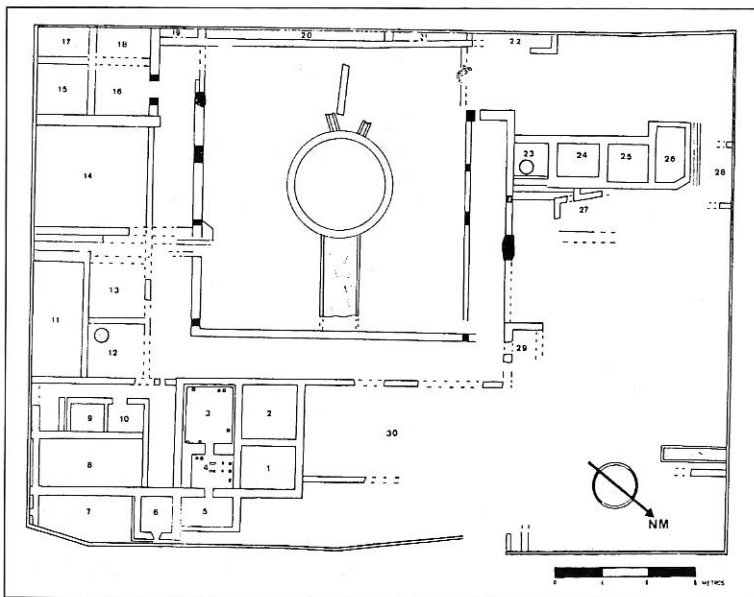
Però, a l'inrevés del que molta gent creu, la situació de la recerca en l'arqueologia romana al nostre territori és ben precària, quasi tant com fa trenta anys quan se'n queixava amargament Tarradell (1965). Amb prou feines tenim alguna vil·la ben coneguda; fins fa ben poc les millors excavacions eren les que es feren el segle XVIII al Puig i als banys de la Reina de Calp. El repertori del que exhumà el segle XX és magre: les Xauxelles (la Vila Joiosa) en la més negra postguerra i el pujol de Benicató. La Catorzena de Potries –que no depassa la prospecció– ha estat reveladora i molt més encara el palau visigòtic del pla de Nadal (Riba-roja). Allò més trist és, tanmateix, el perill que sotja els possibles i desconeguts jaciments que avui estan subjectes a l'amenaça de la maquinària pesant, cosa que juntament amb altres circumstàncies ha convertit les vil·les rústiques en «vertaderes ventafocs de l'arqueologia romana valenciana» (Abad, 1985).

2.2.1. El tipus d'hàbitat

La *villa rustica* sembla que és un antecedent dels masos i no tant de les alqueries, on solia haver-hi la doble funció residencial de propietaris i llauradors, amb les instal·lacions utilitàries de trulls, cups, estables o boals. La generalització del caràcter latifundista que hom sovint ha atorgat a les vil·les hispàniques, no cal extrapolar-la a les nostres, a les quals amb prou feines s'han trobat mosaics i estàtues que en testimonien la categoria.

Les explotacions agrícoles que sorgeixen a partir del temps de Cèsar foren treballades probablement per ibers desplaçats, de grat o per força; ho suggereix haver-hi trobat, amb ceràmica campaniana, *terra sigillata* aretina, sud-gàlica i hispànica, bona cosa de ceràmica ibèrica.

Les edificacions de què tenim més detalls són les del pujol de Benicató i del Puig. Ambdues eren luxoses, la primera amb peristil i estany circular, conservava restes de mosaics bicroms i ha estat datada entre els segles I aC i V dC. La segona, amb romanalles de pòrtics, sis estàtues i un mosaic, és assignada al segle II de la nostra era. Pel que fa a d'altres indicis d'alt «estàndard», podem esmentar la luxosa vil·la d'Algorós (Elx), els mosaics policroms de la qual són atribuïts



Planta de la part excavada de la vil·la de Benicató (Nules, la Plana Baixa), segons Gusi i Olaria (1977).

també al segle II. A una data semblant pertany el mosaic floral de la Vila Joiosa i a un segle més tard, el mosaic de «les Muses», trobat a Montcada.

2.2.2. La densitat de prospecció i de poblament

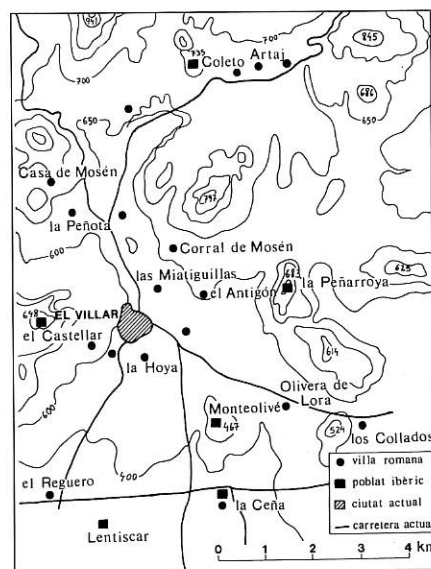
De l'assaig de mapa que hem fet, en destaca una evidència: la desigualtat de prospecció, que ha depés en gran part de la presència o absència d'erudits o aficionats o professionals de l'arqueologia a la respectiva comarca. Les destruccions, d'altra banda, expliquen menors densitats als regadius on les «transformacions» recents, és a dir, els moviments de terra realitzats amb maquinària pesant, han eliminat restes que en unes altres circumstàncies haurien perdurat. Bé és veritat que, alguna vegada, han exhumat jaciments que s'han salvat parcialment.

Moltes troballes, però pocs estudis. Encara podem dir malauradament, com fa trenta anys, que no disposem ni d'un sol pla complet d'una vil·la rural romana! La llista de vil·les rústiques del País Valencià és llarga, però poc rigorosa: qualsevol troballa romana no urbana ha estat qualificada de *villa*. Segons Gorges hi havia el 1979, 109 localitzacions (13 a la província de Castelló, 71 a la de València i 25 a la d'Alacant), a les quals caldria afegir troballes posteriors com les de la ciutat de *Valentia* (tal vegada barris de la ciutat imperial), les de la Safor, el Campet (Novelda), Monòver, la Marquesa, Los Arenales, Petrer, Alcoi i Alacant (*villa* de l'Albufereta, totalment destruïda), (Abad, 1985). Un floriment august sembla albirar-se pels volts de Lliria, entre la Plana i l'Horta i a l'entorn de Villena i *Ilici*; caldria afegir-hi el nucli del Vinalopó. Durant el segle I dC n'augmenta el nombre a l'interior –algunes vil·les molt luxoses– i també a la costa on deu tractar-se de vil·les-factories (cap de l'Horta i el Moncaio). La concentració és palesament densa a les valls del Túria, Vinalopó i Segura, a l'Horta i la Plana i alguns sectors litorals. Per al període baix-imperial no hi ha cap esment de vil·la en tot el País Valencià.

De vegades les explotacions formen conjunts, en terres centuriades o no. Algunes agrupacions s'han detectat al Villar del Arzobispo on hi ha 21 jaciments amb restes romanes (Llatas, 1957); Pedralba i Bugarra, amb 16 (Martínez Perona, 1975); la Safor, amb 36 (Aparicio *et al.*, 1983); *Ilici*, amb 24, i la vall del Vinalopó, també amb 24. És massa pensar que tot siguen vil·les i, fins i tot, algunes restes presentades com a individuals poden pertànyer a una mateixa explotació i/o edificació. Els vint-i-quatre assentaments d'Elx diu que són disposats un per centúria i a la vora d'un camí que fa partió (Ramos, 1976).

2.2.3. La cronologia

Els arqueòlegs romanistes de les últimes fornades han gosat embastar una cronologia que abans era inexistent a causa de la manca de dades precises, del poc esment o la migrada profunditat en les prospeccions o perquè hom



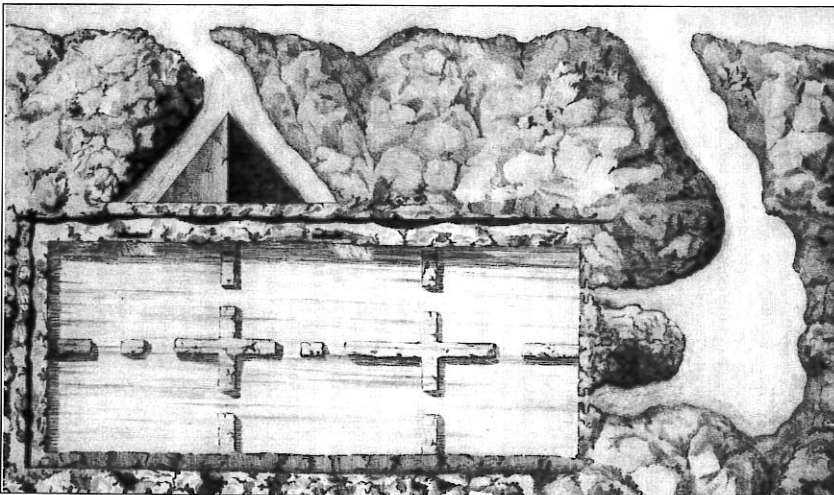
El poblament rural en la zona del Villar del Arzobispo segons V. Llatas (1957).

no tenia més que notícies escadusseres de troballes casuals o molt antigues. ¡Massa feren els descobridors, de classificar com a romanes les parets o estructures! És clar que podien haver aprofitat les monedes i més tard, la ceràmica, però no sempre ho arribaren a fer.

Tarradell va suggerir un clar paral·lelisme de vil·les i ciutats, ja que la majoria de construccions rurals eren atribuïdes a l'Alt Imperi, a cavall del canvi d'era: un nou mode de vida que ja no és «ibèric», almenys del tot. La major densitat –o freqüència– del poblament dispers és cosa dels segles I fins al III dC. Devers el segle II són situades les troballes més espectaculars, amb mosaics i escultures. La crisi del segle III es marca amb força insospitada, com una catàstrofe col·lectiva immensa arreu del territori valencià. Després són molt escasses les vil·les rústiques que es poden datar dels segles IV i V, cosa que suggereix que el despoblament no seria superat en dos o tres segles, tot i que a la decadència de les ciutats hauria de correspondre una certa vitalitat rural.

Llobregat (1980) arriba a diferenciar dos períodes en l'establiment rural. El de l'Alt Imperi, amb un predomini de vil·les-unitats d'explotació, no massa grans ni luxoses, sense latifundi. El del Baix Imperi, amb menys edificacions, però més àmplies i luxoses, que implicarien una migració de «burgesos» al camp.

Aquesta síntesi és, per força, incompleta. Abad fa notar a les terres meridionals que nombroses explotacions de les valls del Segura i Vinalopó o la foia d'Alcoi tenen com a materials més antics *terra sigillata* aretina, unes vegades, i la hispànica i sud-gàl·lica, d'altres. És comprovada també la coexistència de la ceràmica ibèrica. Aquestes explotacions del segle III o foren abandonades o caigueren en un gran decandiment. La hipòtesi de Llobregat (1980) de creació de nuclis rurals tardo-romans, que perduren fins a l'edat mitjana, ha estat comprovada en indrets elevats, com Fontcalent i el Sambo (Novelda); en canvi, no són conegudes vil·les exclusivament baix-imperials: fins i tot el jaciment de la Vila Joiosa té arrels anteriors. A la Plana de Castelló els assentaments baix-imperials es troben també a zones elevades –hi cercaven una major seguretat? sembla que sí, en el segle V, però l'ampli conjunt de vil·les entorn del tossal de Manises, justament d'aqueixa època, aniria en contra de la hipòtesi.



La factoria pesquera de Calp segons A. J. Cabanilles (1795).

2.2.4. Les indústries del peix

Al litoral valencià, tot i que no tan importants com al migjorn d'*Hispania*, funcionaren una sèrie d'establiments dedicats a la conservació i expedició del peix, capturat en almadraves o arts similars. El *garum* o el *liquamen* exigien una tècnica no senzilla amb instal·lacions de certa categoria. N'han aparegut restes a Santa Pola, a l'Albufereta d'Alacant, a l'illa del Campello, a Calp i a Xàbia. Aquests dos últims establiments –i potser els altres– anaven acompanyats de vil·les que assoliren una edificació luxosa. La de Calp fou excavada per Cabanilles, un savi naturalista «tot terreny», al final del segle XVIII i, pel que en sabem, tenia algunes connotacions rústiques. La de Xàbia, a la punta de l'Arenal on ara hi ha el parador, era més senyorial i potser només dedicada al control de la factoria.

2.3. Les centuriacions valencianes

El paisatge rural, més específicament el parcel·lari, conté molts elements culturals sovint desatesos. Podríem remarcar-ne la condició d'un gran palimpsest on han deixat l'empremta diverses escriptures, diverses maneres de repartir el terreny i d'ocupar-lo. Si hi ha una fecció recognizable, en alguns casos d'una manera inqüestionable, és la romana. Els camins no són aliens als cadastres i, per això, en parlem.

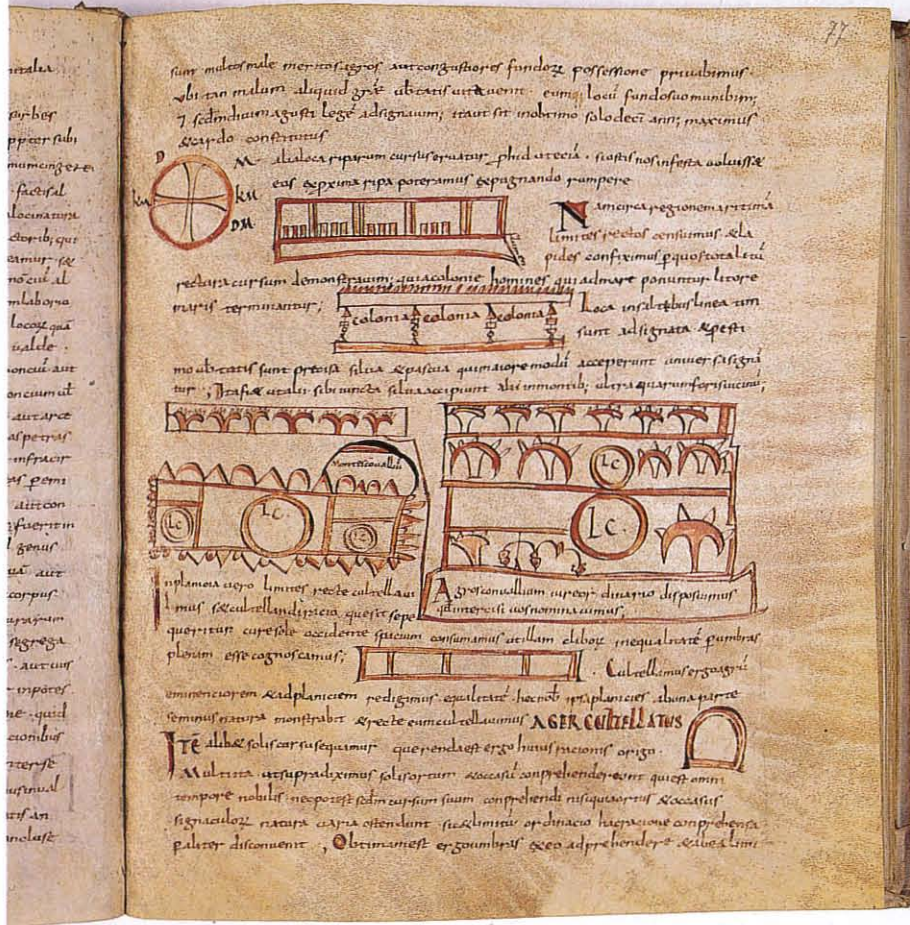
El fet d'haver dirigit i d'haver «editat» un llibre sobre cadastres romans a Espanya (1974) i d'haver publicat papers sobre la qüestió (1980) m'obliga a ser caut en una correlació que sovint s'insinua entre els autors: via romana/centuriació. És ver que les centuriacions itàliques de gran estil eren articulades per calçades importants, però no sempre podríem aplicar el raonament invers a les nostres centuriacions, comunament de poca volada.

2.3.1. El caire jurídic-tècnic i el territorial

Els agrimensors romans practicaren a molts indrets del territori autòcton i ocupat un sistema geomètric de repartiment de terres, caracteritzat per una gran regularitat ortogonal i per la constància de dimensions i normes distributives que coneixem a bastament gràcies a un recull d'escrits –mig escolars, mig tècnics– agrupats en diversos manuscrits compilats sota el nom de *Corpus Agrimensorum Romanorum*, els originals dels quals es remunten als segles I-IV dC.

El sistema, anomenat centuriació, era una pràctica meitat militar (d'on tragué el nom), meitat agrària, que tingué particular transcendència jurídica als territoris successivament ocupats des dels orígens republicans, tot i que la reglamentació definitiva corresponga a l'època d'August. La *centuria*, espai que en principi havien d'aprofitar cent veterans o soldats llicenciats, esdevinguts llauradors, era la unitat formal de divisió i ocupació del terreny, sobretot a les colònies, després als municipis i, finalment, un poc pertot arreu. La centúria estàndard cobria una superfície de 20 x 20 *actus*, o siga un quadrat de 710 x 710 m, que són 50,41 ha. Heus ací el seu caràcter més genuí, mantingut gairebé amb escrupolositat fins a les operacions més modestes i tardanes, malgrat alguna excepció.

Els eixos de les parcel·lacions centuriades són el *kardo maximus* (KM, que en les més acurades i ortodoxes anava de N a S) i el *decumanus maximus* (DM) que el travessava perpendicularment. Un sistema de numeració molt lògic permetia designar cadascun dels quadres o centú-



Una pàgina dels agrimensors romans segons el còdex de Ripoll (Arxiu de la Corona d'Aragó).

ries que hi havia en els quadrants formats. Els dos eixos principals tenien al mateix temps la funció de camins fonamentals, amb amplària estàndard, mentre que els camins o viaranys secundaris, que podien separar cada cinc centúries, amb prou feines exigien el pas d'un carro. L'encreuament de *kardo* i *decumanus maximus* tenia quelcom d'inamovible i sagrat o coincidia amb un nucli de poblament. Al mateix temps pot donar-se el cas que un dels dos eixos hagués aprofitat un camí anterior de més o menys categoria.

El paper dels agrimensors o mesuradors de camps va assolir categories socials i funcionals diverses a través dels segles i arribaren a controlar una mena de cadastre i registre de la propietat. La institució encara exercia la seua tasca al final del segle VI dC.

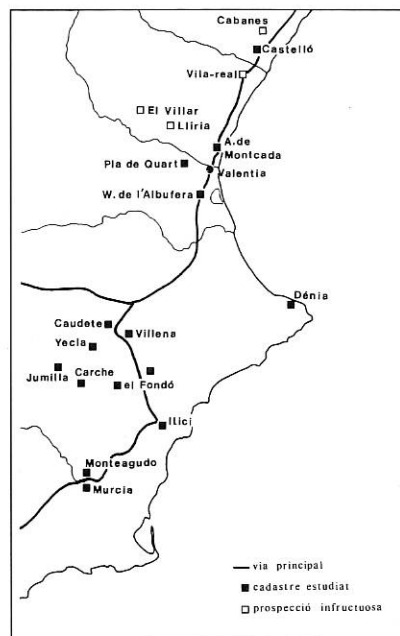
2.3.2. El mapa de les centuriacions valencianes

Les prospeccions de divers origen –la majoria realitzades per geògrafs– no totes han donat resultat positiu: poques vegades hi ha hagut coincidència entre jaciments importants o ciutats documentades i alguna cadastració detectada. Així i tot, podem relacionar una desena de parcel·lars que han estat estudiats amb alguna atenció (Rosselló *et al.*, 1974). Els recorrem de N a S, sense oblidar que les investigacions poden augmentar-ne la llista.

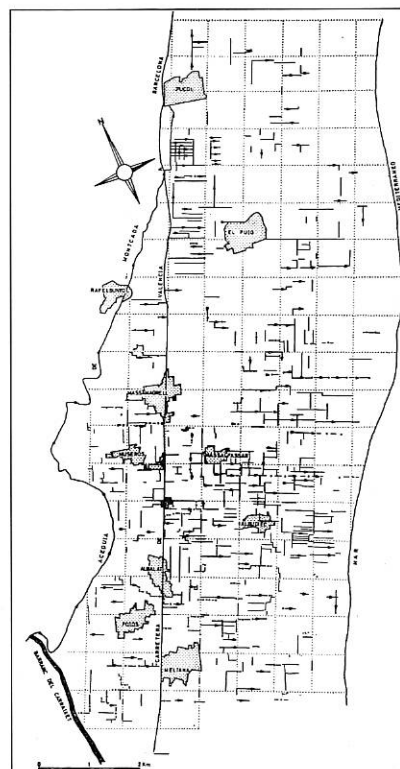
Dins el terme de Castelló de la Plana i sobre el glacis plistocènic que a uns 30-40 m d'altitud enllaça l'orla estrictament litoral amb el raiguer de les muntanyes, trobem a la part de l'oest i nord-oest de la ciutat una curiosa disposició parcel·lars que, si no és medieval, podria ser assignada a una cadastració romana. L'estructura hi és dominada pels *camins-quadra* o Quadres, topònim de reminiscències geomètriques. López Gómez (1974) va senyalar tres possibles espais centuriats entre el riu Sec de Borriol i el límit municipal d'Almassora, no lluny del pas més probable de la Via Augusta. Cobririen unes 1.800 ha repartides en 36 centúries. Fet i fet, no es tractaria d'una parcel·lació de les més autèntiques.

Una mica a migjorn Bazzana (1978) ha localitzat sobre ambdues ribes del Millars, entorn de Borriana i l'est de Castelló de la Plana, vestigis de centuriacions i d'un itinerari pre-romà relacionable amb elles. Els límits municipals entre Castelló i Almassora, entre Nules i Borriana s'hi avenen amb l'esquema cadastral. El que l'autor anomena «sector B», el més complet i convincent, queda al N de Borriana, entre el riu Sec i el Millars i conté els camins de les Voltes, del Sedeny, del Cedre, del Molí, de Santa Pau, etc. El conjunt és una juxtaposició de parcel·lacions petites i divergents, de vegades parcialment solapades, on el mòdul imposat és de 1.160 m, és a dir, de 32 *actus*, en comptes de 20. El canvi successiu d'orientació dependria del curs del camí preexistent, el Caminàs.

Altra vegada a la vora marítima i enfilada



Mapa de localització de les centuriacions valencianes.

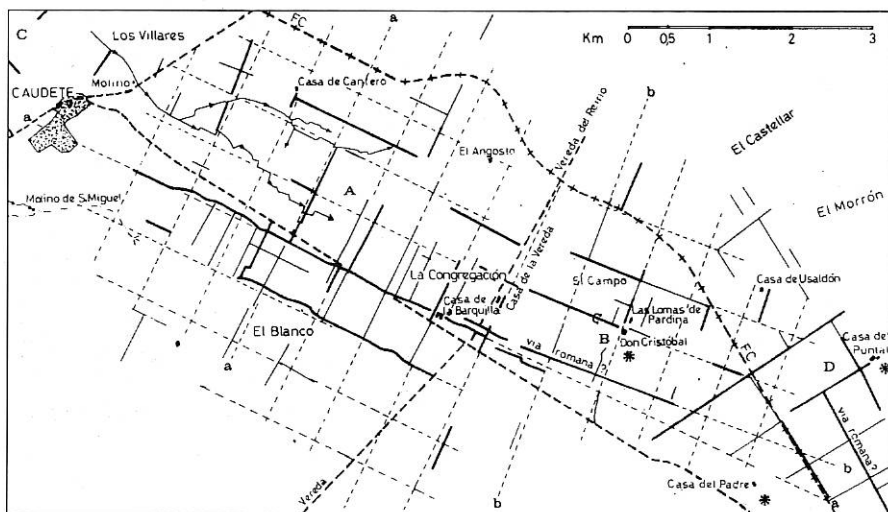


Centuriació de la séquia de Montcada segons G. M. Cano (1974).

per la via meridiana, hi ha la centuriació de la séquia de Montcada. La pretesa «irregularitat del traçat al regadiu tradicional» hi és substituïda per un aire geomètric que empenjà Cano (1974) al rastreig en un parcel·lari del qual la Via Augusta, gairebé coincident amb la carretera de Barcelona, podia ser perfectament el *kardo maximus*. Si de Meliana a Puçol es compten cinc mòduls, el *decumanus maximus* podria entrar-se al Puig. Molts dels límits cartografiats concorden amb divisòries dels municipis actuals, rectes i formant angles rectes. El mateix pot dir-se de braços de reg i escuradors o obres de drenatge, ajustats a un esquema centuriat que conserva la màxima densitat de traces entre Meliana i Massamagrell. Albalat (àr. 'el camí') és un topònim suggestiu que senyala l'eix del cadastre amb un total de 120 centúries, és a dir, 6.048 ha. Algun autor ha apuntat que la instal·lació de veterans fóra un glaci defensiu al N de la ciutat de *Valentia*, amb la seua *deductio* i tot. Si el *Lauron* de les guerres sertorianes hagués estat el Puig, com volia Schulten, guanyaria el prestigi de la centuriació. Convé recordar que l'assut de Montcada, origen de la séquia connatural a la parcel·lació, és a 11 km de València i a uns 50 m s.n.m.; després de 20 km de curs, la conducció mor a 15 m. De la paternitat romana, n'és un reforç el registre toponímic: si Meliana i, fins i tot, Montcada poden ser llatins, passen com a «mossàrabs» –és a dir, romànics pre-àrabs– Farnals, Massamagrell, Museros, Puçol, Foios, Carraixet, Poatxo, Rascanya, etc.

Tenim notícies d'una recerca empresa a l'espai comprés entre la rambla del Poio i el pla de Quart (Riba-roja i Manises) amb indicis positius de centuriació. A l'oest de l'Albufera el parcel·lari conserva traces eloqüents de la presència romana que comentarem als paràgrafs següents. Llobregat, d'altra banda, apunta indicis cadastrals romans entorn de Dénia.

Als corredors intermontans pre-bètics abunden les conques semitancades entre glacis o rai-guers confluents, que mantenen una continuïtat des d'Andalucía, passant per Murcia, fins al País Valencià. Dins els termes limítrofs de Yecla i Jumilla hi ha romanalles centurials amb indicis de regs eventuals o regadiu establert. Al nostre territori el corredor és romput pel canal triàsic Cofrentes-Elx, adoptat per un Vinalopó anecdòtic, però aprofitat per les rutes transcendents que remunten les «rescloses de la Meseta». Entre 500 i 550 m s.n.m., però envoltats per cims que depassen els 800 o 1.000 m, trobem les regulars centuriacions de Caudete i Villena



Centuriacions de Caudete segons V. M. Rosselló (1980).

(Rosselló, 1980). La que hem anomenat «centuriació B», al fons d'una depressió del N de Villena, coincideix amb la partida d'El Campo i continua vers la centuriació A que ja pertany a Caudete (*Caput Aquae*), territori que presenta la paradoxa d'haver estat històricament valencià i ara forma part d'Albacete, mentre Villena, fins al 1836 murciana, és ara valenciana. La «centuriació D», amb 2.000 ha d'abast, almenys, té el centre a La Casa del Padre, que conserva restes romanes, i l'eix coincident amb la carretera N-330 fins a la ciutat de Villena. A La Casa del Puntal també s'han trobat materials romans.

En el tram del corredor subbètic que va de Las Salinas al Pinós hi ha una modesta planícia triangular, no lluny de la Via Augusta que devia passar per l'esquerra (?) del Vinalopó, que forma una depressió endorreica entre les serres de l'Ombria i Rincón de Don Pedro. Llobregat hi ha vist unes 25 centúries alineades entre el Fondó i el Manyar, amb un assagador que aproximadament en faria el *kardo maximus* i uns *decumani*, transversos, més clars. El terreny és de secà i la parcel·lació podria haver enllaçat amb Yecla. Al mateix corredor intermontà, travessat per la Via Augusta en emprendre la cicatriu triàsica, Ponce (1983) ha detectat un parcel·lari romà sobre el glacis de les serres de Camara i l'Arguenya, entre el poble de Sax i la Torreta, amb una extensió de 2.500 ha. Prop resten vil·les investigades a la Torre i Caprala i les ruïnes del Monastil, evocador topònim pre-àrab que algú lliga amb *Elo*, diòcesi romano-visigòtica. El Camino de los Valencianos que condueix al Portazgo, en seria el *kardo maximus* i un sequiol anomenat el Hilo del Lugar coincidiria amb l'esquema centuriat.

De la centuriació d'Elx, indiscutiblement la més completa i conservada, en parlarem tot seguit.

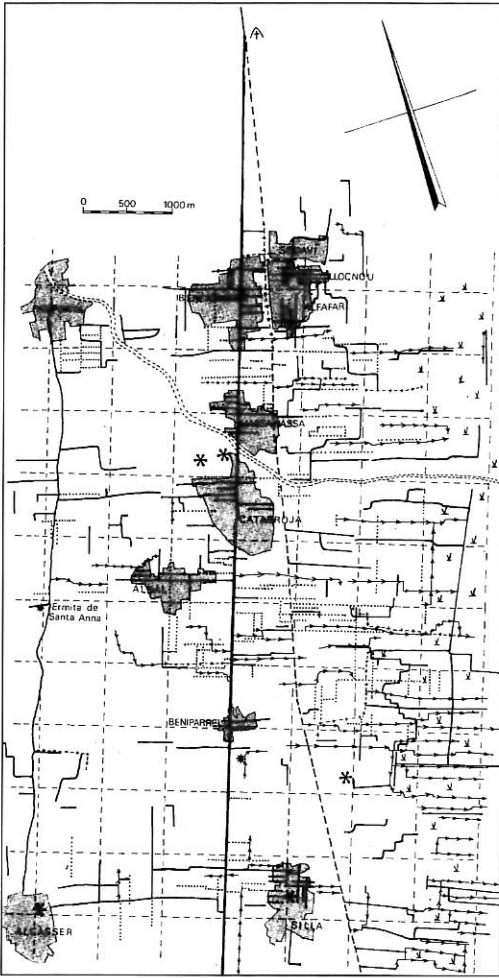
2.3.3. Una mostra de les centuriacions millor conegudes

L'escorcoll de la fotografia aèria ha demostrat ser el mitjà més adequat per al descobriment i estudi de les centuriacions. Com va esdevenir-se al *limes* romà del Sàhara, al territori valencià han anat apareixent sectors cadastrats dels quals no hi havia la més lleugera sospita. L'única dada que en teníem anteriorment fou la referència de García Bellido sobre el territori d'*Ilici*.

Són diversos els indicis que poden ajudar a la localització o confirmació d'un parcel·lari geomètric antic, però el primer criteri són les alineacions rastrejables als mapes topogràfics i, sobretot, a les fotografies aèries estàndard: el mapa a escala 1/50.000 i el «vol americà» a 1/33.000 han estat els instruments més sovintejats. Límits de propietat, camins, murs de divisió, conduccions d'aigua forniran línies integrables a la geometria centuriat, una quadrícula suficientment rígida per a haver-hi deixat una empremta consistent. El viari i els límits adopten una estructura ortogonal o en baioneta,



Fotografia aèria del litoral nord de l'Horta que mostra supervivències geomètriques del cadastre romà.



Centuriació de l'Horta sud segons E. Pingarrón (1981b).

amb reiterats angles rectes i travesses perpendiculars; fins i tot carrers, dins els closos urbans (cas d'Elx) poden ajustar-se al traçat dominant, detall que ateny també els límits administratius. Tot i que els conductes d'aigua solen cercar el major rost –escorrenties– o tracten de seguir la màxima cota –regs–, els espais cadastrats mostren molts exemples d'ajusts de séquies, braços i escorredors o assarbs a la trama centuriada, com podem comprovar a Elx, a l'est de la séquia de Montcada o a l'oest de l'Albufera i, fins i tot, al modest exemple de Sax. I això contrasta molt amb la major «anarquia» parcel·lària que sol mostrar el regadiu.

Ens pot eixir al pas, adés i ara, la toponímia amb noms llatinitzants o «mossàrabs» que donen fe de la implantació de fets de poblament: Meliana, Crevillent, Tavernes, Puçol, Montcada, Asprilla, Matola, Vallongues, Santa Pola... La millor comprovació, tanmateix, ve de part de l'arqueologia. *Villae* i necròpolis han servit per a refermar els parcel·laris d'*Ilici* o de l'Alt Vinalopó. L'epigrafia dels *veterani* comporta uns sòlids suggeriments. Un tros de camí romà ens pot invitar a la recerca parcel·lària.

A ponent de l'Albufera de València, Pingarrón (1981b) va localitzar una reduïda, però clara, centuriació alineada amb l'itinerari del camí Reial de Madrid que, una vegada més, s'ha emparat de la via romana. En efecte, siga o no siga el *kardo maximus* de la parcel·lació, l'eix de l'esmentada carretera moderna N-340 és absolutament paral·lel a l'esquema de les 10 o 12 centúries per set d'amplària que engloben entre 3.000 i 4.200 ha. Si la creu Coberta roman a dues milles romanes exactes de *Valentia*, altres dues la separen de Benetússer i la direcció prossegueix almenys fins a Silla. Un bell quadrilàter queda integrat per les poblacions de Benetússer, Silla, Paiporta i Alcàsser. Aquestes dues són unides per un camí que recorre el tercer *kardo* en una dimensió exacta de 200 *actus*, és a dir, 10 quadrats centurials i correspon a l'actual camí de Santa Anna, ermita que s'hi troba exactament al punt mitjà. Camins de segona categoria o tercera, séquies, límits municipals i algun mur vell corroboren el disseny obtingut. L'especial situació geogràfica fa pensar en una probable bonificació de la vora albuferenca immediata, ja que alguns components del sistema de regadiu de Favara, sobretot els escorredors i extremals, s'adapten a la geometria parcel·lària. Si Paiporta és un topònim «mossàrab», tal vegada seria massa seductora l'etimologia de *pagi porta*

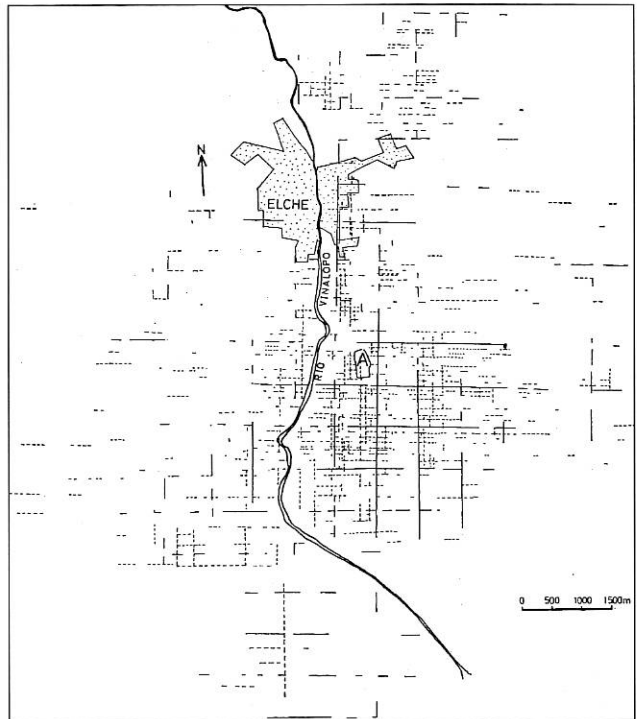
(‘porta del llogaret’) que algú li ha atribuït.

A *Ilici*, localitzat a la lloma de l’Alcúdia, coincideixen la condició jurídica de *colonia*, atorgada el 43 o 42 aC, després de molts anys de romanització, i la *deductio* de veterans, testificada per les monedes d’August. Així és lògic que el repartiment de terres ara cartografiable siga el més espectacular del País Valencià: 11.340 ha (225 centúries) centrades a la vella ciutat i rubricades per la xarxa viària i urbana actual.

El *kardo maximus*, posat de N a S, recorre el carrer del Filet de Fora i la carretera de Dolores fins a l’Alcúdia, pel que devia ser un tram de la Via Augusta. Molts d’altres camins coincideixen amb la trama, p.e. el camí de Borrocat o d’Alborrocat. A la dreta del Vinalopó el disseny sembla més deteriorat, però hi roman clar l’eix del camí de la Pedra Escrita. El *decumanus maximus* coincideix amb el camí de Viscarra.

Les séquies de reg mostren molts rastres coincidents amb la quadrícula cadastral. Així la séquia Major s’ajusta a les abscisses i ordenades descrivint ziga-zagues peculiars; cal afegir-hi que els noms dels partidors són escandalosament llatins: Albinella, Marxena, Carrell, Asnell, Palombar... La parcel·lació apareix més perfecta a la zona més valuosa i ocupada, és a dir, la regada, on les centúries centrals estan subdividides en 4, 8 o més llonganes. És la part que Jaume I va concedir el 1265 als conquistadors, mentre la vora dreta de la rambla era per als vençuts, amb un regadiu més escàs, el de la séquia de Marxena (Gozàlvez, 1974).

Tant a la vila Murada (segles IX-X) com al raval de Sant Joan (segle XIII) s’ha imposat el cadastre romà, mitjançant el parcel·lari o la xarxa hidràulica. La séquia Major marca l’alineació dels carrers dels Arbres, d’Almòrida i la de Nitxasa, i el del filet de Fora, ja esmentat.



Centuriació d'Elx segons V. Gozàlvez (1974).

3. LA DOCUMENTACIÓ ESCRITA

Repassem ací els itineraris romans –o llatins perquè més aviat són medievals–, la toponímia (si no escrita, *scribenda*) i algunes fonts de l'edat moderna referents a les vies de comunicació, abans de les innovacions tècniques.

3.1. Els itineraris romans

Dins el món romà, militars i funcionaris disposaven dels *itineraria adnotata i picta*. Entre els primers, el document fonamental és l'Itinerari Antoní (d'Antoni o d'Antoní), el qual es complementa amb un elenc de procedència mestallada, anomenat l'Anònim de Ravenna, i un centó, encara més modern, els *Guidonis Geographica*. Categoria intermèdia podríem assignar als Vasos de Vicarello i a la humil *tegula* de València, mentre l'únic *itinerarium pictum* que podria haver-nos servit, el de Peutinger, un dels documents cabdals de la història de la cartografia, perdé el fragment ibèric que ens podia afectar.

Dels primers itineraris escrits d'*Antonius* (millor que *Antoninus*), hom en coneix vint manuscrits «esmenats i ampliat» successivament des del segle II fins al IV. L'edició bàsica és la de Wesseling (*Vetera Romanorum Itineraria*, Amsterdam, 1735), tot i que hi ha una edició posterior més completa de Parthey-Pinter i Cuntz (Leipzig, Teubner, 1848; 1926-27). Es tracta més d'un elenc d'estacions i ciutats que d'una guia pràctica, on el trajecte que més ens ateny és l'Itinerari XIII (segons la numeració de Kubitschek, 1916) «*ab Arelato Narbone, inde Tarracone, inde Carthagine Spartaria, inde Castulone*» que totalitzava 732 milles romanes (mp). La distància entre *mansiones* (estacions) és ano-



Les vies de l'Anònim de Ravenna segons J. M. Roldán (1975).

tada en mp (1.481 m) que, malgrat els problemes de transmissió, demostra un grau acceptable d'exactitud i ajuda a les verificacions geogràfiques. Les estacions –hostals, llocs, viles o ciutats– hi vénen expressades en ablatiu o locatiu, generalment en resposta a la qüestió *ubi?* (on?), però de vegades apareixen en acusatiu rònec, responent a *quo?* (a on?). Serien aquests casos, segons Arias (1963), les *mansiones* que se separen de la via. L'acusatiu amb la preposició *ad* («al costat de» noms intel·ligibles) implicaria una fita natural o antròpica que no cal que fóra una entitat de poblament.

Per al País Valencià la relació és la següent: *Dertosa-XXVII-Intibili-XXIII-Ildum-XXIII-Sebelaci-XXII-Saguntum-XVI-Valentia-XX-Sucronem-XXXII-Ad Statuas-VIII-Ad Turres-XXIII-Adello-XXIII-Aspis-XXIII-Ilici-XXVII-Thiar*, etc. (Wesseling, 1735: 399-401).

L'Anònim de Ravenna, datat pels seus analistes més sòlids en el segle VII dC, té com a edició fonamental la de Pidney i Parthey: *Anonymi Ravennatis Cosmographia et Guidonis Geographica*, Berlin, 1860. Tal vegada traduïda del grec, la *Cosmographia* sembla confeïda a partir d'un mapa germà o cosí de la *Tabula Peutingeriana*. Nogensmenys, Llobregat (1983) ha gosat suggerir –amb prou versemblança– que l'itinerari pel territori valencià ha estat passat per un sedàs àrab, cosa que comportaria una data més recent. La seua argumentació, la funda en la divisió «provincial» que fa de la península Ibèrica, tot incloent la *provincia Aurariola* o *kûra* de Tudmir.

El traçat axial presenta una doble versió als llibres IV i V, la segona de les quals sembla més correcta. Vet-les ací:



Fragment de la *Tabula Peutingeriana*, manuscrit de la Biblioteca Nacional d'Àustria.

IV	V	IV	V
304,2 <i>Dertusa</i>	342,9 <i>Dertosa</i>	<i>Asterum</i>	<i>Alternum</i>
<i>Rubricatum</i>	<i>Lubricatum</i>	<i>Setavum</i>	<i>Setabi</i>
<i>Hildum</i>	<i>Ildum</i>	<i>Turres</i>	<i>Turres</i>
	<i>Intibili</i>	<i>Eloe</i>	<i>Edelle</i>
<i>Saguntum</i>	<i>Saguntum</i>	<i>Celeret</i>	<i>Celeri</i>
<i>Valentia</i>	<i>Valentia</i>	<i>Dionio</i>	
	<i>Sucrone</i>	<i>Lucentes</i>	<i>Lucentes</i>
<i>Portum-Sucrune</i>	<i>(Portum Sucrone)</i>		
	<i>Dio</i>	<i>Leones</i>	<i>Ad Leones</i>
		<i>Allon</i>	
		<i>Hilice</i>	<i>Ilice</i>
		305,1 <i>Cartago</i>	343,8 <i>Chartago</i>
		<i>Partaria</i>	<i>Spartaria.</i>

L'Anònim de Ravenna conté també al llibre IV (310, 3-14) itineraris que poden afectar col·lateralment el País Valencià:

«*Iterum iuxta civitatem super scriptam Cesaraugustam ponitur civitas que dicitur*

Contrebia

Auci

Leonica

Gergium

Articabe

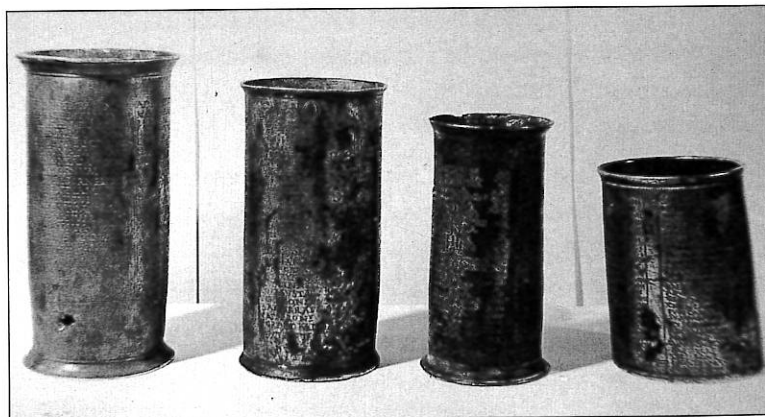
Precorium

Iterum iuxta civitatem super scriptam Trebiam est civitas que dicitur

Iologum

Lintibilin»

Les *Geographica* de Guiu de Pisa són una compilació tardana que, pel que fa a les nostres



Els quatre vasos de Vicarello trobats l'any 1852 (CIL XI 3281-3284). Fotografia del Museo Nazionale Romano.

terres, consisteixen en la llista plagiada l'any 1119 del llibre V^é de la *Cosmographia* de Ravenna. Per això no els cal més comentari.

Un espai intermedi entre els itineraris escrits i els gràfics, l'ocupen els quatre vasos de plata de Vicarello, trobats a les *Aquae Apollinares* o 'Bagni di Vicarello', l'any 1852. Es tracta de les presentalles d'un gadità –o de diversos pelegrins procedents de *Gades*– al déu Apol·lo al començament de l'era. Donem la relació de *mansiones* amb les respectives distàncies en milles i les variants que presenten (Roldán, 1975):

24	
<i>Libisosa Libisosam</i> (I) [Lezuza]	
22	
<i>Parietinis</i>	
16	
<i>Saltigi Saltigim</i> (I) [Chinchilla]	
32	
<i>Ad Palem Ad Palen</i> (II) <i>Ad Pale</i> (III) <i>Ad Palae</i> (IV)	
22	
<i>Ad Aras</i> (I i II) <i>At Turres</i> (III) <i>Ad Turres Saetab.</i> (IV)	
28	25
<i>Saetabi Saetabim</i> [Xàtiva]	
16	15 (II)
<i>Sucrone Sucronem</i> (I)	
20	
<i>Valentia Valentiam</i> (I) [València]	
16	
<i>Sagunto Sagynto</i> (II) <i>Sagyntum</i> (I) [Sagunt]	
24 (I, II i IV)	22
<i>Ad Novlas</i> (I) <i>Ad Nova</i> (IV) <i>Sebelaci</i> (III)	
22 (I, II i IV)	24
<i>Ildum Ildu</i> (IV)	
24	
<i>Intibili Intibilim</i> (I) <i>Intibili</i> (errat III)	
27	
<i>Dertosa Dertosam</i> (I) [Tortosa]	

Les poblacions recognoscibles a primera vista deixen albirar el camí per on anaren vers Roma els viatgers gaditans, travessant la meitat septentrional del territori valencià per la Via Augusta.

A la mateixa agrupació que els vasos podria entrar un testimoni prou menys expressiu, la *tegula* de València, de la qual sabem ben poc. És una inscripció sobre test trobada el 1727 prop de la porta de Xarea, al solar de l'actual església de Sant Tomàs, abans de la Congregació de l'Oratori. Malgrat que fou destruïda, Hübner re-



Primer vas de Vicarello (CIL XI 3281), segona columna, on es mencionen les mansiones del territori valencià. Fotografia del Museo Nazionale Romano.

cull la inscripció (CIL, II, *Suppl.*, 6239), basant-se en Agustí Sales (1766). És clar que es refereix al trajecte septentrional de la Via Augusta:

AB VALENTIA SAGVNT
AB SAGVNTTO DERTOS
AB DERTOSA TARRACONA
AB TARRACONA.....

Finalment, l'única possibilitat de disposar d'un vertader *itinerarium pictum* ens l'arrabassà l'atzar. L'anomenada *Tabula Peutingeriana* va perdre el primer tros, el corresponent al *finis terrae* occidental, precisament per estar enrotllada en aquest sentit. Si fou una guia pràctica –una mena de Firestone o Michelin de carreteres– composta originàriament entre els segles II i IV dC, res no sabem de l'autor, un tal *Castorius*. La còpia única i esmotxada que figura a l'Österreichische Nationalbibliothek deu ser del segle XII o XIII. La restitució del fragment hispànic i nord-africà que en va fer Miller (1916) basant-se en la *Cosmographia de Ravenna* (que no expressa les distàncies entre *mansiones*) és una pura curiositat erudita redundant.

3.2. La toponímia i les reduccions

De la toponímia, hom en pot pouar confirmacions, poques vegades arguments, i és un camp on «qui manco en sap, més hi diu», confirmant un vell aforisme. «L'ús de les fórmules tradicionals de la semblança fonètica ha dut a una cadena de barbaritats interminable, les quals dissortadament, tenen una acceptació popular» (Llobregat, 1983).

3.2.1. Els topònims caminers, una base feble, però suggeridora

Primer de tot, cal considerar els *camins* i *sendes dels Romans*, que trobem amb alguna insistència. Gosaria avançar que la majoria, si no tots, tenen un origen erudit, si més no, comparable als pseudo-clàssics rètols fluvials com Palància, Túria o Serpis. Per probable influència de l'Arc, apareix una senda o camí dels Romans de Bell-lloc a Borriol per Cabanes i la Pobla Tornesa (Balbàs, 1892) que coincideix amb un tram de la Via Augusta. N'hi ha altres com el camí dels Romans o Romà d'Albocàsser i la carrerassa dels Romans de Torreblanca, però queden lluny dels principals itineraris.

El camí Romà de Lliria a Begís assenyalat per Alcácer (1946) és una carrerada ramadera i no n'he verificat el nom. Prop de la vella *Ilici* un camí dels Romans sembla correspondre al camí de la casa del Lleó, vora Algorós on hi ha un enllosat i, a part, en romandria un altre que és la carretera de Matola a la vereda d'Orihuela (Gozálvez, 1976). No seria sobrer esmentar la Romana Alta i la Romana Baixa, entitats de població del Vinalopó Mitjà, i la platja de la Romana al litoral d'Alcossebre.

La interpretació etimològica de Quart de Poblet i Quart de les Valls com a coincidents amb el molló de les quatre milles a partir de València i Sagunt, respectivament, en vies de segona categoria, no és forassenyada ja que les distàncies s'hi aproximen prou (Esteve, 1978).

Un altre topònim repetit –i sospitós– és Calçada. Hem sentit o llegit camí de la Calçada al S d'Albocàsser. Trobem una partida de la Calçada al S de Cogullada (Carcaixent) i una altra partida, masada, barranc i camí del mateix nom a Llaurí i els voltants, a la dreta del Xúquer. Gómez

Serrano (1927) ho relaciona amb el camí romà que «de Cullera anava a L'Ello i Vilella». Resta encara el camí de la Calçada que coincideix, prop de la Font d'En Carròs, amb el camí Vell de Xàtiva (Morote, 1979a). Tot plegat, poca cosa aprofitable, especialment si atenem a la significació ordinària del mot: 'marge fet de pedres compostes' (cf. carxata).

Hom ha lligat també amb les vies romanes, com a punts d'aturada, comerç o refrigeri, les *tabernae*. En tenim dos exemples que han assolit categoria municipal: Tavernes Blanques i Tavernes de la Valldigna, però cap dels casos figura a la documentació fins un poc abans del segle XIV. Ens hem d'inclinar per la prosaica significació actual, tot i que la situació del primer cas seria favorable al llatínisme. I Puçol: la derivació romànica i el significat 'pouet' no semblen discutibles, però anar més enllà seria temerari; Meliana, amb arrel llatina, seria el mateix cas.

De la massa de topònims aràbics, els més suggeridors són els *albalat* (*al-balát*, 'el camí'). El més septentrional correspon al castell d'Albalat, ruïnes que es troben al terme de Cabanes i dominen el Prat i el pas de les comunicacions: Escolano hi atribueix restes d'una calçada d'enllaç i altres autors hi han apuntat l'*Ildum* dels itineraris. Gairebé a la mateixa latitud, però més a l'interior, al terme de la Vall d'Alba i en una posició més versemblant per a la via romana axial, tenim el mas d'Albalat (del cognom?) i la partida, 1 km a l'W de l'arc de Cabanes; Chabret (1978) la posa a Vilafamés, del qual encara no s'havia segregat la Vall d'Alba. El mateix autor atribueix a un Albalat de la Serra d'En Galceran un ramal de la via. Molt més a migjorn, el poble d'Albalat dels Tarongers (doc. 1238) està a la vora del riu de Morvedre; en tot cas correspondria al camí de penetració des de Sagunt cap a l'interior. Albalat dels Sorells o de Codinats és documentat al Repartiment com a *al-Balat al-fawqiya* ('de dalt'): és el que té més probabilitats d'entroncar amb la Via Augusta. Albalat de la Ribera, documentat també el 1238, roman al sud de la marjal perifèrica de l'Albufera, a l'esquerra del Xúquer en un indret mal d'enfilars amb una trajectòria lògica, en no ser secundària. Vers el NE d'Algemesí, Gómez Serrano va anotar el topònim d'Albalat de

Pardines, on la segona part té ressonàncies arqueològiques, però el primer element podria venir del poble veí; un camí Vell o Caminàs no acaben de fer el pes. Morote (1979a) esmenta una partida d'Albalat travessada pel camí d'Oliva a Ondara i, finalment, Rubiera (1985) unes Cases de Albalat, prop de La Venta de la Encina, que deuen aprofitar un cognom. Tot i el significat de 'calçada' o 'llosa de paviment', el mot Albalat acaba donant ben poc.

La família de *manzil* ('hostal') ha produït nombrosos topònims itineraris a la part central del país. Massamagrell, que té un segon element *Magrâl* o magrell, que podria ser romànic, es troba sobre la Via Augusta, mentre que se n'aparta un poc Massalfassar (doc. 1238), interpretat com a 'hostal d'Hassan o Hassar'. Més lluny encara de qualsevol trajecte remarkable, resta Massarojos (doc. 1239), que té més aparença catalana. Massamardà (Alboraia), amb nom àrab de família, queda igualment fora



Inscripció de Dénia amb la menció del municipi D(i)anense). Fotografia de J. M. Abascal.

de l'itinerari. Mislata, documentat fins i tot com a *Manzil 'Ata* (Sanchis, 1951), fitaria una ruta occidental que, després, passa per Quart de Poblet. Massanassa (doc. 1238), com a *hostal de Nasr* o *Nassar*, torna a coincidir amb el més probable curs de la via romana. Tampoc seria impossible que en fóra estació Massalavés (doc. 1237) que Ribera i Asín atribueixen a *Hawazin*. Massasseli (Alzira) vindria de *Salim* i Massalali (doc. 1236, Tavernes de la Vallidigna) de *Khalim* (Barceló, 1982). Ambdós indrets són lluny del pas de la via axial. Rubiera (1985) assenyala les de Maçanet a Bogairent (camí Vell de Banyeres) i ho interpreta com a 'hostal de la costera'; tanmateix, sembla més raonable pensar en un cognom català prou corrent.

Barceló i Rubiera convenen a explicar Almussafes com 'la meitat del camí' o 'mitjan camí' (*al-Mansaf* i, efectivament, hi està, com Almansa, a una via col·lateral). Hom ha assenyalat d'altres topònims àrabs caminers, però la seua implicació amb el nostre afer és escassa. D'altra banda, han estat esmentats sovint camins Vells i Caminàs (p.e. Bazzana, 1978: des del N del Millars fins a Almassora), un camí de la Filada, cap a Cartagena, sobre la gola de l'albufera de Santa Pola (Blázquez, 1923), La Losilla (Rubiera, 1985), entre Villena i Biar; la Llosa entre Xilxes i Almenara, el Portell i, encara, la Jana (Chabret, 1907) com si fóra un llatíisme (!).

3.2.2. La reducció de les *mansiones*

Sobre la base de Roldán (1975) reportaré ací la informació disponible de les dues dotzenes de ciutats, viles o estacions documentades al territori valencià. No pot sobtar que les sis ciutats que apareixen als diversos elencs siguin justament les reduccions més segures. Vet-les ací, per ordre alfabètic.

Dionio: *Rav.* IV 42 (304, 13) i V 3 (342, 16); **Dio:** *Guidonis* 82 (515, 6). No hi ha dubte que correspon a Dènia, en llatí clàssic, **Dianium**, ciutat documentada pels historiadors arran de les guerres sertorianes. Ciceró l'esmenta (*Verrines* I, 87), i també Sal·lusti (*Hist.* III 6). Encara que fou una ciutat romana d'importància certa i que ha deixat restes conspícues, era situada en una ruta secundària, no al·ludida per les fonts més antigues.

Ilici: *It. Ant.* 401, 3; *Rav.* IV 42 (304, 17); **Hilice:** *Rav.* V 3 (343, 7); *Guidonis*, 82 (515, 13). La primera font la col·loca entre *Aspis* (24 mp) i *Thiar* (27 mp) i tots els autors estan d'acord a identificar-la amb l'Alcúdia d'Elx, on la via romana serveix de directriu per a una centuriació ben coneguda (Gozálvez, 1974).

Lucentes: *Rav.* IV 42 (304, 14) i V 3 (343, 5). N'és segura la reducció a la ciutat de dret llatí referida per Plini (III 20) amb el nom de *Lucentum* i que els arqueòlegs han trobat i confirmat al tossal de Manises, no molt lluny del modern d'Alacant. Només figura en una font itinerària.

Saetabi: *Apoll.* I; *Rav.* IV 42 (304, 9); **Saetabim:** *Apoll.* II, III i IV; *Guidonis*, 82 (515, 8); **Setavum:** *Rav.* V 3 (343, 1). Plini (III 25) parla de la ciutat de *Saetabis* i Estrabó (III



Epitafi del jove P. Astranius Venustus, trobat al tossal de Manises (Alacant), on figura el topònim *Lucentis* de la ciutat en genitiu. Fotografia de J. M. Abascal.



Pedestal dedicat a l'emperador August pels municip(es) saguntini en els anys 4-3 aC.



Pedestal dedicat a l'emperador Aurelià per la doble comunitat de ciutadans de Valentia en els anys 274-275 dC.

4, 9) hi fa passar la via «exterior». Aquesta ciutat ibèrica de gran categoria, a judicar per la numismàtica, manca a l'Itinerari Antoní. El de Ravenna i Guiu interposen *Alterum* entre *Sucrone* i *Saetabi*. Segons Ventura (1975) la via entrava a Xàtiva –la vella *Saitabi* indiscutida– per la porta de l'Aljama i n'eixia per la de l'Ametla, tot seguint el camí de la Bola.

Saguntum: *It. Ant.* 400, 2; *Rav.* IV 42 (303, 14) per errada; *Guidonis*, 82 (515, 3); **Sagyntum:** *Apoll.* I; **Sagynto:** *Apoll.* II; **Sagunto:** *Apoll.* III i IV. Les cites històriques són molt nombroses i mai no hi ha hagut dubte quant a la localització a Morvedre, ciutat que té unes grans afinitats amb Xàtiva.

Valentia: *It. Ant.* 400, 3; *Rav.* IV 42 (304, 6) i V 3 (342, 14); *Guidonis* 82 (515, 4); *Apoll.* I; **Valentiam:** *Apoll.* II, III i IV. A part dels elements historiogràfics, tampoc no pot dubtar-se de la identificació. Tanmateix, no és tan evident el trajecte de la Via Augusta en passar per la ciutat, on tal volta arribava pel camí-carrer d'Alboraia i pont de la Trinitat, seguia pel *kardo* del carrer del Salvador i eixia per la *Porta Sucronensis* (?) al carrer de Sant Vicent vers *Saetabis*, que estava a 36 mp.

Tota la resta de la nòmina és de reducció incerta, encara que els graus de probabilitat de les hipòtesis siguin diversos. Les revisarem també per ordre alfabètic, a manca d'altre millor.

Allon: *Rav.* IV 42 (304, 16); cf. Ptolemeu II, 6, 14 ('*Allonaī*'); és una localitat que ha tingut molts pretendents al migjorn valencià, però les autoritats més assenyades la fan caure entre Benidorm (Schulten) i la Vila Joiosa, sense poder concloure res. La sospita d'una colònia marsellesa, *Alonis*, hom la trau de textos de Pomponi Mela i Esteve de Bizanci.

Alternum: *Rav.* V 3 (342, 17); **Asterum:** *Rav.* IV 42 (304, 8); **Alterum:** *Guidonis*, 82. La tercera grafia és la més versemblant i el seu significat més probable implica un *trivium* o camí alternatiu que se'n desprenia –amb *mansio* o sense–. Roldán (1975) diu que no l'ha lo-

calitzada, però podria ser el ramal que des del pas del Xúquer o abans es dirigia fins a *Portum Sucrone* i *Dianium* (Llobregat, 1983). En canvi, no té cap base el suggeriment d'Albalat de la Ribera o Pardines, deduït del topònim Alter de la Vint-i-huitena, tot i tenir jaciment ibero-romà (Morote, 1979a).

Ad Aras: *Apoll.* I i II, entre *Ad Palem* i *Saetabi*, mentre que en els altres vasos hi figura *Ad Turres*. Saavedra (1862) localitza l'estació a La Venta de la Balsa (entre Almansa i Moixent). Les 28 mp que la separen de *Saetabis* (41,4 km) ens duen al camí de la Font de la Figuera a Caudete (Sillières, 1977; Rosselló, 1980), però no podem precisar-ne l'indret. La posició a tres milles d'*Ad Turres* fa insistir a Sillières (1990) en la mateixa cruïlla del camí d'Annibal.

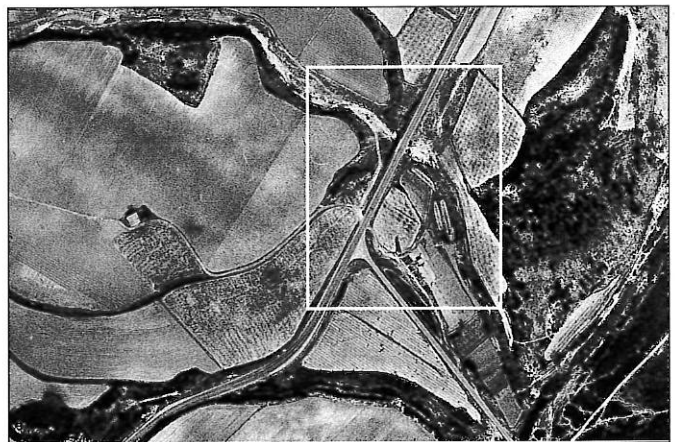
Aspis: *It. Ant.* 401, 2. La semblança fonètica ha fet evocar més d'una vegada Aspe el Viejo; hi ha autors que han optat pel Monastil. Tanmateix, les 24 mp (35,5 km) d'*Ad Ello* no quadren amb el Monastil, ni Aspe i la distància idèntica d'*Ilici*, tampoc. Per això romanem en el dubte.

Celeret: *Rav.* IV 42 (304, 12) i V 3 (343, 4); **Celeri:** *Guidonis* 82 (515, 11). Entre *Eloe* (*Edelle*) i *Lucentes*, aquesta estranya *mutatio* és de les més problemàtiques i no té cap solució mínimament fonamentada.

Adello: *It. Ant.* 401, 77; **Eloe:** *Rav.* IV 42 (304, 11); **Edelle:** *Rav.* V 4 (343, 3). És versemblant que el nom genuí siga *Ad Ello*, però la transcripció de diversos fonemes [l], [ɫ] i [iota] ha conduït a reduccions contradictòries. Escolano (1610) escollí Elda; Saavedra (1862) propugnava Villena; Fernández Guerra (1879) Elo o Eio, prop de Yecla, seu episcopal de l'edat mitjana i Blázquez (1925), Santa Eulalia. Segons Llobregat (1983) *Edelle* i *Eloe* van millor amb Elda i més encara amb el patrónim *elotanus* dels concilis visigòtics. En el camí de Cartagena, la mansió es troba a 24 mp d'*Ad Turres*, cosa que podria fer-se caure al Monastil, prop d'Elda, poblat encara el segle V dC (Morote, 1979a; Poveda, 1988).

Ildum: *It. Ant.* 399, 6; *Apoll.* I, II i III; *Rav.* IV 42 (304, 4); **Ildu:** *Apoll.* IV; **Hildum:** *Rav.* V 3 (342, 11); *Guidonis* 82 (515, 1). Saavedra situa aquesta parada, que distava 24 mp de *Sebelaci*, a prop de Cabanes, com repeteix Blázquez (1892). El mateix autor (1898) després la trasllada a Albalat i Blázquez fill (1925) a la Torre d'En Doméneç. Poc abans Senent (1923) es pronunciava per l'Hostalot, jaciment romà proper a Vilanova d'Alcolea que també defensen Arasa (1989) i Esteve (1991) i cobra força després del miliari trobat el 1992.

Intibili: *It. Ant.* 399, 5; *Rav.* V 3 (342, 12); *Guidonis* 515, 2; *Apoll.* II-III-IV; **Intibilim:** *Apoll.* I; **Lintibilin:** *Rav.* IV 43 (180, 14). Situat al camí de *Valentia* a *Dertosa*, segons els vasos i Antoní, romanica a 27 mp de la darrera i a 24 d'*Ildum*.



Fotografia aèria de l'Hostalot, on se situa la posta Ildum.

L'Anònim de Ravenna hi insinua l'arrancada d'una via vers *Caesaraugusta*. Hom l'ha situada a la Jana (Blázquez, 1892); a Sant Mateu, entre Sant Mateu i Traiguera (Blázquez, 1925); entre Traiguera i la Jana (Senent, 1923). Tant a la Jana com a Traiguera i a Sant Mateu hi ha restes romanes i ibèriques (Morote, 1979a), inclosa la vil·la de les Carrasques: el cercle és gairebé segur; l'indret exacte, dubtós, però Traiguera té més opcions, o la Jana, per la proximitat de la cruïlla.

Ad Leones: *Rav.* V 3 (343, 6); **Leones:** *Rav.* IV 42 (304, 15); **Ad Lennes:** *Guidonis* 82 (515, 12). Tot i figurar en unes fonts entre *Lucentes* i *Ilice*, el llibre IV de Ravenna la interposa entre *Allon* i *Lucentes*. És mala de reduir.

Lubricatum: *Rav.* V 3 (342, 10); **Rubricatum:** *Rav.* IV 42 (304, 3). Les majors possibilitats ens encaminen al topònim del riu Llobregat, però el problema està, segons Llobregat (1983), en l'ordre trabucat. Si estigués entre *Intibili* i *Ildum*, podria ser Torreblanca que, tanmateix, roman fora de l'itinerari versemblant. Un document de 1225 al·ludeix la *Turris de Lupricato* al límit entre els castells de Miravet i Sufera (Cabanes). D'altra banda, Poveda (1980) situa un *Rahal Alubrecati* del Repartiment de Mallorca, entre Borriana i Alcalà de Xivert. Així i tot, Llobregat posa la *mansio* al S d'*Ildum* i incorre en contradicció. No sempre més documents esclareixen les qüestions.

Ad Novlas: *Apoll.* I i II; **Ad Nova:** *Apoll.* IV. No figura en cap altra font i d'entrada podria ser Nules, tot i que és difícil per les distàncies (Vicent, 1994). Si resta a 24 mp de *Saguntum* i 22 d'*Ildum*, s'ha de trobar 2 mp abans de *Sebelaci*, cosa que és un embolic. Roldán (1975) apunta Onda. D'altres recorden la centuriació proposada per López Gómez (1974), on *novale* ('roturació') hi podria jugar com a topònim (Morote, 1979a). Arasa (1979) proposa un indret proper a la quadra Na Tora, dins el terme de Castelló de la Plana, basant-se en les distàncies.

Ad Palem: *Apoll.* I i II; **Ad Palen:** *Apoll.* III; **Ad Palae:** *Apoll.* IV. Tot i trobar-se aquesta estació fora del País Valencià, a l'W d'Almansa (possiblement al Cerro de los Santos), ens interessa com a referència mètrica immediata d'*Ad Aras*, d'on la separaven 22 mp (32,6 km).

Pinos: *Rav.* IV 42 (303, 15); **Pinon:** *Rav.* V 3 (342, 7); **Pinum:** *Guidonis* 81 (514, 22). Algú l'ha situat prop de Sagunt, fiant-se de l'ordre trabucat de la primera aparició, però sembla un topònim de dellà de l'Ebre, com *Lubricatum*.

Portum Sucrone: *Rav.* V 3 (342, 15); **Portum Sucrone:** *Rav.* IV 42 (304, 7). No cal dir que, com que és un port, havia d'estar a la via litoral i no lluny de la gola del *Sucro*. Estrabó (III 4, 6) parla del riu *Soukron* i d'una ciutat del mateix nom, que el text de Plini (III 20) permetria situar vora mar. Llobregat (1983), basant-se en les troballes ibèriques i romanes del castell, s'inclina per Cullera. És possible i, fins i tot, plausible (Sillières, 1990).

Sebelaci: *It. Ant.* 400, 1; *Apoll.* III. *Mansio* entre *Ildum* i *Saguntum* segons les dues fonts: la distància del primer nucli són 24 mp i 22 des de *Saguntum*. Totes les atribucions són dubtoses: Saavedra (1862) parlava de Betxí, al peu del Solaig; Senent (1923) de Santa Quitèria a l'interfluvi on hi ha rastres centurials i la vella séquia del Diable. El significat del topònim hi podria ajudar (Arasa i Vicent, 1981). Blázquez (1925) pren partit per Vila-real.

Ad Statuas: *It. Ant.* 400, 5. L'estructura del topònim apunta un indret prop d'on hi hauria estàtues o alguna cosa semblant (Arias, 1963). Saavedra (1862) ho situa a Tuy (el Toll?) «entre la Torreta i Montesa», però el càlcul de distàncies (*Saitabi* 16 mp, *Ad Turres* 9 mp) coincideix a Moixent on no manquen restes romanes i el mateix nom municipal té ressonàncies llatines (Morote, 1979b). Blázquez (1925) i Sillières (1977 i 1990) ja s'hi havien pronunciat igual.



Fotografia aèria de Cullera, relacionable amb Sucro.

Sucronem: *It. Ant.* 400, 4; *Apoll.* I, II i III; **Sucrone:** *Apoll.* IV; *Guidonis* 82 (515, 5). Plini (III 20), ja esmentat, diu «*Sucro fluvius et quondam oppidum Contestaniae fines*». El text, a part de recalcar la duplicitat del nom, sembla que dona per desapareguda (el segle I aC) la població. Estrabó (III 4, 6) parla d'un riu *Soukron* que desemboca a mitjan golf i d'una ciutat d'igual nom. Descartem-ne el *Portus Sucronensis* –ja vist– i ens podem preguntar si la *mansio* correspon al riu o a una ciutat; encara més, l'acusatiu suggereix una estació que es desviava del camí axial... Escolano (1610) s'inclinava per Cullera; Cortés (1836) per Alzira, atribució que ha repetit Llobregat (1983). Blázquez (1925) parlava d'Algemesí i Sillières (1990) hi insisteix, però Morote (1979a) es decanta per Pardines, a fi de donar possibilitat al camí litoral alternatiu: efectivament, a Pardines hi ha un embrancament de rutes que duu la direcció de Cullera, passant per Albalat.

Thiar: *It. Ant.* 401, 4. Estació posada entre *Ilici* i *Carthago Nova*, és la més meridional del país. Albacete (1855), citat per Hübner (1860), la col·loca al castell de Tiar, cinc llegües al S d'Orihuela, a l'actual Dehesa de Campoamor, on hi ha algunes restes romanes (Samper, en premsa). Les 25 mp de Cartagena s'hi avenen més o menys. L'assignació d'Escolano (1610) és a Las Zahurdas, vora San Miguel de Salinas. Sillières (1990), i no és el primer, concreta a San Ginés.

Ad Turres: *It. Ant.* 400, 6; *Rav.* IV 42 (304, 10) i V 3 (343, 2); **At Turres:** *Apoll.* III; **Turres:** *Guidonis* 82 (515, 9); **Turres Saetab.:** *Apoll.* IV. Aquesta darrera designació ens confirma la proximitat de Xàtiva, d'altra banda donada per l'última font (25 mp = 37 km). Saavedra (1862) va votar per Moixent; Blázquez (1923), en canvi, s'inclina més raonablement per la Font de la Figuera, tot i que el seu pare (Blázquez, 1892) havia esmentat La Venta de la Encina. Sillières (1977 i 1990) coincideix amb la Font de la Figuera i nosaltres no ens en separaríem gaire (Rosselló, 1980). La identificació amb Villena ibèrica d'Iturre (Rubiera, 1985), que també



Mapa dels camins carreters i de bast reportats per P. J. Villuga (1546).

significaria 'font' o... seria resultat del llatí *Velius* o **Velianus*, no ajuda gens a la solució itinerària. Hom diu que *ad Turres* –'prop de les Torres'– conflüen la Via Augusta i la que venia de *Karthagine*. Hi havia a la Font de la Figuera unes talaies o torres de guaita, que vigilaven el port? Morote (1979a) ho dóna per segur.

3.3. Fonts modernes

Ens limitarem ara i ací a comentar les dades contingudes al *Reportorio de todos los caminos de España*, compost pel valencià Pere Joan Villuga i imprés a Valladolid el 1546. Correspon a una situació itinerària prou més evolucionada que la romana o medieval, però no tant que se'n separara substancialment pel

que fa a les línies fonamentals que, al cap i la fi, obeïen a raons físiques i històriques.

L'esquema presentat per Villuga (Piqueras i Sanchis, 1992) és molt senzill i quant al territori valencià inclou aproximadament 165 llegües de camí (un miler de quilòmetres) de categoria molt heterogènia, ja que abasta majoritàriament itineraris de ferradura on el transport no es feia més que a llom d'atzembla o els vianants hi anaven a peu. És ver que hi havia segments dels eixos principals que eren aprofitables per carros, carretons i fins i tot carruatges, però també la xarxa, calia tancar-la amb senderes en alguns enllaços on amb prou feines es podia cavalcar. Com sempre, destaca una gran ruta meridiana, que des de Barcelona fins a Xàtiva, Alacant i Murcia, travessa el País Valencià, i uns altres cursos transversals que malden per connectar el litoral amb la Meseta.

3.3.1. La ruta meridiana

Les principals estacions que fiten aquest itinerari són, de nord a sud, Tortosa, la Galera, Traiguera, Sant Mateu, la Salzedella, les Coves de Vinromà, Cabanes, la Pobla Tornesa, Borriol, Vila-real, Nules, Almenara, Morvedre, Massamagrell i València. La coincidència en l'ús dels corredors longitudinals interiors del nord del país reproduceix el tirat gairebé exacte de la Via Augusta, que també s'avé prou amb la carretera C-238, al nord del Millars. Els de Castelló de la Plana ja es planyien el segle XIV perquè el camí axial els oblidava en benefici de Vila-real, des d'on prosseguia més o menys per la N-340 actual fins a València.

Aquesta mateixa artèria era la continuació de la ruta vers migjorn, però ben aviat oferia una doble alternativa per a entrar al món del relleu subbètic. L'itinerari cabdal de Villuga era l'interior per Xàtiva, amb un tirat que anava per Algemesí i travessava el Xúquer per Alzira –amb un

pont antic (carretera 3320)– i un altre per Alginet i Alberic (N-340) que passava el riu mitjançant la barca d'Alcosser. Des de Xàtiva es tornaven a duplicar els possibles trajectes: l'un anava a cercar Alcoi i Xixona, tot travessant la Vall d'Albaida –que és la ruta més tradicional, N-340– i l'altre remuntava la vall de Montesa (N-430) per a abocar-se després a la vall del Vinalopó i davallar-ne els replans (N-330).

L'itinerari Xàtiva-Albaida-Cocentaina-Alcoi-Xixona-Alacant era, aleshores, de trànsit molt difícil i només apte per a atzembles, encara que durant l'edat mitjana havia estat el més fressat dels camins; fins i tot el trànsit militar íntegre de les Germanies hi passaria després. No en podem descartar l'abandonament i la mala conservació en períodes de decandiment econòmic o de desgovern. L'altre itinerari, que arribava a Murcia, enfilant la Costera o vall de Montesa fins a la Font de la Figuera, era la perpetuació de la via romana. En tombar cap a Villena tampoc es faria molt lluny d'un trajecte venerable per Elda, Monforte i Alacant o la variable probablement romana d'Aspe-Elx-Albatera-Orihuela.

Encara restava un possible, però difícil i irregular itinerari del tot litoral, des de Silla fins a Alacant, perfilant els promontoris bètics valencians. Les fites que en dona Villuga són: Sueca, Cullera (pas del Xúquer), Gandia, Oliva, Dénia, Xàbia, Teulada, Calp, Altea, Benidorm ('Bien Duermo' diu l'original!) i la Vila Joiosa. No cal dir que hi havia trams que no depassaven la categoria de senderes o caminois de ferradura i el seu trànsit devia ser quasi heroic.

3.3.2. Les penetracions occidentals

La comunicació amb Aragó, segons Villuga (1546), aprofitava durant el segle XVI un vell camí des de Traiguera per Morella, que a grans trets fou aprofitat el segle XIX per la carretera N-232 pel port de Querol, i una altra ruta, més envitricollada, que anava per la Pobla Tornesa a Vilafamés i Catí, a fi d'arribar a Alcañiz per Morella. Des de Morvedre eixien dues grans rutes, una per la vall del Palància (Torres Torres, Segorbe, Jérica, Viver, Las Barracas, Albentosa) i una altra que coincidia parcialment amb una de les anteriors. Villuga l'amollona així: Almenara, Nules, Vila-real, Borriol, la Pobla Tornesa (fins ací el gran camí litoral) i després pren per la venta de la Barona, la Pelejana, venta dels Pujols, venta de Segarra, Catí, Morella, la Pobla d'Alcolea, Monroig, etc.

Entre València i la Meseta són consignades dues grans rutes, la del nord empenia el camí per Quart de Poblet i anava per Chiva, Siete Aguas, Requena i Utiel i la del sud aprofitava des de Xàtiva el pas de la Costera fins a arribar a Almansa. Des de Requena, al camí d'Utiel, li calia travessar el Cabriel pel pont del Pajazo, però hi havia un altre itinerari per Hiniesta, Venta del Moro i el pont de Vadocañas, que coincidia amb una vella carrerada ramadera, possiblement calçada en un itinerari romà.

La pujada a la Meseta des d'Alacant solia ser per Villena –tros de la ruta meridiana– cap a Almansa, amb variants per Yecla des del Pinós. El valencià que volia anar al regne de Granada tenia dues opcions: per la Font de la Figuera, Caudete, Yecla, Jumilla, Calasparra, Caravaca, etc., o per Orihuela, Murcia, Lorca i Baza.

El mapa topogràfic i els itineraris, de més a més de coincidències «determinístiques», ens fan pensar més d'una vegada en la persistència dels tirats més usuals i en un més que probable heretatge de la xarxa romana que no alterarien gaire els segles en què no hi hagué quasi mai un poder administratiu coherent i organitzat.

4. ELS MIL·LIARIS

La pràctica d'indicar les distàncies i els encreuaments dels camins amb pedres en ocasions gravades té precedents antics a Egipte, l'Índia i Pèrsia. En època romana, el més antic d'aquests indicadors caminers s'ha trobat en la *Via Appia* i data de l'any 252 aC. El nom d'aquests monuments (*milliarii*) deriva del de la milla, el mòdul utilitzat pels romans per a fitar llurs camins, el qual equivalia a mil passes (*millia passuum*), o siga, 1.481,5 m. Es tracta de columnes d'altura variable, normalment entre 2 i 4 m, amb un diàmetre entre 50 i 80 cm i una base cúbica que permetia un sòlid assentament. La pedra utilitzada era la pròpia de cada país: calcària, gres, granit o basalt. Les inscripcions dels mil·liaris estan gravades sobre la superfície arrodonida de la columna o sobre un camp epigràfic preparat. En elles apareix el nom del constructor o restaurador de la via, el nom d'aquesta i la distància, en ocasions amb la referència al punt de partida o d'arribada.

La milla romana tenia vuit subdivisions en estadis grecs de 185-185,5 m. Aquestes eren senyalades en ocasions amb petites lloses anomenades *tabellarii*, mencionades en algunes inscripcions, com ara una de *P. Popilius Laenas* erigida l'any 132 aC a *Forum Popilii*. Plutarc, en la seua obra sobre la vida de *C. Sempronius Gracchus*, va adoptar l'explicació popular que feia d'aquestes pedres un escaló per a pujar els cavallers a llurs muntures; aquesta interpretació s'ha aplicat en ocasions als mil·liaris escapçats, que han passat a considerar-se així simples «pujadors».

La implantació general d'aquests monuments va començar en l'època de la revolució social. Segons Plutarc, *Gracchus* va ocupar-se de la construcció de vies i de llur amollonament amb mil·liaris amb la finalitat de crear llocs de treball. Fou així com, a partir de 123 aC, començaren a erigir-se aquests indicadors viaris, primer per Itàlia i ben aviat pels nous territoris que la República anava incorporant al seu domini. A França el primer exemple és el mil·liari de Treilles (Aude), erigit l'any 118 aC pel procònsol *Gn. Domitius Ahenobarbus*, que va prolongar la via costanera des de *Narbo* fins al Pirineu i va enllaçar per terra –mitjançant la que des d'aleshores s'anomena *Via Domitia*– Itàlia i Hispània. Al NE d'Hispània es conserven alguns exemples d'aquests primers mil·liaris: tres pertanyen a una via secundària que enllaçava *Auso* (Vic), *Aquae Calidae* (Caldes de Montbui) i *Semproniana* (Granollers), i foren erigits pel procònsol *M. Sergius*; i altres dos pertanyen a la via que anava d'*Ilerda* (Lleida) a *Celsa* (Velilla de Ebro) i foren erigits pel procònsol *Q. Fabius Labeo*. La seua datació pot establir-se en 120-110 aC, quan degueren començar a realitzar-se els projectes inicials d'organització viària dels territoris de més primerenca romanització.

Els mil·liaris ben prompte tingueren la seua representació monumental. Utilitzant el model d'una d'aquestes columnes, l'emperador August, en qualitat d'encarregat de les principals vies



Denari de L. Vinicius del 17-16 aC encunyat per l'emperador August, amb la representació del milliarium aureum (RIC 1 360 = BMC 79). Fotografia del British Museum.

de Roma (*curator viarum*), l'any 20 aC va manar erigir en el centre de la ciutat (*in capite fori romani*) una gran columna de marbre recoberta de plaques de bronze daurat (*milliarium aureum*), en la qual va fer gravar el nom de les principals ciutats de l'Imperi i la distància que hi havia des del monument fins a cadascuna d'elles.

Els textos que apareixen inscrits en els mil·liaris són de gran importància per la informació que poden proporcionar sobre la via i altres aspectes relacionats amb l'administració romana. La seua primera funció era indicar les distàncies de milla en milla, de manera que subministraven al viatger una informació indispensable sobre la situació. Els primers mil·liaris presenten uns textos molt senzills, amb el nom del cònsol sota la magistratura del qual s'havien fet els treballs i la distància des del lloc on començava el còmput (*caput viae*). El formulari es fa més complex en època imperial, quan al nom complet de l'emperador, amb la filiació i els seus renoms, s'afegeixen les seues titulacions, en ocasions fórmules referents a les obres realitzades, el nom de la via, el punt de referència per al còmput de les milles i el numeral corresponent. Apareixen així llargs textos que permeten la datació absoluta del monument i, consegüentment, la de les obres realitzades. Un exemple són els mil·liaris de la Via Augusta que es daten entre els anys 8 i 2 aC. En època més avançada, particularment a partir del segle III, el caràcter propagandístic d'aquests textos resta valor a llur funció informativa. Pel que fa a la distància, normalment apareix expressada en milles, però també trobem referències en llegües, com ara a la Gàl·lia, on la llegua gal·la, d'uns 2.400 m, és major que la llatina de 2.222 m.

Les mencions dels treballs efectuats adopten fórmules molt variades i són de gran utilitat per a la història de la via. Les més senzilles es refereixen a la construcció o reparació de la via, com ara les que trobem en mil·liaris hispànics de l'emperador Trajà: *iter fecit Augustobriga* ('va construir el camí de Augustobriga'), *iterum restituit a Complutum* ('va reparar el camí de Complutum'), etc.; en ocasions s'utilitzen fórmules més complexes per a fer ressaltar la importància dels treballs efectuats: *vias vetustate corruptas refecit et restituit* ('va reconstruir i re-

parar les vies antigues i destruïdes'). Els ponts són l'objecte primordial de les referències a les obres de fàbrica, com veiem en un mil·liari de Maximí de l'any 238 de Sarrià de Ter (Girona), on es fa menció a la reconstrucció de *vias et pontes*. Però no falten les mencions dels treballs destinats a protegir la calçada contra les aigües, a la construcció de murs de sosteniment o, fins i tot, a la construcció de *stationes, stabula* o *horrea*.

La importància d'aquests monuments per a l'estudi de la xarxa viària és palesa si tenim en compte el seu nombre. A la península Ibèrica hom en coneix al voltant de 250, amb una desigual distribució geogràfica. En ells apareix resumida la història dels camins romans al llarg de més de cinc-cents anys.

4.1. Els mil·liaris valencians

La Via Augusta fou l'única de les vies del País Valencià que amb seguretat es va fitar amb mil·liaris (Arasa, 1990 i 1992b). En el tram d'aquesta via que passava per terres valencianes es coneixen fins ara un mínim de vint mil·liaris, amb una molt desigual distribució geogràfica. En les comarques septentrionals del Baix Maestrat, la Plana Alta i la Plana Baixa, entre el riu de la Sénia i Xilxes, en un tram de la via d'uns 100 km, es concentren setze d'aquests monuments. A Sagunt n'hi ha un d'inseguir, un altre es va trobar a la comarca de l'Horta i els dos restants al Baix Segura. La conservació d'aquests monuments a les comarques septentrionals ja va ser assenyalada pels cronistes dels segles XVI-XVII, com ara el canonge Prades (1596), qui assenyalava que en «todo este espacio (de Traiguera a Tortosa) hasta un quarto de legua hay destas columnas derechas y derribadas». Pocs anys després, Escolano (1611) menciona també aquesta notícia junt a la del mil·liari del Baix Segura.

D'aquests monuments, alguns actualment desapareguts, una part s'han trobat escapçats o en estat tan fragmentari que no permeten més que confirmar la seua presència. Només dotze conserven la inscripció més o menys completa i proporcionen informacions d'interès per a la història de la via. D'aquests, nou poden atribuir-se a algun emperador concret, en ocasions amb una data absoluta per a la seua erecció. La seua distribució cronològica és també molt desigual: només tres poden ser atribuïts amb prou seguretat a l'Alt Imperi, en els segles I-II, mentre que altres nou poden datar-se al Baix Imperi, en els segles III-IV. El nom de la via apareix en quatre d'aquestes inscripcions, dues de les quals pertanyen a emperadors del segle III, mentre que les altres dues poden datar-se en els segles I-II.

Encara que trobem algun buit notable entre els emperadors identificats, com el del mateix



El piló dels Aiguamolls, mil·liari conservat sencer a la vora de la senda dels Romans (la Pobra Tornesa).



Mil·liari dedicat a l'emperador Deci (250) trobat a Borriol, tal i com es conserva en una plaça de la població.

aparició no permet confirmar-ho. El següent testimoni epigràfic és el primer conegut a les comarques meridionals i correspon a un mil·liari de Pilar de la Horadada, de l'emperador Maximí (235-238). Un poc posterior és el de Borriol, de l'emperador Deci (250). Segueix dos anys després el de Xilxes, de Trebonià Gal (252). A continuació tenim els de Sagunt (Lostal, 1992), de Carí (282-283) –la identificació del qual no és segura pel fet de no conservar-se– i el trobat entre la Pobla Tornesa i Borriol, de Galeri (293-311), l'últim monument d'atribució segura. Finalment, el de San Miguel de Salinas deu correspondre també a un emperador d'aquesta mateixa època, mentre que el de la Jana deu ser el més tardà, possiblement de ben avançat el segle IV.

La presència d'aquests testimonis epigràfics, fonamentals per a l'estudi de la història de la via, no implica en tots els casos la realització d'obres efectives de reconstrucció, almenys a partir del període d'anarquia militar en el segle III, quan des de l'emperador Maximí (235-238) la inestabilitat de l'Imperi provoca continus canvis al cap de l'estat. D'altra banda, aquestes obres no sempre afectaven la totalitat de la via, sinó que podien localitzar-se en determinats trams o fins i tot en punts molt concrets. La presència d'aquests monuments, doncs, només pot provar la realització d'obres en el lloc o tram on han aparegut; tan sols en el cas que diversos mil·liaris d'un mateix emperador apareguen repartits en llargs trams o fins i tot per tota la via, com és el cas dels de Claudi, Adrià i Caracal·la en la Via Augusta, es pot parlar d'obres generals. En el cas d'importants concentracions de mil·liaris, com ara en el tram comprès entre Traiguera i Borriol, ens trobem amb una veritable síntesi de la història de la via.

constructor de la via, August, en el tram valencià d'aquest important eix de comunicacions hi ha diversos testimonis d'activitat entre els segles I i IV. La menció de l'emperador Tiberi (33-34) en el mil·liari de les Coves de Vinromà, encara que insegura, pot correspondre a les primeres obres de reparació uns quaranta anys després de la seua construcció. Un segon i llarg buit, amb absències tan notables com les de Claudi, Domicià i Trajà, ens mena a l'emperador Adrià (117-138), a qui correspon el mil·liari de València, que és el primer testimoni d'intervencions en la part central del tram valencià de la via. El tercer buit, general en tota la Via Augusta, ens mena al començament del segle III –en el qual es concentren la majoria dels mil·liaris valencians– amb el de Caracal·la (214), trobat recentment a Vilanova d'Alcolea (Arasa, 1990-91); també el de Traiguera ha estat atribuït recentment a aquest emperador (Lostal, 1992), encara que la seua des-

Mil·liari de Vilanova d'Alcolea, en l'última línia del qual es pot llegir la xifra CCLXXXIII corresponent als mp.



4.1.1. Les indicacions viàries

Només quatre dels dotze mil·liaris valencians que conserven la totalitat o una part del text donen el nom de la via: el de les Coves de Vinromà, possiblement de Tiberi (33-34); el de Vilanova d'Alcolea, dedicat a l'emperador Caracal·la l'any 214, i el de Borriol, dedicat a l'emperador Deci i al seu fill Q. Herenni l'any 250; en un altre de la Pobla Tornesa que no conserva la dedicatòria imperial, el nom de la via apareix incomplet. Aquests monuments formen una llista no molt llarga de mil·liaris en els quals es documenta el topònim *Via Augusta*. Amb ells es pot determinar el traçat del camí i també la perduració del nom al llarg dels segles. Dels dotze mil·liaris d'August coneguts en aquesta via, només els dos de Catalunya conserven el topònim. Els altres, exceptuant els ací esmentats, són de Claudi (1), Domicià (2), Caracal·la (2), Deci (1) i Constanci Clor o Constantí (1). Entre els mil·liaris valencians, només dos conserven al mateix temps el nom de la via i la dedicatòria imperial: el de Vilanova d'Alcolea, de Caracal·la, i el de Borriol, de Deci, ambdós del segle III, més de dos-cents anys després de la construcció de la via. Amb la menció del mil·liari de Montjuïc (Barcelona), atribuït a Constanci Clor (305-306) o Constantí (306-337), es tanca la sèrie de monuments que proven la perduració d'aquest topònim al llarg de més de tres-cents anys.

També són quatre els mil·liaris valencians que conserven la xifra corresponent a les milles. En el de Traiguera, el seu primer editor llegia CL mp, encara que la revisió del text elimina aquesta possibilitat. En el de les Coves de Vinromà, el seu primer editor transcriu la xifra CCLXXVIII mp. En el recentment aparegut de Vilanova d'Alcolea hom pot llegir perfectament la xifra CCLXXXIII mp. Finalment, en el de Borriol la xifra sembla que és CIIX mp, encara que altres autors donen xifres diferents, com ara les CXLV que llegia Valcàrcel. Segons aquestes dades, sembla difícil que els numerals dels mil·liaris de les Coves de Vinromà i de Vilanova d'Alcolea pertanyen a la mateixa sèrie numeral que el de Borriol, sensiblement inferior.

Fins a la recent aparició del mil·liari de Vilanova d'Alcolea, els escassos testimonis conservats aconsellaven una numeració que començaria en algun punt situat al sud i seguiria en el seu recorregut cap al nord fins a *Dertosa*. Segons aquesta hipòtesi, elaborada per Morote (1979b), el



Mil·liari de la Jana, de pedra calcària, traslladat al costat de l'església.

(Girona), dedicat a Constantí l'any 319, figura la milla XLVIII; aquesta numeració seguia almenys fins a *Dertosa*, prop de la qual, en el mil·liari trobat a l'Aldea, es restitueix la milla CCX[IX]. Entre aquestes dues estacions poden comptar-se un total de CCXXXI milles en els itineraris. Els numerals dels mil·liaris de les Coves de Vinromà, CCLXXVIII, i de Vilanova d'Alcolea, CCLXXXIII, s'avenen amb aquesta numeració i poden considerar-se part, pel que fa al còmput de les milles, d'un mateix tram de la via. El numeral del mil·liari de Borriol és clarament discordant amb aquesta sèrie, fins i tot si pensem en la possibilitat d'afegir-li un centenar de milles a qualsevol de les xifres llegides, i ha de pertànyer a una sèrie numeral diferent i amb sentit invers, probablement la que començava a l'estació *ad Aras*, 3 milles al sud d'*ad Turres*, on és més versemblant que estiguera situada la bifurcació.

Ens trobaríem així amb dos trams de la Via Augusta amb sèries numerals inverses que començarien en sengles *capita viarum* situats a les estacions *Summo Pyrenaeo* i *ad Aras*, respectivament. Ambdós trams devien acabar llur numeració, consegüentment, al mateix lloc, situat entre els dos darrers mil·liaris coneguts de cada sèrie, és a dir, el de Vilanova d'Alcolea i el de Borriol. Entre aquestes dues localitats cal situar un punt de referència, probablement de caràcter territorial, que pogués servir de *terminus*. En absència d'altres límits provincials o conventuals, cal pensar en un de caràcter municipal, com ara el *limes* septentrional del territori municipal de *Saguntum*. Una qüestió tan concreta i aparentment intranscendent com és la dels numerals de les milles, ens serveix així per a plantejar una hipòtesi sobre el traçat del límit septentrional del territori municipal d'aquesta ciutat.

Pel que fa al tercer tram de la Via Augusta per terres valencianes, entre *ad Turres* i *Carthago Nova*, cap dels dos mil·liaris coneguts conserva el numeral. Aquest tram, de 124 milles (183,7 km) segons l'Itinerari d'Antoní, devia seguir una numeració que possiblement co-

caput viae a què es refereixen aquests numerals devia estar situat en algun lloc senyalat, com ara la cruïlla de camins que hi havia prop de l'estació *ad Turres*, a XXV mp al sud de *Saetabis*, on s'unien l'anomenat camí d'Anníbal i la Via Augusta. Amb aquest punt de partida s'adiu el numeral CIIX que hom pot llegir en el mil·liari de Borriol; les altres dues referències utilitzades per aquest autor no poden considerar-se segures, ja que, pel que fa al mil·liari de les Coves de Vinromà, un manuscrit anterior a Cabanilles, font que utilitzava Morote, n'esmena la lectura i en proporciona una xifra major, mentre que el de Traiguera hem vist com ha estat objecte d'una reinterpretació que elimina la possible presència del numeral.

La troballa del mil·liari de Vilanova d'Alcolea dóna nova llum sobre aquesta qüestió i obri al seu torn nous interrogants. A Catalunya el *caput viae* devia estar situat a l'estació *Summo Pyrenaeo*, ja que en el primer mil·liari amb numeral, el de Palau-Sacosta

mençava a *Carthago Nova* i arribava fins a la bifurcació amb el camí d'Anníbal, a l'estació *ad Aras*. Aquesta diversitat de numeracions amb llurs corresponents *capita et termini viarum* no és estranya en el món viari romà, on no existeix una regla fixa. Els estudis de Sillières (1990) a la meitat sud de la península han permès demostrar com les numeracions comencen en algunes ciutats, com ara *Carthago Nova*, capital de convent, i *Castulo*, un important centre miner, i en límits territorials, com la frontera de la Bètica, marcada sobre el Guadalquivir per l'arc de *Ianus Augustus*, i la frontera septentrional del territori municipal d'*Italica*.

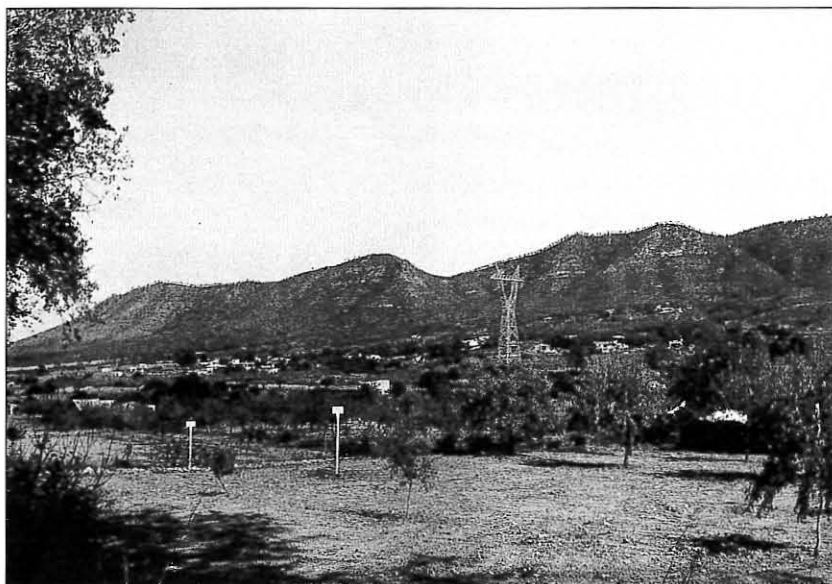
Però les conclusions a què podem arribar a partir del numeral que figura en el mil·liari de Vilanova d'Alcolea van encara més enllà. El còmput de CCLXXXIII mp que hi apareix és molt semblant al que dona l'Itinerari d'Antoní entre les estacions *Summo Pyrinaeo* i *Ildum*, que és de CCLXXXII mp. La diferència d'una milla entre ambdós còmputs no és significativa, ja que els errors que s'observen en l'acarament de les distàncies que figuren en els itineraris i els mil·liaris són freqüents i, fins i tot, de major importància. No creiem que es tracte d'una simple coincidència, sinó més aviat d'un nou argument, probablement el més definitiu que puguem tenir, en favor de la reducció d'aquesta estació al jaciment de l'Hostalot, on aparegué el mil·liari.

4.1.2. Els monuments

Si fem excepció de la forma dels monuments, prou semblant en tots els casos, l'altre aspecte que resulta d'interès en el seu estudi és el tipus de pedra emprat en la talla. En aquesta operació s'utilitzava la que abundava en cada zona. D'aquesta manera s'estalviaven grans desplaçaments d'aquests pesants monuments. Donades llurs grans dimensions i el gran nombre que n'hi devia haver, amb les renovacions periòdiques per obres de reparació o amb finalitat propagandística, també devia ser considerable el nombre d'explotacions, de pedreres (*officinae*), que devia haver al llarg de la via.



Troballa de dos mil·liaris trencats a la vora de la senda de la Palla (la Pobla Tornesa).



La Marmudella (la Pobla Tornesa), on hi havia una oficina de mil·liaris.

En el cas dels mil·liaris valencians, coneixem el tipus de pedra només en alguns casos: els de Traiguera, la Jana, Xilxes i probablement també el dubtós de Sagunt són de pedra calcària; el de Pilar de la Horadada és de gres; altres deu mil·liaris trobats en el tram de la via comprés entre les Coves de Vinromà i Borriol també són d'aquesta pedra, que resulta abundant en la serralada del Desert de les Palmes i, en concret, a la Marmudella, partida situada entre Cabanes i la Pobla Tornesa. Es tracta de gresos rojos que en aquest lloc, tal com va assenyalar Cabanilles (1795), entren en contacte amb les calcàries. En aquesta partida, al vessant meridional, es conservaven fins als anys vint dos mil·liaris –l'un acabat amb la seua inscripció, a mig fer l'altre– que posteriorment foren destruïts pels pedrapiquers de la Pobla Tornesa. Es tractava d'una explotació a cel obert dels bancs de gres, d'una veritable *officina* de mil·liaris, un dels pocs casos identificats a Hispània. En aquest lloc, situat a uns 2 km de la via, i tal vegada en algun altre pròxim, degueren llavorar-se els mil·liaris que fitaven aquest tram de la via. El de les Coves de Vinromà, que potser estava dedicat a Tiberi i podia datar-se en els anys 33-34 dc, ens donaria la data més antiga de l'explotació dels gresos; els de Vilanova d'Alcolea, dedicat a Caracal·la l'any 214 dc, i de Borriol, dedicat a Deci l'any 250 dc, ens donarien les dates més avançades d'una explotació que podria haver-se prolongat així durant més de dos segles.

5. L'ARQUEOLOGIA DE LES VIES

L'estudi de les vies romanes abraça aspectes diversos relacionats amb les fonts literàries i epigràfiques, com ara la jerarquia, els constructors i fins i tot el seu cost. L'estudi estrictament arqueològic de les calçades, el seu seguiment, la seua descripció i eventual excavació, les tècniques de construcció i les obres de fàbrica completen la investigació. El conjunt d'aquestes dues valuoses fonts d'informació ens permet restituir amb prou fidelitat la història de les calçades romanes.

5.1. La jerarquia

Com passa en l'actualitat, també en època romana hi havia diverses categories de camins, una mena de jerarquia establerta segons l'interés estratègic de la via o de qui la construïa i s'encarregava del seu manteniment. Segons Sícul Flac, agrimensor del segle I dC, hi havia *viae publicae*, construïdes a costa de l'estat sobre sòl públic, que portaven el nom del constructor (*Via Appia*, *Via Domitia*, *Via Augusta*) i quedaven a càrrec dels *curatores viarum*, els quals les feien construir pels contractistes; el finançament corresponia a l'*aerarium* (tresor públic), amb subvencions del *fiscus* (hisenda) imperial i contribucions de les ciutats i dels propietaris dels terrenys circumdants. Els treballs de construcció i de reparació de la xarxa viària eren una gran càrrega econòmica per a l'estat, ja que van arribar a absorbir un pressupost equivalent a una tercera part de les rendes subministrades per les finques imperials. Al costat d'aquestes, n'hi havia d'altres d'interés estratègic, les *viae militares*, les quals es construïen en èpoques determinades a càrrec del tresor militar (Rebuffat, 1987). De les vies principals arrancaven els accessos a les propietats pròximes (*diverticula*) i formaven una xarxa complementària. Els encreuaments –de dos, tres o quatre camins (*bivium*, *trivium* o *quadrivium*)– eren llocs especialment senyalats.

En un altre nivell hi havia les *viae vicinales*, les quals arrancaven de les vies principals i travessaven les zones rurals allunyades d'aquestes. Devien formar la major part de la xarxa viària i llur manteniment era a càrrec dels magistrats locals (*quattuorviri viarum curandarum*), els quals exigien als propietaris les contribucions necessàries per al seu manteniment. Finalment hi havia els camins que travessaven els dominis particulars, no practicables per tothom, que arrancaven de les *viae vicinales* i han deixat en alguns casos testimonis epigràfics, com ara l'*iter privatum* de *M. Baebius Severinus* mencionat en una inscripció rupestre conservada a Algimí de Almonacid (Beltrán i Arasa, 1980). En una altra inscripció de Doña Mencía (Córdoba) figura



Calc de la inscripció d'Algimia de Almonacid amb la menció d'un iter privatum.

una indicació per al vianant, probablement d'un propietari cansat de visites inesperades: *Viator, viam publicam dextra* («Vianant, el camí públic a la dreta»).

Coneixem les referències a l'amplària dels camins a través dels escrits dels agrimensors. La primera disposició sobre l'amplària de les vies apareix en la Llei de les XII Taules (450 aC), on es diu que han de tenir 8 peus (2,4 m) d'amplària en la seua part recta i 12 (3,6 m) en les corbes. Segons Higini, l'emperador August va establir que els grans eixos de les terres centuriades, *decumanus* i *kardo maximus*, havien de tenir, respectivament, 40 (11,8 m) i 20 (5,9 m) peus

d'amplària, mentre que els eixos secundaris, és a dir, els altres *decumani* i *kardines*, en devien tenir 8 (2,3 m). Però aquestes disposicions no devien seguir-se de manera estricta, puix el mateix Higini dóna xifres diferents. Hom pot afegir una altra referència de Plini el Vell, potser més realista, on recomana que el *decumanus* tinga 18 peus (5,3 m), l'amplària suficient perquè dos carros puguen encreuar-se, mentre que els *kardines* podien tenir 10 peus (2,9 m).



Trinxera oberta a la vora meridional del riu Cervol per a facilitar el pas a gual de la Via Augusta, de poc més de 4 m d'amplària.

L'amplària que donen els monuments que travessava la via sol ser, però, encara menor. El pont de Martorell (Barcelona) té 4,6 m de sola, i l'arc de Berà (Tarragona) en té 4,5 m. Potser és més significatiu el cas del pont d'Alcántara (Cáceres), de 6,9 m d'amplària, que contrasta amb un progressiu estrenyiment de la via que es redueix a 6,4 m a 200 m al nord i a 3,5 m a 5 km. A la Via de la Plata, Roldán (1971) dóna una amplària de 7,1 m en alguns trams. En el cas de la Via Augusta al País Valencià, l'amplària es pot comprovar només en alguns casos en què va encaixada, precisament quan

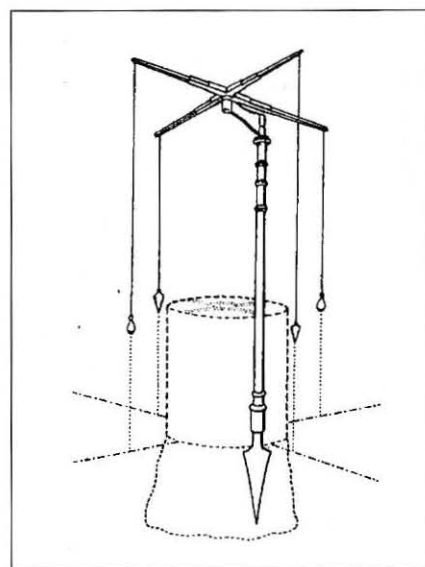
s'estreny, com ara la rampa sud de baixada al gual del riu Cervol (Traiguera), de poc més de 4 m d'amplària; la rampa nord del barranc de la Penya-roja (Vilanova d'Alcolea), d'una amplària semblant; o la trinxera oberta a la costera de Garrido (Vilafamés) per a travessar una lloma, d'uns 4,5 m. L'amplària en les zones planes no sempre és fiable, ja que pot haver variat al llarg de segles d'ús.

5.2. Els constructors

La direcció dels treballs de construcció de monuments públics, dels ponts o de les vies, era responsabilitat de l'*architectus*. Aquest tenia entre els seus col·laboradors més directes un geòmetra (*agrimensor*) i un anivellador (*librator*) que utilitzaven instruments visuals prou perfeccionats (*groma*, *dioptra*). Amb aquests alineaven estaques que permetien el traçat de llargs trams rectilinis (*rigores*). La importància dels llocs alts del terreny en aquest traçat és palesa quan d'un punt a l'altre es veuen rectificacions de l'orientació de la via. En ocasions els enginyers prenen referències orogràfiques per al traçat d'alguns trams, com es pot veure en la Via Augusta al pla de l'Arc, entre Bell-lloc i la Pobla Tornersa, en un tram d'uns 8.250 m perfectament orientat al cim del tossal de la Balaguera.

Els treballs d'execució requerien una mà d'obra abundant, formada fonamentalment per unitats de l'exèrcit, ajudades per civils obligats a participar-hi. Les legions tenien els seus equips d'*architecti* i *agrimensores*, d'obriers, ferrers i fusters (*fabri*, *ferrarii* i *carpentarii*). La intervenció militar queda reflectida per les fonts literàries i pels testimonis epigràfics que en donen constància. És il·lustrativa sobre aquesta qüestió la correspondència mantinguda entre el governador de Bitínia, Plini el Jove, i l'emperador Trajà, a qui aquell demanava tècnics amb freqüència; després de resistir-se a enviar-li'ls des de Roma, l'emperador li va contestar que els demanara al governador de Mèsia Inferior, província veïna on de segur que en trobaria perquè hi havia diversos campaments militars.

La utilització de l'exèrcit en la construcció de vies va ser especialment important en els períodes de pau per tal de mantenir les tropes ocupades. Segons Titus Livi, quan el cònsol Flamini va acabar la guerra d'Etrúria, va construir una via de *Bononia* (Bologna) a *Arretium* (Arezzo) per alliberar l'exèrcit de la inactivitat. L'emperador August, una vegada establerta la *pax romana* en els territoris conquerits, va engegar grans projectes de construcció de noves vies per evitar que els legionaris foren corromputs per l'ociositat. Anys més tard, el seu successor Tiberi va haver de sufocar revoltes militars en els territoris d'Àustria i de l'antiga Iugoslàvia a causa de la participació de les tropes en els treballs de les vies.



Dibuix d'una groma, instrument utilitzat per al traçat de trams rectes.



La Via Augusta al sud de l'arc de Cabanes, perfectament orientada al cim del tossal de la Balaguera (la Pobla Tornersa).

Les grans rutes estratègiques foren construïdes per l'exèrcit en programes de gran abast, com ara el que va engegar Agripa a la Gàl·lia entre els anys 16 i 13 aC, el desenvolupat a Dalmàcia i a Panònia sota Tiberi entre els anys 6 i 9 dC, etc. A Hispània, la participació de les tropes ha pogut comprovar-se mitjançant algunes inscripcions. En primer lloc, destaquen els tres mil·liaris de la via *Caesaraugusta-Pompaelo*, erigits en temps d'August (9-5 aC), en els quals apareixen mencionades la *legio X Gemina*, la *legio IIII Macedonica* i la *legio VI Victrix*. En segon lloc, tenim el cas del pont de Martorell (Barcelona), en la construcció del qual intervingueren, també en el regnat d'August (16-8 aC), aquestes tres mateixes legions. Encara l'any 78 dC, en el regnat de Titus, la *legio VII Gemina* va participar en la reparació de la via entre *Bracara Augusta* (Braga) i *Asturica Augusta* (Astorga), juntament amb deu ciutats (Melchor, 1992).

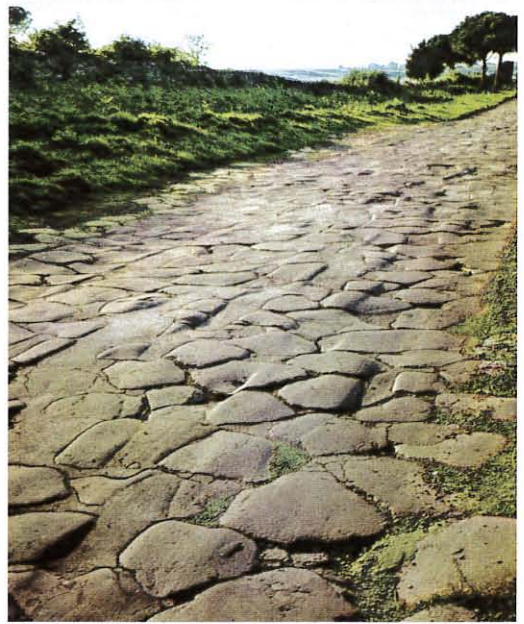
En època republicana la construcció i el manteniment de les vies era responsabilitat d'un *censor*. L'emperador August es va fer càrrec l'any 27 aC del manteniment de les grans vies d'Itàlia; posteriorment, va delegar aquesta funció en uns magistrats anomenats *curatores viarum*, els quals tenien el dret de recaptar impostos destinats a aquests treballs. Hi havia diversos tipus d'impostos sobre el transport de mercaderies (*portorium*): en la duana a les fronteres de les províncies i regnes, els arbitris municipals de les ciutats i els drets de peatge que es cobraven en certs passatges com els ponts. Les grans despeses que originaven els treballs de construcció i de reparació de les vies van ser la causa, en ocasions, de greus acusacions per malversació de fons contra funcionaris de l'administració. Coneixem un d'aquests casos gràcies a un discurs de Ciceró, que l'any 69 aC es va fer càrrec de la defensa del procònsol *M. Fonteius*, acusat d'haver obtingut beneficis de la reparació de la *Via Domitia*, la qual, després de mig segle d'utilització, necessitava obres de manteniment.

Les referències epigràfiques als magistrats que realitzaven les obres no són molt abundants a Hispània. Hem esmentat la més antiga del cònsol *M. Sergius* al final del segle II aC. Dos segles després, en alguns mil·liaris de l'anomenada *Via Nova*, entre *Bracara* i *Asturica*, es menciona el

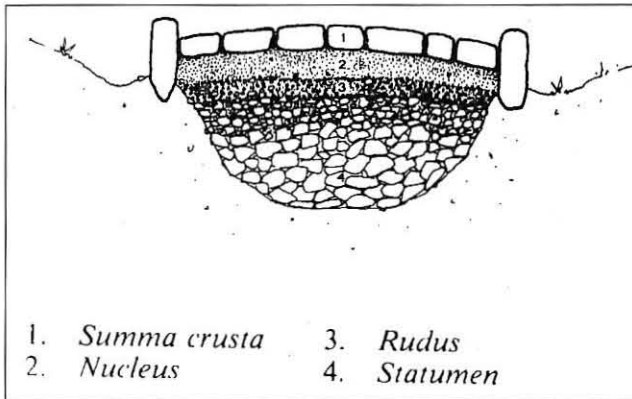
legat de la província *C. Calpetanus Rantius Quirinalis Valerius Festus* que la va construir en el regnat de Titus (79-80 dc). Un dels pocs casos en què es menciona un magistrat municipal com a constructor de la via apareix en una inscripció de Vinuesa (Soria), on s'explica que el duumvir *L. Lucretius Densus* va construir una via de caràcter municipal, denominada també *Via Augusta*, en el segle II dC.

En ocasions la construcció de les vies, o d'alguns trams, era sufragada per particulars que deixaven constància de la seua munificència mitjançant inscripcions on detallaven les quantitats invertides. En una inscripció de *Castulo* (Linares, Jaén), s'explica com *Q. Torius Q. f. Culleo*, procurador de l'emperador de la província Bètica, va fer una generosa donació (*de sua pecunia*) per a sufragar les despeses originades per la realització de diferents projectes a gran escala: la reconstrucció de les muralles de la ciutat, l'erecció de diversos monuments i la reparació de la via que anava a la ciutat de *Sisapo* (La Bienvenida, Ciudad Real) a través del *Saltus Castulonensis*, d'unes 124 milles (184 km). D'altra banda, a Bedoya (Cuenca) es coneix La Peña Escrita, una inscripció rupestre on es menciona la donació a la ciutat d'*Ercavica* (Castro de Santaver, Cuenca) per *C. Iulius Celsus* d'una suma per a la construcció d'un tram de 8 milles (11,4 km) d'una via de caràcter local que va costar 100.000 sestercis.

Els testimonis epigràfics sobre el cost de les obres de construcció de les vies no són molt nombrosos, però permeten calcular que el preu de la milla se situava al voltant dels 100.000 sestercis (HS) (Duncan-Jones, 1974). Per tal d'establir uns mínims criteris de comparació, posarem tres exemples de preus i salaris en el segle I dC: en l'Evangeli segons Sant Mateu (20) es diu que un jornal cobrava 1 denari per anar a veremar (1 denari = 4 HS = 16 asos); a Itàlia una peça de pa i un litre de vi costaven 1,5 asos; l'emperador Domicià (81-96) va establir la paga anual d'un legionari en 300 denaris. Seguirem ara amb diversos exemples sobre el cost de les vies. A Itàlia, en època de l'emperador Trajà (97-117), la pavimentació de 138 m de calçada entre *Cereatae* i *Marinae* va costar 8.590 HS, el que fa 92.149 HS per milla, a 62,2 HS per metre. L'any 123, en temps de l'emperador Adrià, la reconstrucció d'un tram de la *Via Appia* entre *Beneventum* i *Aeclanum* de 15,75 mp va costar 1.726.100 HS, dels quals l'emperador va donar 1.157.000 i els *possessores* 569.100; això ens dóna un cost de 109.593 HS per milla, a 73,5 HS per metre. L'any 200, la pavimentació de *Forum Sempronii*, sobre la *Via Flaminia*, en un tram de 380 m va costar 26.000 HS, el que fa 101.334 HS per milla, a 68,4 HS per metre. Pel que fa a Hispània, els testimonis són molt escassos: la via esmentada entre *Castulo* i *Sisapo* dóna un cost per milla calculat per Melchor (1992) entre 75.000 i 80.000 HS; la via d'*Ercavica*, també citada, ens dóna un cost extraordinàriament baix: 12.550 HS per milla.



La Via Appia al sud de Roma.



Croquis de la secció canònica d'una via romana.

5.3. La construcció

Construir una via (*viam munire*) era una operació que seguia unes tècniques prou semblants a les emprades en la construcció d'edificis. Els llibres *De Architectura* de Vitruvi expliquen minuciosament les tècniques utilitzades pels romans per a l'erecció de murs i per a la pavimentació. La creença que aquestes tècniques se seguïen també en la construcció de vies, fonamentalment a partir de la

publicació del llibre de Bergier (1622), va donar una imatge d'uniformitat que no es correspon amb la realitat. El tipus de via depenia de diversos factors, entre d'altres de les característiques del terreny. Ulpià, al començament del segle III dC, distingeix entre els camins de terra (*viae terrenae*), els camins amb un llit de grava (*glarea stratae*) i els camins pavimentats (*silice stratae*). Els primers eren simples esplanacions o pistes amb treballs de construcció mínims, com ara les rutes caravaneres que travessaven les zones desèrtiques del Pròxim Orient. La majoria de les vies romanes més antigues pertanyien al segon tipus abans de pavimentar-se.

Una descripció canònica del procés de construcció d'una via inclouria els passos següents: en primer lloc, es traçaven dues petites trinxeres paral·leles (*sulci*); després, s'excavava l'espai intermedi fins a trobar la roca o un sòl ferm (*fossa*); en aquesta es preparava un llit de morter, arena i pedres sobre el qual es disposaven tres capes de pedra, grava i arena (*statumen, rudus i nucleus*), i finalment, s'enllestia l'empedrat (*summum dorsum, summa crusta*), bombat en el centre per a facilitar el desguàs. Dues voreres enllosades (*margines o crepidines*) cenyien la calçada (*agger*), de la qual les separava un petit regruix (*umbo*); al llarg de les voreres es disposaven a distàncies regulars pedres en forma de falca per a consolidar-les (*gomphi*). Dues fosses laterals arreplegaven l'aigua de pluja. Hom treballava per trams, cosa que pot explicar els lleugers canvis de direcció que s'observen sobre el terreny. Per aconseguir la unió d'aquests trams, els *gromatici* estudiaven minuciosament el terreny i triaven els llocs propicis per al seu pas. En l'ascensió de muntanyes se solia utilitzar el traçat en ziga-zaga, de manera que des de l'angle d'un tram es veia el següent.

El treball adquiria unes característiques ben diferents quan es tractava de travessar una zona pantanosa. Potser el cas més conegut és el de la *Via Appia* que al llarg d'un tram de 30 km travessava els aiguamolls Pontins, per a la construcció del qual es van haver de fer uns fonaments de 5 m, cosa que va fer exclamar a Plini que hom podia dir que s'havia fet un miracle combatent els detestables aiguamolls. A Bèlgica s'ha pogut estudiar l'estructura de la *Via Mansuerisca* sobre terrenys inestables, amb una base d'estaques de fusta sobre la qual descansava el paviment.

Els enginyers romans afrontaren també els difícils passos de muntanya en els traçats de les vies. A Itàlia en trobem bons exemples. En època d'August, Agripa va fer construir una via per la vall d'Aosta que requeria el pas d'un congost amb la calçada tallada en la roca en un tram de



Restes de la Via Augusta en una extracció de terres a la vora de la senda dels Romans; al fons, un mil·liari escapçat (la Pobla Tornesa).

80 m de llargària i 4 d'amplària. Però les solucions tècniques anaren encara més enllà. Vespasià va fer construir l'any 78 dC en la *Via Flaminia*, al coll de Furlo, un túnel de 40 m de llargària apte per al pas de dos carros. Als Alps els túnels no són estranys, com ara a la via de Vienne a Grenoble. Tanmateix, una de les realitzacions més remarcables de l'enginyeria romana, com assenyala Plini, fou el drenatge del llac Fucino amb la construcció d'un túnel per tal de facilitar el pas de la *Via Aurelia* en la seua prolongació fins a l'Adriàtic.

Pel que fa a la composició de les vies empedrades, en general s'observa l'existència de tres capes: una base d'assentament feta de pedres, un nucli elàstic de terra o arena i un revestiment de pedres que, com assenyala Chevalier (1972), resta lluny de ser un veritable paviment en tots els casos. La varietat d'estructures observada, fins i tot en un mateix itinerari, estava d'acord amb la solidesa del terreny natural i dels materials disponibles. Les vies sòlidament construïdes i ben pavimentades, que no són els casos més abundants, podien durar molt de temps, com fa veure l'admirativa expressió *lapidibus perpetuis* utilitzada per la *lex Iulia municipalis* de l'any 49 aC per a referir-se al seu paviment.

Al País Valencià, les excavacions en les vies romanes han estat mínimes. Morote (1979b) va fer dos talls en la Via Augusta per tal de conèixer la seua composició. El primer el va obrir a les proximitats de la Jana, on va trobar dues capes, una superior de còdols gruixuts disposats en falca i una altra inferior de grava amb terra; en el costat oest la via tenia una cuneta per al desguàs. El segon dels talls el va realitzar a la senda dels Romans (la Pobla Tornesa), on va comprovar l'existència per davall de les dues anteriors d'una tercera capa constituïda per pedres de grandària mitjana que formaven la caixa de la calçada. Aquesta composició no és molt diferent de la documentada per Sillières (1990) en sengles talls fets a Mesas de Asta i al Cortijo de los Granadinos (Andalucía), o de l'excavada per Palomero (1987) a La Calzada (Uclés).



Restes d'empedrat a la costera de Garrido (Vilafamés-la Pobla Tornersa).

L'empedrat de la calçada ha desaparegut en la majoria dels casos. Tan sols en alguns trams en què el camí modern ha canviat de traçat se'n conserven alguns vestigis. Això passa per exemple a la senda dels Romans, entre la Pobla Tornersa i l'arc de Cabanes, on hi ha vestigis d'empedrat a la costera de Garrido (Vilafamés-la Pobla Tornersa), prop del tossal de Gaidó.

Quan la via travessava un roquer hom aprofitava el ferm natural, sense necessitat de cimentar-la. Aquests treballs eren necessaris quan la calçada travessava terrenys difícils, com ara forts pendents o vores de penya-segats. El cas millor conegut és el de la roca Tallada, entre Palanques i Castellote, on va ser necessari obrir un pas tallat en la roca en un collet amb forts pendents (Arasa, 1987). En alguns casos es conserven carrilades que, més que senyals d'ús, són veritables rails tallats en la roca que poden arribar a tenir més de 20 cm de profunditat, com ara les de Vallongues (Morote, 1979b), en allò que sembla el traçat d'una via local, o a Arguinass (Segorbe) en la via que remuntava el riu Palància.



Vista general de la roca Tallada (Palanques-Castellote), al nord de la moleta dels Frares.

5.4. Les obres de fàbrica

Els ponts són monuments lligats al pas de les vies. La tècnica emprada en la seua construcció és molt semblant a la utilitzada en l'erecció dels aqüeductes, amb la particularitat que hom ha de treballar en un corrent d'aigua. Vitruvi, en un capítol dedicat a la construcció dins l'aigua, explica els passos que se seguïen. En països mediterranis es treballava a l'estiu, quan el llit podia quedar sec. En els rius de curs perenne, els pilars es construïen amb l'ajuda d'estaques i bigues de fusta. Sobre aquest particular, resulta molt il·lustratiu un passatge de Cèsar en què descriu la construcció d'un pont sobre el Rin. El material emprat normalment és l'*opus caementicium* per al nucli i l'*opus quadratum* per al revestiment. El domini de la tècnica constructiva dels arcs feia la resta.

En terres valencianes hom coneix ben pocs monuments d'aquesta mena. A l'eixida de *Dertosa*, la via devia passar l'Ebre per un pont de fusta o de barques. Cap al sud, en territori valencià, un repàs dels «ponts romans» a què es refereix la bibliografia permet reconèixer com és d'inapropiat aquest qualificatiu en la major part dels casos (Sanchis Deusa, 1994). A les comarques septentrionals del país, l'únic obstacle hidrogràfic d'importància pel seu cabal regular és el riu Millars. Sobre aquest i la rambla de la Viuda hi havia tres ponts als quals se'ls ha atribuït tradicionalment un origen romà. El pont de la Viuda sobre l'antiga rambla d'Algonder, en el traçat del camí Reial, es va construir, segons R. Viciano, al segle XV; les marques de pedrapiquer que es veuen sobre els pilars conservats en provenen l'origen medieval. En aquest mateix camí, el pont de Santa Quitèria és del segle XIII, com ho demostra la carta de concessió del rei Jaume I per a la seua construcció. Més avall del mateix riu, l'antic pont de les Tres Viles té també la seua concessió de l'any 1278 de mans del rei Pere III.



Restes del pont de Sagunt sobre el Palància.

A continuació trobem el pont que travessava el riu Palància per a facilitar l'accés a la ciutat de *Saguntum* (Aranegui, *s/a*). Se'n conserven l'estrep de la vora esquerra, dos pilars i restes d'un altre, proveïts d'un nucli d'*opus caementicium* i d'un revestiment d'*opus quadratum*. L'arc que s'estenia entre els dos pilars conservats *in situ* amidava 6,50 m de llum. L'amplària de la calçada a partir de les mides dels pilars devia ser de 4,10-4,20 m. Per la seua relació amb la reforma urbanística de la ciutat que es realitza en el regnat d'August, el pont ha estat datat també en aquesta època. En efecte, la via es disposa transversalment a la muntanya, orientada al carrer vell, l'antiga pujada al fòrum erigit per *Cn. Baebius Geminus* en època d'August, de manera que s'integra plenament en el traçat urbanístic de la ciutat i fa de *kardo maximus*. Aquest fet, però, pot trobar explicació en la perduració dels principals eixos urbanístics romans en la vila medieval. Tanmateix, les notícies posteriors sobre la construcció d'un pont en aquesta ciutat plantegen dubtes sobre l'origen d'aquestes ruïnes: el 1518 els jurats de Morvedre aconseguiren el permís per a construir un pont sobre el riu, però en 1563 Wijngaerde no en representa cap en la seua estampa de la vila i en la relació del viatge de Cock de 1586 es fa referència al gual que permetia travessar el riu; si va arribar a construir-se, potser va ser destruït per alguna revinguda. D'altra banda, el seu parament presenta una gran semblança amb els ponts medievals del Millars i de la rambla de la Viuda, per la qual cosa no pot descartar-se'n un origen semblant.

Cap al sud, el pas del Xúquer degué disposar sens dubte d'un pont. Hi ha diverses referències a ponts tant en la documentació medieval com en la bibliografia local. Devers l'any 1147 el geògraf àrab Muhàmad al-Zuhri esmenta a Alzira «un gran pont de tres arcs, obra antiga i d'excel·lent factura». En la «Crònica» del rei Jaume I, arran de la capitulació d'Alzira es menciona el pont de la Calçada, que era a la porta de València. També en el «Llibre del Repartiment» es mencionen una calçada i dos ponts, dels quals es concreta el material de construcció: hi ha un *pons ligni* i un *pons lapideus*. Les revingudes obligaren a refer els ponts de Sant Bernat i de Sant Gregori en el segle XIV (Sanchis Deusa, 1994). D'altra banda, Gómez Serrano (1927) esmenta restes d'un pont a la vora dreta del Xúquer, prop de les cases de Montcada.

Recentment Gisbert ha identificat les restes d'un pont sobre el riu Gorgos a la partida dels Cauells, a poc més de 500 m de Gata de Gorgos. Hom ha pogut reunir una trentena de carreus dispersos en un tram de 200 m, molts d'ells de dimensions uniformes (70 x 62 x 46 cm), que devien pertànyer al parament d'*opus quadratum* del pont, del qual hi ha també una placa amb motllura que pertany a la cornisa; algun bloc d'*opus caementicium* i les empremtes dels pilars sobre



Restes del pont sobre el riu Gorgos, al camí de les Benitzaines (Gata de Gorgos). Fotografia de J. A. Gisbert.

el llit del riu completen aquest conjunt. El pont estava situat en el traçat del camí de les Benitzaines, el qual deu seguir la ruta costanera que des de *Dianium* es dirigia cap al sud.

A l'extrem meridional del país, Sillières (1990) assenyala la possible existència de restes d'un pont sobre el riu Vinalopó a 3,5 km al sud de la colònia *Ilici*, uns 20 m avall del pont modern de la carretera a Dolores, on hi ha un munt de carreus de mides que s'ajusten a les romanes que poden pertànyer a l'estrep. Per descartar la possibilitat que estiguen traslladats, caldria fer-hi un sondeig i cercar els fonaments i els estreps.

5.5. El paisatge caminer

A la vora dels camins s'erigien altars i capelles dedicades a déus com Mercuri, protector dels viatgers, o a divinitats menors com els *lares viales*, protectors dels camins. Tenim un exemple en la petita ara de test que un terrisser dels obradors de l'Almadrava (els Poblets) va dedicar *ex somnio* (arran d'un somni) a aquestes divinitats (Abascal i Gisbert, 1992). Mercuri, com a protector de l'hospitalitat i dels viatgers, també era objecte d'aquestes dedicatòries, segons podem veure en una ara d'*Aeso* (Isona, Lleida) dedicada per Màxim Vitel·li a *Mercurio hospitali viatori*. No menys important és la inscripció trobada al coll del Grand-Saint-Bernard, als Alps, dedicada per M. Sulpici Marcel al *Genius stationis*, sens dubte per haver reeixit d'una dura jornada de camí. A les cruïlles de camins solien erigir-se també altars, com ara el dedicat a les *deae quadruviae* a Cannstatt (Württemberg). Possiblement alguns d'aquests monuments són els que van donar nom a l'estació *ad Aras*, probablement el *trivium* on devien separar-se la Via Augusta i el camí d'Anníbal. També l'estació *ad Statuas* mostra en el seu topònim la referència a uns monuments situats prop de la via.



Ara de test trobada als obradors d'àmfores de l'Almadrava (els Poblets) que un terrisser va dedicar *ex somnio* (arran d'un somni) als lares viales. Fotografia de J. A. Gisbert.



Figura de bronze del déu Mercuri, procedent de Traiguera, del segle I aC. Fotografia del Museo Arqueológico Nacional.

Les vies oferien també un espai per al món funerari. Als afores de les ciutats, els sepulcres s'erigien a la vora dels principals camins. Monuments de tipologia diversa, des de les senzilles inscripcions funeràries que recorden el nom del difunt fins als grans mausoleus familiars, rebien els viatgers a les portes de les ciutats. La necròpoli de *Saguntum* a l'eixida meridional (Chabret, 1888), la necròpoli alto-imperial del carrer de Quart de *Valentia* recentment descoberta o la més tardana de la Boatella (Ribera, 1980), els mausoleus de la necròpoli d'*Edeta* (Martínez i altres, 1989) o la torre de Sant Josep de la Vila Joiosa (Abad i Bendala, 1986) són bons exemples d'aquesta pràctica. També en el món rural els *vici* i les *villae* seguien les mateixes pautes. Els enterraments amb llurs inscripcions es col·locaven a la vora del camí d'accés; en ocasions, rics propietaris feien construir-se costosos monuments per a perpetuar la seua memòria: possiblement és el cas de l'arc de Cabanes (Arasa i Abad, 1989), de l'arc coronat amb estàtues que va erigir Quíntia Proba a Jérica, del monument amb estàtues erigit a Viver en memòria de P. Domici Sabí i Fàbia Àtica (Arasa, 1992), del sepulcre de Daimús (Abad i Bendala, 1986), de l'ara monumental de Requena (Martínez Valle, 1991), etc.

Apulei menciona la gran varietat de petits santuaris, en ocasions hereus d'antics cultes localitzats en boscos o coves, on els viatgers piadosos s'aturaven per a pregar o per a oferir presentalles. Altres elements més mundans, però no per això menys necessaris, com ara les fonts i els abeuradors, sovintejaven també a la vora dels camins i omplien l'espai del paisatge caminer.

6. LA VIDA EN LA VIA

Les vies eren fonamentalment instruments de comunicació. Es van construir per tal d'assegurar la rapidesa i la seguretat dels viatges: tropes, comerciants, funcionaris, correus, gent de diversos origen i condició hi transitaven i amb el seu pas es va crear la infraestructura necessària per a facilitar el sojorn, per a garantir la pitança. Establiments oficials, hostals i tavernes privats s'erigien a distàncies regulars, prop dels passos de muntanya, als encreuaments de camins. Al voltant dels camins principals es desenvolupava un petit món que bullia d'activitat.

6.1. El *cursus publicus* i la transmissió de notícies

L'Imperi Romà tenia un servei públic de transport de missatges i de persones que viatjaven per compte de l'administració estatal, i també de mercaderies pertanyents a l'estat, que rebia el nom de *cursus publicus*. Aquesta organització, present de manera embrionària en època republicana, va ser implantada inicialment per Cèsar, però fou l'emperador August qui –amb la finalitat de disposar d'un servei d'informació ràpid i eficaç– va organitzar una xarxa d'estacions de posta per al canvi de cavalls (*mutationes*) i per al descans i manutenció dels funcionaris de l'administració estatal de trànsit (*mansiones*), singularment els correus (*cursores*), a càrrec dels governs locals (Pflaum, 1940). Posteriorment, amb Trajà i sobretot amb Adrià, la posta esdevé un servei a càrrec de l'estat, però amb Galiè i Constantí les despeses del *cursus publicus* tornaren a ser responsabilitat de l'administració provincial.

A la darrerria del segle IV, el Codi de Teodosi utilitza indiferentment els mots *mansiones*, *mutationes* i *stationes*, els quals tenien sentits específics en el seu origen. Així, mentre que les primeres eren llocs de descans per a la nit, amb hostal (*hospitia*), magatzems i corrals (*stabula*), i les segones eren llocs per al canvi de cavalls, les *stationes* eren destacaments de vigilància disposats per Tiberi al llarg de les vies per assegurar el trànsit contra els malfactors. Els termes utilitzats per a designar aquests establiments eren, però, més variats: *praetoria* i *tabernae* designaven també en ocasions els llocs oficials.

Hi havia dos tipus de transport públic, el *cursus celer* o *velox*, destinat al transport de missatges i de viatgers, i el *cursus tardus* o *clabularius*, més lent, per a les mercaderies. Cada servei tenia els seus animals assignats i es castigava amb grans multes si s'utilitzava, per exemple, l'*equus cursualis* del *cursus celer* en lloc de l'*equus clabularius* del *cursus tardus*.

Les estacions estaven disposades a una distància regular (*modica intervalla*), segons la seua

funció. A l'Itinerari de Bordeaux a Jerusalem, de l'any 333 dC, a la Gàl·lia hom cita un trajecte de 371 milles, amb 11 *mansiones* i 30 *mutationes* i una distància mitjana entre aquestes de 8.333 passes (12,3 km); els intervals més normals se situen entre 7 i 12.000 passes (10,3-17,7 km). La distància mitjana entre *mansiones* se situa entre 30 i 36 km; aquestes distàncies depenien, entre d'altres factors, de les característiques del terreny: més allunyades si era pla i més pròximes si era de complicada orografia.

Al cap del servei de posta hi havia un *praefectus vehiculorum*, el qual havia de vigilar el seu correcte funcionament, les condicions de les vies, dels ponts, dels edificis de les estacions, etc. Per tal de controlar l'eficiència del servei també s'hi enviaven inspectors (*curiosi*). Els *mancipes*, contractats per les ciutats, dirigien les estacions oficials de posta. Amb la creació de l'*annona* militar per a garantir l'abastament de les tropes, l'emperador Septimi Sever va començar a confiar aquest servei a oficials de l'exèrcit (*stationarii*), i va iniciar un procés de militarització que havia culminat a la darrera del segle IV, segons mostra el Codi de Teodosi; al mateix temps, les estacions comencen a ampliar-se amb la construcció de grans *horrea* per a l'emmagatzematge dels aliments de la tropa.

El Codi de Teodosi indica també el personal que els caps del servei tenien al seu càrrec: els correus (*veredarii*), els carreters (*carpentarii*), els mulaters (*muliones*), els soldats d'escorta (*bastagarii*) i, fins i tot, els veterinaris (*mulomedici*). Segons Procopi, els corrals havien de tenir 40 cavalls; també indica que un *vicarius* –alt funcionari de l'administració estatal– no podia mobilitzar més de 10 cavalls i 30 mules en el seus viatges. Pel que fa als correus, al principi eren soldats, però més endavant es triaven entre esclaus i lliberts. Viatjaven a cavall, amb els missatges tancats en una bossa de cuir lligada (*averta*), i podien fer una mitjana de 70/75 km al dia.

Diversos autors parlen dels temps de transmissió de notícies, i també del de determinats desplaçaments, però sembla tractar-se en la majoria dels casos de veritables «rècords» més que de fets habituals. A tall d'exemple, el correu que va portar a Galba la notícia de la mort de Neró l'any 68 dC va fer 540 km en 36 hores, i Cèsar va emprar 8 dies per anar des de Roma fins al riu Roine l'any 49 aC, amb una mitjana de més de 150 km al dia. Els viatgers ordinaris, però, no devien superar els 45 km/ dia, si seguim el còmput precís que dona per a la Gàl·lia l'Itinerari de Bordeaux a Jerusalem. Les mitjanes són més baixes quan es tracta de desplaçaments col·lectius, com ara els de l'exèrcit. El *iustum iter* de l'exèrcit correspon a 10.000 passes (15 km), mentre que el *magnum iter* correspon a 30, amb un dia de descans per cada quatre de viatge (*iter intermittere*). Però també en alguns casos s'aconseguien desplaçaments més ràpids: el mateix Cèsar va viatjar l'any 46 aC des de Roma fins a *Obulco* (Porcuna, Jaén) en 27 dies. D'altra banda, la velocitat que podia mantenir un carro pesant (*carruca*) era d'unes 5 milles (7,5 km) per hora.

A Hispània només coneixem una menció epigràfica d'una d'aquestes postes, la dedicatòria de Sasamón, reinterpretada per Gómez-Pantoja (1992), al *genio stationis segisamonensium*. Pel que fa al territori valencià, ja hem vist la relació d'estacions que figuren en els itineraris. Entre elles hi devia haver *mansiones*, identificables quan la distància es correspon amb una jornada de camí (27, 24, 22 milles), i *mutationes*, situades a distàncies notablement menors (9 milles), com potser fou el cas d'*ad Statuas*. En la Via Augusta la xarxa bàsica d'estacions es degué bastir al voltant dels anys 8-2 aC, quan fou construïda per l'emperador epònim, però va perdurar durant segles, ja que en allò fonamental és la que apareix en els itineraris més tardans. Una part d'aquestes estacions estava situada en nuclis urbans, puix la via travessava el país per les zones més urbanitzades, de manera que bona part de les més importants ciutats estaven incloses en el seu traçat: *Saguntum*, *Valentia*, *Saetabis* i *Ilici*.

6.2. Els establiments privats

Al costat de les estacions oficials hi havia una mena variada d'establiments privats. Els llocs per a menjar i beure s'anomenaven *tabernae*, amb diversos apel·latius: *vinaria*, *deversoria*, etc., però també eren coneguts com a *cenatio*. Els llocs per a dormir eren designats amb els termes *deversorium*, de vegades instal·lacions privades construïdes pels rics romans en la ruta cap a llurs propietats; *hospitium*, *caupona* –terme amb un matís pejoratiu– i *stabulum*, lloc aquest que tenia corrals. La proximitat de les estacions oficials del *cursus* era un factor determinant en l'aparició d'aquests hostals, els quals donaven nom a algunes etapes en els itineraris, singularment el genèric de *tabernae*, amb diversos apel·latius que en molts casos apareixen com la denominació sincopada del lloc: *ad Novas*, *ad Medias*, *ad Pictas*, *ad Rubras*, etc.

La identificació d'aquests llocs no és fàcil, ja que es poden confondre amb les *mansiones* i *mutationes*. En general, cal pensar que tot assentament existent a la vora de la via hi té relació. Els agrònoms recomanen que el millor emplaçament per a una vil·la és a certa distància de la calçada, però comunicada fàcilment amb ella. Segons Columel·la, calia evitar construir a la vora de la via, ja que resultaven perjudicials les destrosses dels vianants i les contínues sol·licituds d'hostalatge. Un assentament a la vora de la via, doncs, devia ser un d'aquests tipus d'establiments, de caràcter públic o privat. Quan diversos assentaments es concentren en un tram curt de la via, cal pensar en la convivència d'ambdues categories. Pot ser el cas de la Via Augusta entre les Coves de Vinromà i la Pobla Tornersa, on en un tram de 25 km hi ha un total de cinc assentaments: la Paloma, els Gatells, l'Hostalot, el mas de l'Arc i els Aiguamolls, a més d'altres tres que es troben més apartats de la via. L'estació *Ildum* pot reduir-se a l'Hostalot, on s'acompleixen les distàncies i les excavacions realitzades demostren l'existència d'un assentament de certa importància. Cal pensar que les restes dels Gatells, situades a 1,5 km al nord (1 mp) de l'Hostalot, deuen correspondre a una senzilla *taberna*; el mas de l'Arc, situat a 11 km al sud (7,4 mp), deu ser també una *taberna* situada en una cruïlla de camins; 5 km més al sud, a 10,7 mp de l'Hostalot, els Aiguamolls sembla reunir les condicions per a ser una *mutatio*.

Un cas semblant pot donar-se un poc més al sud, on l'Itinerari d'Antoní i el III dels Vasos de



L'arc de Cabanes, situat a la vora de la Via Augusta.

Vicarello citen l'estació *Sebelaci* a 22 mp de *Saguntum* i els altres vasos citen *ad Novlas/ad Nova* a 24 mp d'aquesta ciutat. Sembla raonable que, com es troben tan pròximes, només una pot considerar-se la *mansio* oficial, possiblement la que apareix en un dels dos vasos més antics (II i III) i en un text de caràcter oficial com és l'Itinerari d'Antoní. L'altra –esmentada només pels Vasos, documents d'ús privat– pot ser un establiment també privat un poc posterior, com sembla confirmar l'adjectiu *Nova/Novlas*, probablement una denominació sincopada de *taberna*. Potser la presència d'un obstacle hidrogràfic de la importància del riu Millars, en el qual no hi ha constància de l'existència de cap pont, pot explicar aquesta duplicitat.

6.3. Els mitjans de transport

El viatge per terra es podia fer a peu, a cavall i amb carro. Segons Tàcit hom feia llargs trajectes a peu. El cavall, el mul i l'ase s'utilitzaven com a muntura i com a bèstia de càrrega. Hom calcula que un mul podia portar una càrrega màxima de 150 kg. Els cavalls anaven guarnits amb el *frenum*, semblant a l'actual, amb mos (*camus, fiscella*) i cabestre (*capistrum*). Pel que fa al calçat dels animals, hi havia *soleae* metàl·liques i ferradures, tot i que possiblement no eren usades de manera generalitzada. En un principi, els romans cavalcaven a pèl; la *sella* es va introduir



Relleu amb la representació d'un cisiu o carro lleuger.

per influència oriental en el segle II aC, i es va difondre al mateix temps que s'enriquia amb ornaments. Els animals de tir portaven un jou i anaven subjectats per cordes o corretges.

Per al transport d'equipatge, de mercaderies i ocasionalment de persones s'utilitzava també una classe variada de vehicles de tracció humana i animal (Pisani Sartorio, 1988). Quant als mitjans de transport amb tracció animal, la utilització del carro a la península Ibèrica s'ha documentat arqueològicament des de la primera edat del Ferro en algunes tombes principesques de l'àrea tartèssia. En època ibèrica el seu ús és general almenys des del segle V aC. Amb l'expansió de Roma els tipus de carros romans es van estendre per tot l'Imperi, però també els propis de cada zona van perdurar i en alguns casos foren adoptats pels conqueridors, particularment els utilitzats pels pobles celtas, que havien desenvolupat aquest tipus de vehicles per llur caràcter transhumant.

En els vehicles de viatge podem distingir entre els de dues rodes i els de quatre. Entre els de dues rodes, hi havia l'*essedum*, un carro gran i robust, decorat i tirat per dos cavalls o dues mules. Utilitzat pels pobles celtas com a carro de guerra, els romans l'adoptaren i el feren servir per als viatges ràpids. Amb el temps el seu ús es va estendre tant que Sèneca es queixava que el soroll produït per les seues rodes era un dels més terribles que hom podia suportar a la ciutat. El *cisium* era un carro de viatge lleuger tirat per un o per dos cavalls; d'un d'aquest tipus hom va trobar les parts metàl·liques a la casa del Menandro (Pompeia), cosa que ha permès la seua reconstrucció. El *covinus* era semblant, però el tiraven petites mules (*mannuli*). El *birotus*, que prenia el nom de les dues rodes, era un dels vehicles més usats en el *cursus publicus* per a transportar dues o tres persones amb pocs bagatges; era també de petites dimensions i el tiraven tres mules o cavalls. El *carpentum* era un carro d'origen etrusc, tancat per una coberta en forma de volta (*arcuatus*) i ricament ornat que anava tirat per dues mules; introduït en el *cursus publicus*, l'utilitzaven els dignataris de la cort imperial i altres alts càrrecs de l'administració. Uns altres tipus de carros eren la *benna*, d'origen gàl·lic, més pesant i destinat al transport de petites comitives i de famílies senceres, i el *monachus*, destinat sobretot a les dones.



Tensa reproduïda en un denari de L. Rubius Dossenius de l'any 87 aC de la seca Roma (RRC 348). Fotografia de M. M. Llorens.



Quadriga reproduïda en un dupondi de Calígula (37- 41 dC) de la seca Roma (RIC 57). Fotografia de M. M. Llorens.

Els vehicles de quatre rodes s'utilitzaven per al transport de passatgers i bagatges. La *carruca* era un carro gran d'origen gàl·lic, robust, apte per als viatges llargs i tirat per dos cavalls. N'hi havia tres variants: una d'ús comú per als viatges, amb un seient posterior per a dues persones; la *carruca dormitoria* era tancada, coberta i amb finestres, apta per a poder dormir durant el viatge; finalment, la dels funcionaris públics, més alta i decorada amb relleus de metalls preciosos i amb un tron en el centre, era portada per un tir de quatre mules i tenia els seus servidors (*mulionis carrucarii*). La *rheda*, també d'origen gàl·lic i adoptada ja en època republicana, fou el vehicle més usat per al *cursus celer* (*rheda fiscalis* o *cursualis*) i el de tipus pesant més utilitzat per als viatges col·lectius, la diligència de l'època; podia anar coberta, transportava dues o més persones amb abundant equipatge i podia ser tirada per dos o quatre cavalls. L'*arcera* tenia la forma de caixa (*arca*), anava coberta i s'utilitzava sobretot per al transport d'ancians i malalts.

El *plaustrum* era el carro d'ús agrícola per excel·lència, utilitzat per quasi totes les cultures des de la prehistòria, amb dues rodes massisses (*tympana*) i tirat normalment per dos bous, del qual hom coneix nombroses representacions. N'hi havia dos tipus segons la seua grossària (*plaustra minora* i *maiora*). També hi havia diversos tipus de caixa, segons els productes que hom transportava, des d'una mena de gran cistell fins a una veritable caixa de fusta (*capsa*). Una variant amb les rodes més baixes i massisses per al transport de materials més pesants era el *sarracum*. Juvenal es lamentava de l'estridència que produïen aquests vehicles pels carrers de Roma de nit, quan els era permès circular, segons especifica la *lex Iulia Municipalis*.



Representació d'un carro de dues rodes amb un miliari al davant.

Per al transport militar s'utilitzava també el *carrus*, un vehicle pesant amb quatre rodes radiades (*rotae radiatae*) destinat al *cursus celer* i tirat per mules. En el *cursus publicus* s'utilitzaven quasi tots els vehicles de transport que hem vist: la *rheda*, el *carpentum*, la *carruca*, el *carrus* i el *birotus*. Per al transport de mercaderies pesants s'utilitzaven el *clabularius* i el *angarius*.

Els carros de cursa eren tradicionalment els mateixos que s'utilitzaven per a la guerra. Es tractava de carros lleugers, molt robustos i estables amb tirs de dos (*biga*) o quatre (*quadriga*) cavalls, sovint representats en mosaics. Una variant utilitzada només per a les curses fou la *triga*. Per a exhibicions i espectacles un sol auriga podia portar un carro amb sis (*seiuga*), vuit o deu cavalls, fins i tot hom coneix alguna representació amb tirs de vint cavalls.

Entre els vehicles de transport cultural i de cerimònia hi havia la *tensa*, una quadriga de caixa rectangular ricament ornada amb relleus, destinada al transport dels objectes sacres de les divinitats (*exuviae deorum*). El *pilentum* o *petorritum* era un vehicle de quatre rodes i caixa rectangular ricament ornada amb un tron al damunt, destinat originàriament al transport de les vestals i dels sacerdots; el seu ús prompte es va estendre a la vida privada, com ara en les processons nupcials i en els desplaçaments de les matrones als jocs i a les desfilades. El *triumphalis currus*, una quadriga de dues rodes amb caixa semicircular ricament ornada, estava reservat exclusivament als generals victoriosos en les desfilades triomfals. Aquests dos tipus de carros apareixen representats ocasionalment amb tirs d'elefants.

Pel que fa als vehicles de tracció humana, per al transport de persones s'utilitzava la *lectica*, llitera portada per sis o vuit esclaus (*exaphoris* o *octophoris*) que podia ser oberta o tancada. Usada inicialment pels generals ferits o malalts en el camp de batalla, prompte fou adoptada per a curts trajectes, particularment en les ciutats, on de dia estava prohibida la circulació de mitjans de tracció animal, i per a curts viatges al camp. El seu ús es va generalitzar de tal manera que, tant Cèsar com els emperadors Claudi i Domicià, van haver de promulgar edictes que en vetaven l'ús a les dones nobles i a les prostitutes. Molt semblant era la *sella gestatoria*, una mena de cadira coberta, portada també per dos o sis esclaus, que podia ser *argentea*, *eborata*, *ossea* i *pellicea*, segons els materials emprats en el seu guarniment.

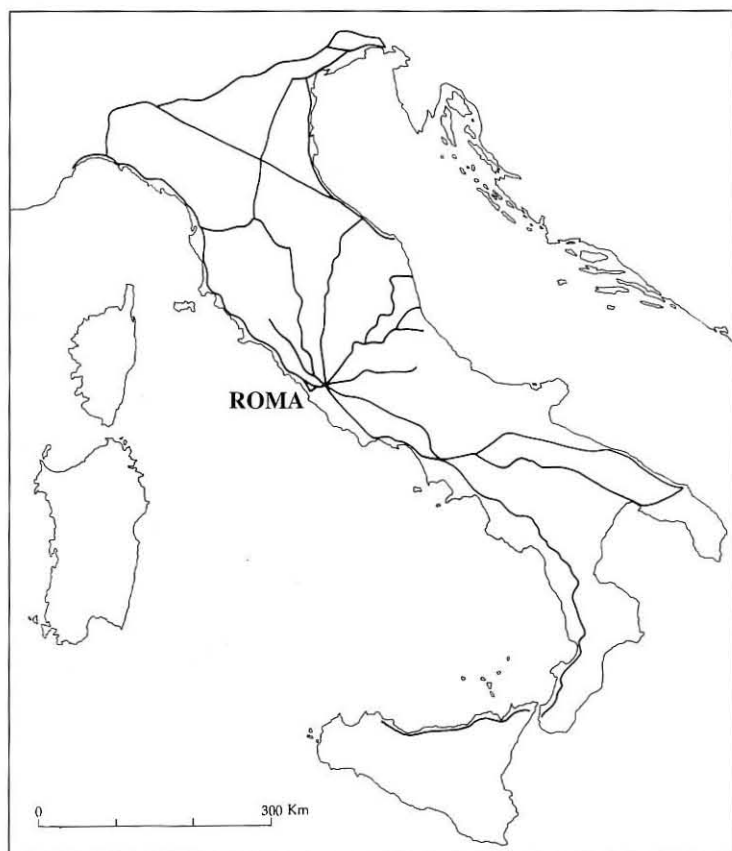
7. EL MAPA ITINERARI ROMÀ

La xarxa viària romana va anar creixent a mesura que avançava el domini territorial de Roma. Les noves conquestes exigien vies de comunicació segures i ràpides i fou així com va anar teixint-se una trama que s'estengué d'Itàlia a tot el món circummediterrani, des d'Hispania fins a Armènia, des de Britània fins a Líbia. En temps de Dioclecià, al final del segle III dC, Roma administrava 372 vies amb 85.000 km d'extensió. La xarxa viària principal durant l'Alt Imperi, però, es calcula *grosso modo* en 150.000 km, al llarg dels quals hi havia disponibles els serveis de posta, sense comptar les vies d'importància secundària.

7.1. Les rutes de l'Imperi

En el camp de les comunicacions, els romans continuaren una tasca començada pels etruscos i els grecs de manera fraccionària. El seu gran repte fou el traçat de camins de caràcter estratègic, amb llargs trajectes que permetien desplaçaments a països llunyans. El procés d'unificació política i d'assentament de colònies amb llurs centuriacions es va estendre inicialment cap al sud de la península Itàlica, per la rica regió de la Campània i en direcció a les ciutats gregues de la Magna Grècia. Prompte, però, va dirigir-se també cap al nord, cercant la planúria del Po. D'aquesta manera va anar estenent-se una complexa xarxa viària que començava a Roma i adoptava una disposició radial característica. Després, entre les grans rutes estratègiques es va teixir una xarxa secundària que unia les ciutats i va formar una densa trama viària.

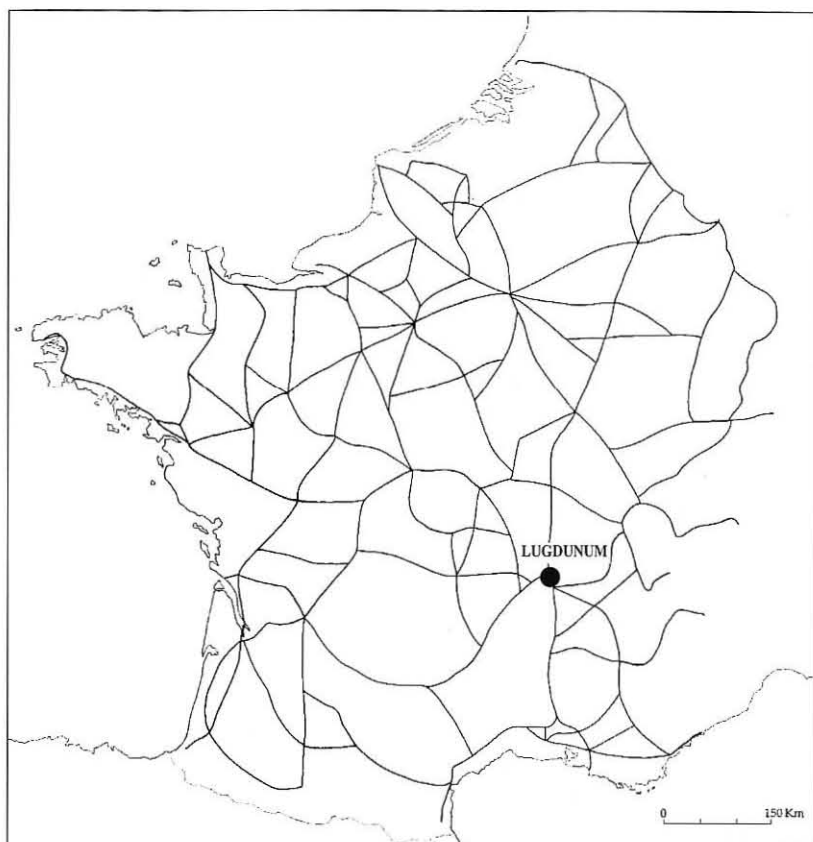
Una de les vies més antigues fou la *Via Salaria*, que prenia el nom de l'actiu comerç de la sal que s'efectuava a Roma i es dirigia per la Sabina i el *Picenum* al litoral adriàtic. La major part de les vies, però, eren conegudes pels noms de llurs constructors, normalment personatges que ocupaven les més altes magistratures de la República. La primera de les vies de llarg traçat fou la *Via Appia*, construïda pel censor *Appius Claudius* el Cec l'any 312 aC, que es dirigia per la Campània fins a *Capua*. Posteriorment, fou prolongada per *Beneventum* fins a *Tarentum* i *Brundisium* (Brindisi) (264 aC), destacat port d'embarcament cap a Grècia, on enllaçava amb la *Via Egnatia*, la primera construïda fora d'Itàlia (148 aC). Per l'interior, la *Via Latina* es dirigia a aquesta mateixa ciutat per *Cassinum*. Des de *Beneventum*, la *Via Minucia* (255 aC) seguia pel nord fins a *Brundisium* per *Barium*. Pel sud, la *Via Annia* (131 aC) seguia per l'interior fins a *Rhegium* (Reggio). Més de dos segles després tingué lloc una de les darreres realitzacions viàries al sud de la península Itàlica, la *Via Domitiana* (95 dC), la qual, travessant les marjals litorals, anava per *Cumas*, *Puteoli* (Pozzuoli) i *Neapolis* (Napoli) i seguia el litoral fins a Calàbria.



Les vies romanes d'Itàlia i Sicília.

Amb la conquesta del nord d'Itàlia es va traçar la *Via Flaminia* (220 aC) que travessava l'Úmbria i es dirigia cap a la costa adriàtica fins a *Fanum Fortunae* (Fano). Pel litoral adriàtic seguia la *Via Popillia* (132 aC) des d'*Ancona*, al sud, per *Ariminium* (Rimini) i *Ravenna*. Des de Roma, la *Via Cassia* (154 aC) seguia per *Clusium* (Chiusi) fins a *Arretium* (Arezzo); una altra *Via Flaminia* (187 aC) seguia des d'aquesta localitat per *Florentia* fins a *Bononia* (Bologna), des d'on la *Via Annia* (153 aC) continuava per *Patavium* (Padova) fins a *Aquileia*. Des d'*Ariminium* la *Via Aemilia* (187 aC) es dirigia cap al NW per *Bononia*, *Mutina* (Modena) i *Parma* fins a *Placentia* (Piacenza). Des d'allí hom podia arribar a *Augusta Taurinorum* (Torino) per la *Via Fulvia*, construïda pel cònsol epònim, el primer en travessar els Alps amb un exèrcit el 125 aC. La *Via Postumia* (148 aC) enllaçava *Aquileia* i *Genua* (Génova) per *Cremona* i *Verona*. Per la costa de la mar Tirrena seguia la *Via Aurelia* fins a *Cosa* (241 aC), prolongada posteriorment fins a *Populonia* (119 aC); des d'aquesta ciutat, la *Via Aemilia Scauri* (107 aC) seguia la costa per *Pisae*, *Luna* i *Genua* fins a *Sabatia*. A continuació, la *Via Iulia Augusta* travessava els Alps Marítics i es dirigia a la Gàl·lia per *Nicaea* (Nice) i *Forum Iulii* (Fréjus).

A França, la via més antiga era la *Domitia*, construïda després del 118 aC pel procònsol *Cn. Domitius Ahenobarbus*, que seguia la costa de la Narbonense per *Nemausus* (Nîmes), *Narbo Martius* (Narbonne) i *Ruscino* (Castell Rosselló). Després del viatge d'August a la Gàl·lia el 27 aC, Agripa es va encarregar de la realització d'un ambiciós pla d'organització de les províncies i



*Les vies romanes de la Gal·lia,
Germània i Bèlgica.*

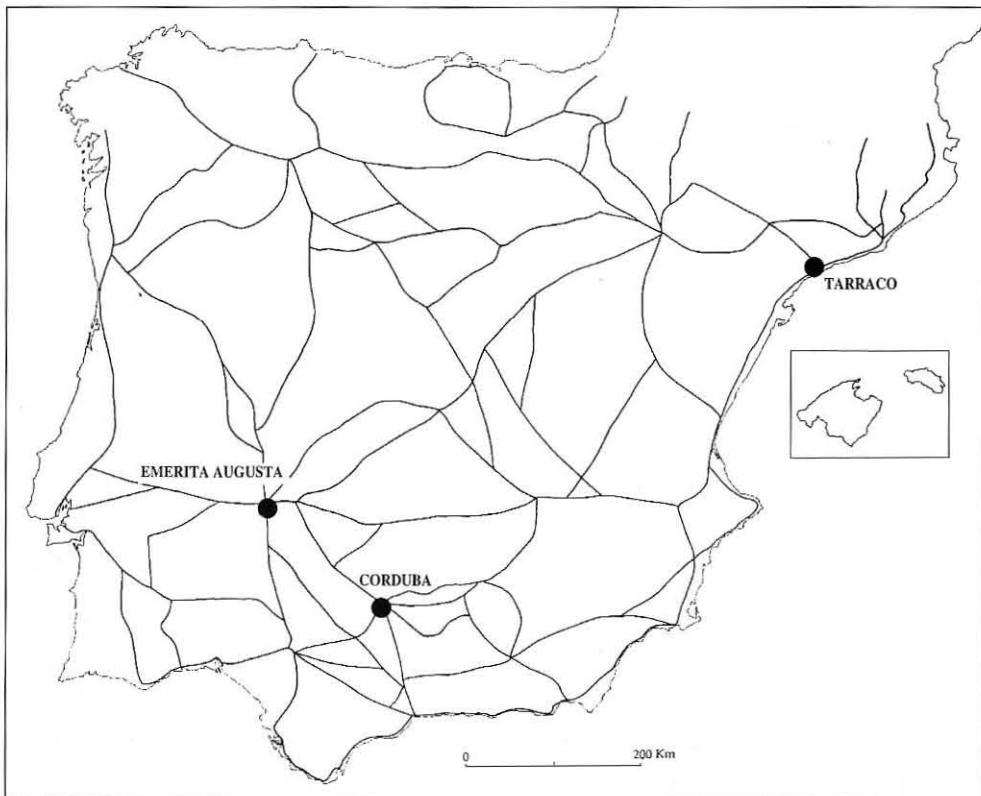
va dissenyar un traçat viari que descansava sobre un gran eix S-N que seguia el riu Roine i prenia com a centre *Lugdunum* (Lyon), des d'*Arelate* (Arles), en la costa, fins a *Augusta Treverorum* (Trier). Aquest eix estava travessat per altres vies diagonals amb direcció SE-NW, com ara la que des de *Geneva* (Génève) seguia per *Augustodunum* (Autun) i *Lutetia* (Paris) fins a *Rotomagus* (Rouen), i la que des de *Besontium* (Besançon) anava per *Durocortorum* (Reims) fins a *Bononia* (Boulogne), port de la flota de la Mànega (*Classis Britannica*). Prop de *Valentia* (Valence), al sud de Lyon, arribava una ruta transalpina que venia des d'*Augusta Taurinorum* per *Brigantium* (Briançon). Altres rutes travessaven en sentit E-W l'Aquitània, com ara la Via d'Agripa esmentada per Estrabó, possiblement l'eix principal de la província, que des de *Lugdunum* anava a *Mediolanum Santonum* (Saintes) per *Augustonemetum* (Clermont-Ferrand) i *Augustoritum* (Limoges), tres fundacions augustes. Un segon eix N-S travessava per l'oest l'Aquitània des de *Rotomagus*, per *Autricum* (Chartres), *Caesarodunum* (Tours), *Limonum* (Poitiers) i *Burdigala* (Bordeaux) fins al Pirineu, per on entrava a Hispània. El tercer dels principals passatges a Hispània anava des d'*Augustoritum* per *Aginnum* (Agen) fins a *Lugdunum Convenarum* (Saint-Bertrand-de-Comminges). Des de *Burdigala*, un altre eix E-W travessava l'istme per *Tolosa* i *Carcaso* (Carcassonne) fins a *Narbo*.

D'aquesta manera s'estengué una densa xarxa viària, els canemassos de la qual foren les rutes estratègiques que permetien l'accés de les legions a les fronteres de l'Imperi: el *limes* que

Adrià va construir a Britània entre el Tyne i el Solway Firth per a la contenció dels bel·licosos pobles d'Escòcia, al qual es dirigia un gran eix viari des de *Londinium* (London); el *limes* traçat al llarg dels rius *Rhenus* (Rin) i *Danuvius* fins a la Mar Negra per Germània, Rècia, Nòrica, Panònia, Dàcia i Mèsia, amb fites tan conegudes com *Traiectum* (Utrecht), *Colonia Agripinna* (Köln), *Vindobona* (Wien), *Aquincum* (Budapest) i *Singidunum* (Beograd); el *limes* de l'Eufrates i de *Palmyra* a la sempre conflictiva zona del Pròxim Orient, on els romans heretaren una avançada xarxa viària construïda per l'Imperi Persa i els regnes selèucides; finalment el *limes* meridional de l'Imperi que al nord d'Àfrica aïllava la fèrtil franja costanera de les incursions de les tribus nòmades del desert, amb un gran eix que al llarg de 3.500 km s'estenia en direcció E-W des d'Alexandria fins a *Tingi* (Tànger) per Egipte, Cirenaica, Líbia, Àfrica Proconsular, Numídia i Mauritània, amb fites tan importants com *Icosium* (Alger) i *Carthago*.

7.2. La xarxa hispànica

La referència de Timeu, entre els segles IV i III, a un camí anomenat d'Hèrcules que des d'Itàlia arribava fins a Ibèria, és la primera notícia sobre l'existència d'una ruta de caràcter comercial que devia seguir la costa hispànica. Aquesta notícia deu referir-se a un itinerari indígena, possiblement fraccionat quant a la seua aptitud per a vehicles de transport, el qual degueren seguir els conquistadors romans en la seua penetració cap a l'interior de la península. Posteriorment, a mitjan segle II aC, Polibi refereix que aquesta gran ruta havia estat amidada i



amollonada pels romans. Tanmateix, els mil·liaris més antics entre els conservats són posteriors, per la qual cosa no hi ha unanimitat entre els investigadors a l'hora d'interpretar aquesta referència.

Les primeres actuacions viàries es documenten mitjançant alguns escassos mil·liaris de la darrerria del segle II aC en el NE peninsular, en els territoris de més primerenca romanització. Aquesta xarxa inicial adopta la forma de Y invertida, amb dos braços: l'un segueix la costa cap al sud i l'altre segueix la vall de l'Ebre cap a l'oest. Es tracta de la via costanera que seguia fins a *Tarraco* (Tarragona), de la qual arrancava una altra cap a *Ilerda* (Lleida) i *Celsa* (Velilla de Ebro), construïda pel procònsol *Q. Fabius Labeo*; aquest traçat incipient es completava amb una via secundària que enllaçava Vic (*Auso*) i Caldes de Montbui (*Aquae Calidae*), construïda pel procònsol *Manius Sergius*. Aquests documents d'època republicana, però, són fins ara únics a la península.

Això no obstant, les obres viàries en aquesta època degueren ser molt més importants, almenys pel que fa a les rutes estratègiques, com es pot deduir de l'estudi de les fonts literàries de l'època, segons ha posat en relleu Sillières (1990). Pot servir d'exemple una coneguda carta dirigida a Ciceró per *Asinius Pollio*, procònsol de la província d'Hispania Ulterior l'any 43 aC, en la qual explica que els correus oficials (*nostros tabellarios*) entre *Corduba* i Roma seguien una ruta que travessava el *Saltus Castulonensis*, la Sierra Morena occidental; en trobar-se aquesta regió infestada de bandolers, el correu havia de seguir una ruta marítima. D'això es pot deduir que, al final de la República, no existia una altra ruta terrestre entre *Corduba* i *Tarraco* que aquesta, la mateixa que probablement havia seguit l'any 206 aC Escipió l'Africà durant la segona guerra púnica i, també, la que va seguir Cèsar l'any 46 aC quan, durant la guerra civil, es va traslladar des de Roma fins a *Obulco* en 27 dies. Aquest itinerari, l'anomenat encara camí d'Anníbal, és el que apareix descrit en tres dels Vasos de Vicarello en els primers anys del regnat d'August. Probablement per evitar aquesta inseguretat en les comunicacions, l'emperador va obrir una segona ruta entre *Castulo* i *Carthago Nova*; aquest nou camí és el que menciona el geògraf Estrabó, contemporani d'August, amb un traçat prop de la mar.



El pont d'Alcántara (Cáceres) sobre el riu Tajo, del darrer quart del segle I dC, un dels millors exemples de l'enginyeria romana a Hispania.

Amb la pacificació d'Hispania, l'emperador August va dissenyar un pla general de reorganització en el qual tenien un paper fonamental la fundació de noves ciutats i la construcció d'una xarxa estratègica de grans eixos viaris, no molt diferent de la dissenyada a la Gàl·lia uns anys abans, el més emblemàtic dels quals sens dubte fou el gran eix mediterrani que constitueix la *Via Augusta*. Nombroses ciutats repartides per tota la península, moltes amb apel·latius honorífics en els seus topònims (*Iulia, Augusta*), deuen a August el seu títol de colònia o municipi, entre les quals figuren la *colonia Iulia Ilici Augusta* (Elx) i el *municipium Saguntum*. August va dissenyar un traçat bàsic de forma triangular, adaptat a la forma de la península, que descansava en algunes d'aquestes ciutats: des de *Tarraco*, capital de la província d'Hispania Citerior, un primer eix E-W seguia la vall de l'Ebre per *Caesaraugusta* (Zaragoza) fins a *Asturica Augusta* (Astorga); d'allí, un segon eix N-S baixava per *Emerita Augusta* (Mèrida) i *Hispalis* (Sevilla) fins a *Gades* (Cádiz); el tercer eix, la Via Augusta, tornava en direcció SW-NE des d'aquesta ciutat fins a *Tarraco*. Però el gran abast del programa viari d'August va fer que hagués de continuar, després de la seua mort l'any 14 dC, amb els seus successors al llarg de tot el segle I.

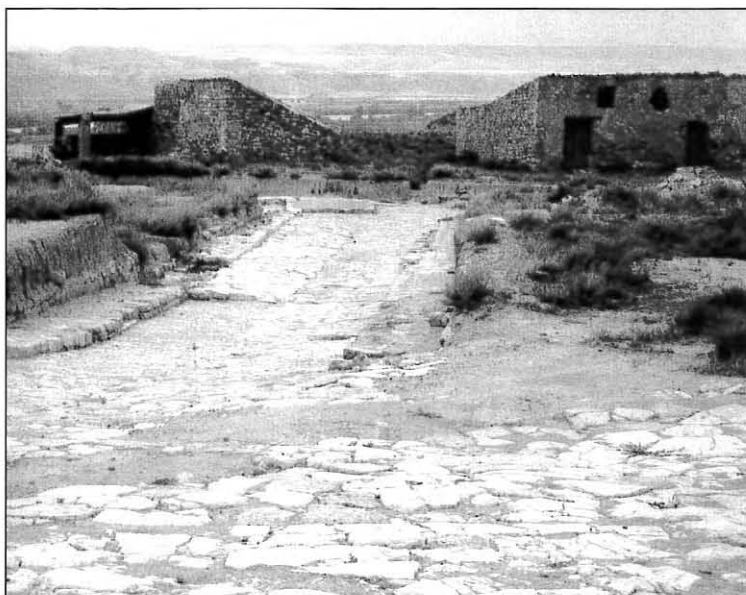
Tarraco, emplaçada en el traçat de la Via Augusta, era el primer gran nus de les comunicacions romanes a Hispania, ja que allí s'iniciava el gran eix E-W del nord de la península. Aquest es dirigia per *Ilerda* a *Caesaraugusta*, amb un doble traçat: al sud per *Celsa* (Velilla de Ebro), conegut també amb el topònim *Via Augusta*, amb quatre mil·liaris d'August de l'any 8 aC, i al nord per *Osca*, amb un mil·liari de Claudi (43 dC). Des de *Caesaraugusta*, la via seguia per *Calagurris* (Calahorra) i *Segisamo* (Sasamón), prop d'on s'ha trobat el darrer mil·liari d'August (6 dC) d'aquesta via, fins a *Asturica Augusta*. Més enllà, la via es prolongava per *Lucus Augusti* (Lugo) fins a *Brigantium* (A Coruña). Aquesta via, que en part va utilitzar més endavant el camí de Santiago, apareix descrita a l'Itinerari d'Antoní com un llarg itinerari de caràcter estratègic entre *Mediolanum* (Milano) i *Legio VII Gemina* (León), amb entrada a Hispania per *Iuncaria* (la Jonquera).

L'estratègica fundació de *Caesaraugusta* va fer d'aquesta ciutat un altre important nus de comunicacions, on conflüen sis vies principals que formaven una característica configuració radial. L'interés d'August per crear enllaços amb les terres septentrionals es va concretar amb la construcció d'una primera via que es dirigia a *Pompaelo* (Pamplona), important enclavament en les comunicacions ultrapirinèniques, amb tres mil·liaris dels anys 9-5 aC. Des del gran eix E-W es van traçar altres vies en direcció nord fins al litoral cantàbric, com ara la que des dels voltants de *Segisamo* es dirigia per *Pisoraca* (Herrera del Pisuerga) i *Iuliobriga* (Retortillo) fins a *Portus Blendium* (Suances), citada en les Tàbules d'Astorga, possiblement una de les darreres actuacions viàries d'August a Hispania, a la qual pertany el mil·liari de Menaza (Palencia) de l'any 12 dC.

Des d'*Asturica*, important nus de comunicacions del NW, seguia una altra via fins a *Bracara Augusta* (Braga), amb mil·liaris datats entre els anys 3 aC i 11 dC, la qual recorria el litoral portugués i passava per *Portus Cale* (Porto), *Conimbriga* (Codeixa a Velha) i *Scallabis* (Santarem), fins a *Olissipo* (Lisboa), des d'on seguia per *Salacia* (Alcacer do Sal) fins a *Ossonoba* (Estoy, Faro), a la costa meridional portuguesa, en un itinerari mencionat per l'Anònim de Ravenna. Des d'allí una altra via es dirigia cap a l'est, passant per *Onoba* (Huelva), fins a *Hispalis* (Sevilla), important nus de comunicacions del sud de la península. Amb la fundació d'*Emerita Augusta*, des d'*Asturica* es va traçar un altre gran eix en direcció N-S, l'anomenada Via de la Plata, que passava per *Salmantica* (Salamanca) i arribava a *Hispalis*, on connectava amb la Via Augusta. Aquesta via la degué començar Tiberi, de qui es conserva un mil·liari dels anys 25-26 dC, i continuar Claudi, amb altres dos dels anys 50-51, i Neró, amb 6 més dels anys 58-59. D'aquesta manera es tancava el circuit que comunicava les zones de major importància estratègica d'Hispania.

El disseny inicial es va completar amb el traçat d'altres vies que travessaven l'extens territori de la Meseta en diferents direccions. Des de *Caesaraugusta* una altra via mencionada per l'Itinerari d'Antoní es dirigia en sentit E-W fins a *Asturica Augusta* passant per *Numantia*, *Uxama* (Burgo de Osma), *Clunia* (Peñalba del Conde) i *Septimanca* (Simancas), amb mil·liaris de Tiberi dels anys 33-34 dC. Des de *Numantia* seguia una via secundària que es dirigia cap a Burgos, en el traçat de la qual, prop de Vinuesa (Soria), hi ha una inscripció rupestre del segle II dC que la denomina *Via Augusta*. També des de *Caesaraugusta*, una altra via esmentada per l'Anònim de Ravenna es dirigia en sentit NE-SW per *Bilbilis* (Calatayud), *Segontia* (Sigüenza), *Complutum* (Alcalá de Henares) i *Toletum* fins a *Emerita*. En sentit E-W una altra via mencionada per l'Itinerari d'Antoní començava a *Olissipo* i, passant per *Emerita* i *Sisapo*, es dirigia fins a *Carthago Nova*. Des d'aquesta important ciutat portuària, constituïda en el nus de comunicacions del SE, un altre eix mencionat parcialment per l'Itinerari d'Antoní es dirigia cap al NW per *Titulcia*, veritable *umbilicus* de la xarxa viària hispànica, *Segovia* i *Cauca* fins a *Septimanca*. Un altre eix N-S, mencionat per l'Itinerari d'Antoní, travessava el Pirineu pel Puerto de Palo (Ansó), es dirigia a *Caesaraugusta* i seguia per terres de Teruel, Cuenca i Albacete, fins a enllaçar a *Saltigi* (Chinchilla) amb el camí d'Anníbal i dirigir-se després per Ciudad Real fins a *Laminium* (Fuenllana).

La datació del moment de construcció de bona part d'aquestes vies no és fàcil, ja que algunes no conserven mil·liaris o els que coneixem pertanyen a emperadors que hi van fer obres posteriors de reparació. En el millor dels casos, la conservació d'algun mil·liari més antic permet determinar-ne la datació més probable. Per exemple, a Aragó la via que enllaçava *Turiaso* amb *Augustobriga* conserva un mil·liari de Tiberi (32-33) (Magallón, 1987). A Cantàbria, des de la via procedent de *Burdigala* (Bordeaux) arranca una altra fins a *Flaviobriga* (Castro Urdiales), en la costa, a la qual pertanyen tres mil·liaris, un de Tiberi (33-34) i dos de Neró (54-55) (Iglesias y Muñiz, 1992). A Galícia la via que des de *Lucus Augusti* (Lugo) es dirigia a *Iria Flavia* conserva mil·liaris de Calígula (40). El legat de la província Tarraconense C. *Calpetanus*



El carrer II de Celsa (Velilla de Ebro, Zaragoza), colònia fundada l'any 44 aC a la vall de l'Ebre.

va construir l'anomenada *Via Nova* entre *Asturica* i *Bracara*, amb mil·liaris de l'emperador Titus (79-80).

Durant el segle II, l'activitat viària dels emperadors –especialment important amb Trajà– es va centrar sobretot en el manteniment i reconstrucció de les vies, com s'ha posat en relleu a la Meseta nord (Gómez Santa Cruz, 1992). Nombrosos mil·liaris recorden els seus treballs: només a la Via de la Plata se'n coneixen 17. Aquesta activitat rectora continua amb l'emperador Adrià, de qui es coneixen 27 mil·liaris al voltant de *Bracara Augusta* i altres 15 en el sector lusità de la Via de la Plata. Potser la darrera via construïda *ex novo* a Hispània fou una curta variant per l'oest entre *Italica* –la ciutat natal d'Adrià (117-138)– i la ruta principal entre *Hispalis* i *Emerita*, de 26 milles (38,5 km) de longitud, amb mil·liaris de marbre blanc que tenen una cartel·la amb un senzill text explicatiu de la paternitat de l'obra: *Hadrianus Augustus fecit*.

Pel que fa a les comunicacions ultrapirinèniques, en els itineraris –i particularment en el d'Antoní– apareixen tres rutes principals que travessen el Pirineu i en els tres casos el topònim utilitzat és el mateix: *Summus Pyrenaeus*. La primera, el travessava pel seu extrem oriental, a la Jonquera, on començava la Via Augusta. La segona, el travessava pel seu extrem occidental, en la ruta *De Hispania in Aequitania. Ab Asturica Burdigalam* que des de *Pompaelo* es dirigia fins a Bordeaux passant per Roncesvalles. La tercera era una ruta entre *Caesaraugusta* i *Beneharnum*, a la Gàl·lia, que remuntava el riu Gállego i travessava el Pirineu pel Puerto de Palo (Ansó), com demostra la inscripció de Siresa, de temps de l'emperador Màxim (383), en la qual es denomina *viam famosam*, probablement per a diferenciar-la d'altres passos pirinencs secundaris, i es dóna compte de la seua reconstrucció i de les causes de la seua degradació (*hibernalibus aquis*: 'per acció de les aigües hivernals') (Magallón, 1987), en la que probablement siga l'última referència epigràfica de la reparació de calçades romanes a Hispània.

Després de segles d'actuacions, la xarxa viària hispànica de caràcter oficial comprenia –segons l'itinerari d'Antoní– 34 camins dels 374 de tot l'Imperi, amb un total de 6.395 milles que fan 10.300 km. Si hi afegim les vies secundàries i les de caràcter municipal, podem fer-nos una idea aproximada de l'extensió i la complexitat de la xarxa viària que els romans van bastir a la península Ibèrica.

7.3. Les vies romanes al País Valencià

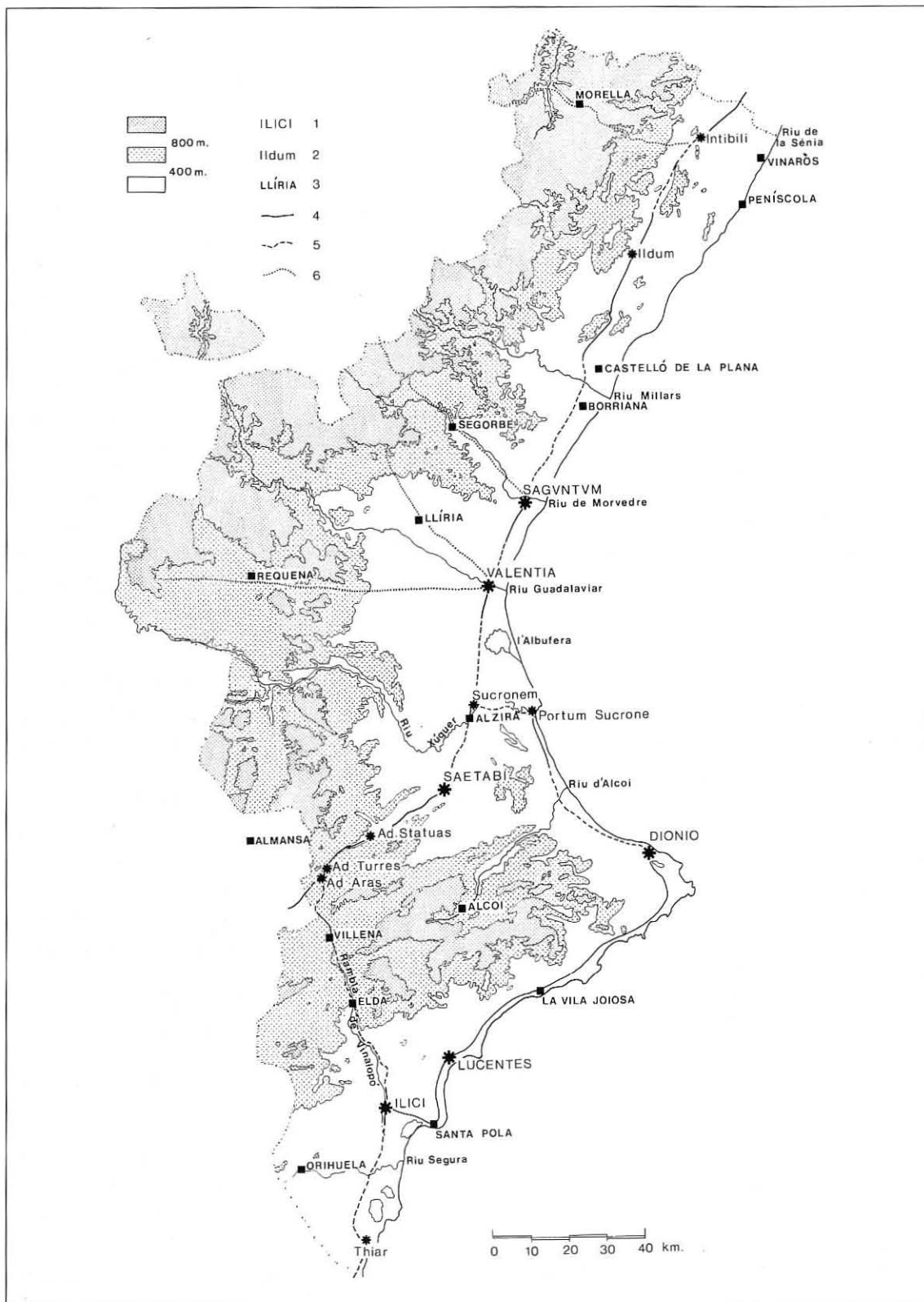
L'ús del carro en època pre-romana està ben documentat al País Valencià. La cultura ibèrica, coneixedora d'aquests vehicles, va desenvolupar una xarxa viària de caràcter local i possiblement fraccionada al voltant dels més importants nuclis urbans, potser amb l'excepció de l'esmentada Via Heraklea al llarg de les planes litorals. La presència de roderes en els camins d'accés d'importants assentaments ibèrics almenys des del segle IV, com en l'accés oest a la ciutat de *Arse/Saguntum*, relacionades amb la muralla del mateix segle; a la Bastida de les Alcuses (Moixent), també del segle IV; en un carrer de la ciutat de Los Villares (Caudete de las Fuentes); i sobretot en els impressionants camins de la ciutat del Castellar de Meca (Ayora) (Broncano i Alfaro, 1990) demostren fins a quin punt l'ús d'aquests vehicles estava difós entre els diferents pobles ibèrics. Es facilitava així una fluida comunicació entre la ciutat i el seu territori, fonamental per al desenvolupament econòmic. D'altra banda, la difusió de productes d'importació per terres de l'interior a partir dels ports comercials, des de les ceràmiques fenícies dels segles VII-VI fins a les gregues dels segles V-IV, prova l'existència de camins de penetració activament utilitzats per al comerç.

Aquest estat de coses no degué canviar de manera notable en els dos primers segles d'ocupació romana, potser amb l'excepció del condicionament del gran eix viari que permetia les comunicacions amb Roma. L'emperador August va efectuar importants obres en aquest camí i el va dotar d'una sèrie d'escales per al correu; aleshores degué començar la construcció d'altres camins que continuaria al llarg dels dos segles següents. D'aquesta manera va anar teixint-se una densa trama viària de la qual tenim testimoni parcial en els itineraris, particularment en els més tardans, amb les estacions oficials del *cursus* i possiblement alguns establiments privats, però que en determinats casos va ser ignorada per aquests documents.

La Via Augusta apareix mencionada amb el seu traçat complet per terres valencianes en l'Itinerari d'Antoní i en l'Anònim de Ravenna i, parcialment des d'*ad Turres*, en els Vasos de Vicarello, ja que aquests segueixen el vell camí pre-august que porta directament a *Castulo*, l'anomenat camí d'Anníbal. És precisament la font més tardana, l'Anònim de Ravenna, la que menciona uns altres camins secundaris de diferents característiques, problemàtics en el seu traçat, però que permeten fer-se una idea de la complexitat de la xarxa viària. Es tracta d'un itinerari costaner que es prolonga des de *Sucro* fins a *Ilici* i d'una via de penetració cap a l'interior des de la primera estació de la Via Augusta en terres valencianes, *Intibili*, fins a *Contrebia* (Botorrita), prop de *Caesaraugusta*. Resulta evident que els itineraris ometen altres camins importants, com ara la ruta litoral entre els rius de la Sénia i el Millars, la ruta del Palància i el camí que des de *Valentia* cercava terres de Cuenca. Caldria afegir-hi nombroses vies d'interés comarcal –les *viae vicinales*– i local fins arribar als camins particulars. Tan sols així ens podríem fer una idea de la complexitat del mapa de carreteres que l'Imperi Romà va traçar en les nostres terres.



Carrer de la ciutat ibèrica del Castellar de Meca (Ayora). Fotografia de S. Broncano.



Les vies romanes al País Valencià.

7.3.1. La Via Augusta

La Via Augusta és, sens dubte, el gran eix de comunicacions del territori valencià en època romana. El paper econòmic de les grans vies, eixos de fixació del poblament i de valoració de les terres, queda ben palés en aquesta via que unia bona part de les ciutats romanes del País Valencià (*Saguntum, Valentia, Saetabis, Ilici*) i feia de *kardo* d'algunes centuriacions. Es tracta, per tant, de l'eix vertebrador d'un territori que concentrava al seu voltant bona part de la població i de la riquesa del país.

El seu traçat es correspon en línies generals amb el d'un vell camí ibèric que els romans van seguir en la conquesta de la península. L'emperador August el va reconstruir entre els anys 8 i 2 aC i el va dotar d'un servei de posta que garantia la rapidesa en la tramesa de la informació. Però a l'hora de fixar-ne el traçat per enllaçar amb la vall del Guadalquivir, veritable espina dorsal de la Bètica, no va seguir el vell itinerari pel *Saltus Castulonensis*, sinó que com explica Estrabó va decidir fer-lo passar per *Carthago Nova* i desviar-lo per la vall del Vinalopó, una important ruta natural que permetia accedir de nou a la plana litoral. Amb la potenciació d'aquest nou traçat, l'accés a Andalúcia es podia fer per dos camins, el més antic dels quals, l'interior, es coneix amb el topònim de camí d'Anníbal. Tots dos es retrobaven a *Castulo*, però el que travessa Murcia i Almeria correspon a la Via Augusta. Quan August va acabar la seua construcció va voler deixar constància de la magnitud d'aquesta obra. La menció *ad Oceanum* que apareix en alguns mil·liaris de la Bètica, reflecteix sens dubte el caràcter propagandístic que hom volgué imprimir a aquest itinerari que, des de Roma, permetia arribar a l'Atlàntic, un dels límits del món aleshores conegut, representat en la ciutat de *Gades*, fins a on havien arribat les conquestes de l'imperi que governava.

Aquesta via, la més llarga de tota la península, reuneix un dels conjunts de mil·liaris més importants de tot Hispània, amb almenys 96 monuments distribuïts de la següent forma: 22 a Catalunya, 20 al País Valencià i 54 entre Murcia i Andalúcia. A l'emperador August n'estan dedicats 18, amb una diferent datació entre els 9 trobats entre el Pirineu i *Castulo*, dels anys 8-7 aC, i els 9 trobats entre aquesta ciutat i *Gades*, de l'any 2 aC. En els segles posteriors la via degué ser objecte de reparacions parcials, a jutjar per la quantitat de mil·liaris que hi trobem; alguns, però, deuen tenir només un caràcter propagandístic, particularment els del segle III. Podem fer una breu relació ordenada cronològicament dels 71 mil·liaris d'atribució segura: 4 de Tiberi (36 dC), 3 de Calígula (39), 3 de Claudi (41-50), 4 de Neró (55), 5 de Domicià (90), 1 de Nerva (97), 3 de Trajà (97-117) i 2 d'Adrià (117-138). Després d'un buit general a tota la xarxa hispànica de 75 anys, als segles III-IV els mil·liaris esdevenen més nombrosos: 8 de Caracal·la (211-217), 3 de Maximí Traci (235-238), 2 de Deci (250), 1 de Trebonià Gal (252), 1 d'Aurelià (270-275), 1 de Numerià (282-283), 1 de Galeri (293-311), 1 de Maximí Daia (305-310), 2 de Constantí (306-324), 1 de Crisp (317-326), 3 de Constantí II (310-337) i 1 de Constanci II (324-361). Els mil·liaris més tardans es troben a Catalunya: 1 de Magnenci (350-353), 1 de Julià (360-363) i 1 de Teodosi i Honori (393-395).

D'aquesta relació, preparada a partir dels estudis regionals, poden fer-se algunes deduccions d'interès per a la història de la via. La seriació cronològica dels mil·liaris d'August en dos trams des del *Summus Pyrenaeus* fins a *Castulo*, amb una datació entre els anys 8 i 7 aC, i des d'aquesta ciutat fins a *Gades*, amb una datació de l'any 2 aC, reflecteix, sens dubte, la construcció progressiva de la via des del Pirineu, amb l'agrupació dels mil·liaris en dues dates, possiblement com a culminació d'uns treballs que degueren iniciar-se després de la visita de l'emperador a Hispània els anys 15-14 aC, amb una duració aproximada de 12 anys. La resta correspon



Vista aèria de la Via Augusta al pla de l'Arc (la Plana Alta). Fotografia de J. Piqueras.

als emperadors en el regnat dels quals es van efectuar obres de reparació d'una importància que, en la majoria dels casos, resulta difícil de determinar. Destaca la successió d'emperadors durant els segles I-III, amb l'absència de Claudi, fins a Adrià. En el segle III sembla raonable pensar en unes obres generals sota el regnat de Caracal·la (211-217 dC); després, la proliferació de mil·liaris dels diferents emperadors, que en alguns casos se succeïen vertiginosament al cap de l'Imperi, fa pensar en la utilització d'aquests monuments com a simples instruments propagandístics. Durant el primer terç del segle IV sembla que es reprenen els treballs de reparació amb Constantí. Finalment, és a Catalunya on apareixen els testimonis més tardans, ja a les acaballes del segle IV.

Per tal d'oferir un quadre sinòptic de les distàncies assenyalades pels itineraris per als diferents trams de la via, podem recórrer a l'Itinerari d'Antoní, l'únic que inclou tot el traçat. L'acarament amb els altres itineraris, singularment amb els Vasos de Vicarello, és inevitable i posa de manifest nombroses diferències.

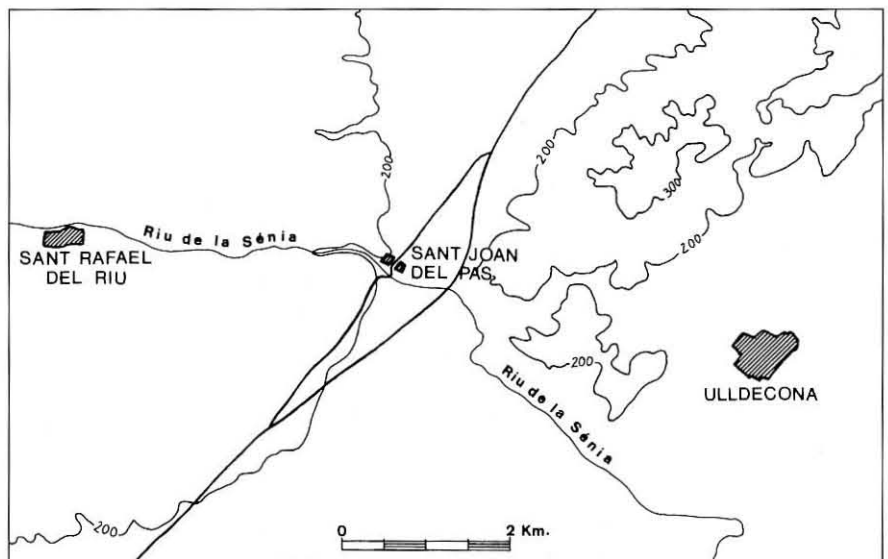
El primer tram de la via des del *Summus Pyrenaeus* (el Portús), a la frontera entre la Gàl·lia i Hispània, fins a *Dertosa*, tenia 231 mp (342,2 km). Des de *Dertosa* fins a *ad Turres* hi havia 174 mp (257,7 km). Des d'aquesta estació fins a *Carthago Nova* hi havia 124 mp (183,7 km). Des d'aquesta ciutat fins a *Castulo* hi havia 203 mp (300,7 km). Finalment, des de *Castulo* fins a *Gades* hi havia 273 mp (404,4 km). El còmput total és de 1.005 milles (1.488 km). Els errors en aquestes distàncies són en ocasions importants, com ara a la vall del Vinalopó, on s'indiquen 48 mp entre *Ello* i *Ilici* passant per *Aspis*, quan la distància real deu ser d'uns 36 km (24 mp).

Pel que fa al seu traçat per terres valencianes, el tram millor estudiat ha estat el de les comarques septentrionals, on els treballs de Chabret (1978), Huguet (1916) i Senent (1923) al principi de segle van resoldre un bon grapat de qüestions, singularment el seu pas pels corredors interiors al nord del Millars i no per la plana litoral, com havien mantingut Escolano (1611) i Diago (1613). Més endavant, el traçat fou objecte d'un estudi general entre *Dertosa* i *Carthago Nova* per part de Morote (1979a i b) i, més recentment, per part de Sillières (1990) des de *Sucro* cap al sud. L'escassetat de mil·liaris en els dos terços meridionals del seu traçat valencià, i també el reaprofitament del curs de la via en camins i carreteres fins a l'actualitat, fan difícil en molts casos proposar itineraris concrets en aquesta zona; ens limitarem aleshores a exposar les diferents hipòtesis existents. La descripció que segueix reflecteix aquesta desigualtat en el nostre coneixement de la Via Augusta al seu pas per terres valencianes.

7.3.1.1. De Dertosa a Sucro

Al sud de *Dertosa*, en la primera etapa de 27 mp (40 km) entre aquesta ciutat i la posta d'*Intibili*, la via seguia el camí de la Galera pels termes de Godall i Ulldecona amb un traçat rectilini. A 1,7 km del riu de la Sénia, a l'altura del camí de Sant Jaume que el travessa perpendicularment, aquest camí es divideix: un braç segueix recte fins a Sant Joan del Pas, per on travessa el riu en un tram encaixat que obliga el camí a descriure uns revolts tancats per tal de salvar el pendent; l'altre braç segueix amb un traçat curvilini i mig abandonat i travessa el riu uns 750 m cap a l'est, en un lloc on aquest no va tan encaixat i el camí pot salvar el desnivell amb una senzilla rampa. Ambdós camins tornen a trobar-se, ja en terres valencianes, a poc més de 4 km al sud de la bifurcació. Segons Morote (1979a), la via seguia el primer traçat i travessava el riu per Sant Joan del Pas. Aquest llogaret del municipi d'Ulldecona fins i tot recorda l'origen en el seu topònim. Això no obstant, a l'altra banda del riu, ja en terres valencianes, el camí que segueix un traçat completament rectilini en un tram de 3,5 km és precisament el que travessa el riu pel qual situat més cap a l'est, el camí Vell de Tortosa, mentre que l'altre s'uneix al primer en diagonal des de Sant Joan. El camí principal, doncs, sembla ser el més oriental, el que, a més, té un pas del riu més accessible. No pot excloure's, però, l'existència d'un doble traçat des de l'antiguitat.

A l'encreuament amb el camí de la Fusta, on es conserven les ruïnes d'un hostel, Senent (1923) cita «vestigis de camí formats per llarga fila de pedres gruixudes i restes d'empedrat», visibles encara fa pocs anys i ja desapareguts. A continuació s'observa en el traçat de la via un lleu canvi d'orientació cap al sud en un tram rectilini d'1,6 km; després segueix amb un traçat més irregular fins al riu Cervol. El pas d'aquest riu, profundament encaixat, obliga la via a guanyar el desnivell amb prolongades rampes; la del costat sud, de poc més de 4 m d'amplària, presenta unes parets verticals de més de 5 m. Més endavant, al collet Roig es va trobar el primer miliari valencià. A continuació, la via segueix un traçat sinuós fins a Traiguera; en alguns trams s'apro-



Croquis del doble traçat existent als dos costats del riu de la Sénia.



Rampa de descens de la via a la vora meridional del riu Cervol.

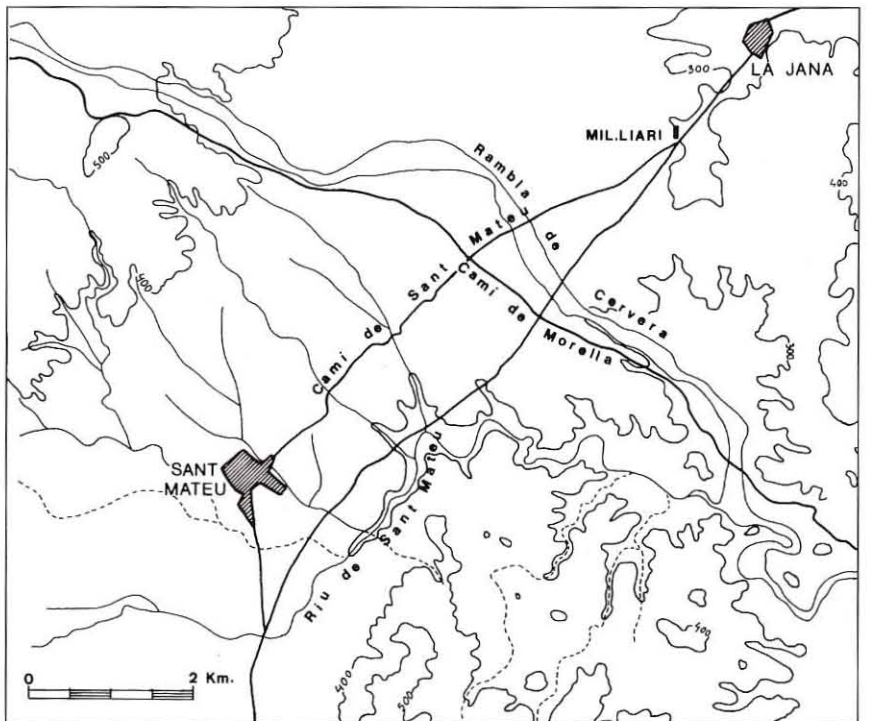
xima a la carretera de Sant Rafael i resulta impracticable. Entre Traiguera i la Jana la via desapareix en un primer tram sota la carretera, després s'entrevessa amb ella i segueix un traçat més recte fins a desaparèixer de nou en les proximitats d'aquesta població. A continuació de la Jana, el camí Vell de Sant Mateu se separa de la carretera local just en el lloc on estava situat el mil·liari d'aquella localitat, a una distància aproximada d'una milla. Des d'allí es dirigeix per l'oest de la carretera cap a la rambla de Cervera, que travessa a gual sense dificultats per l'escàs desnivell existent, i segueix fins a l'encreuament amb el camí de Morella. Després guanya el fort desnivell d'una lloma amb un traçat recte, travessa el barranc del Bassot amb rampes pronunciades que en part estalvia un pont modern i arriba a Sant Mateu.

Els assentaments romans comencen a sovintejar al llarg de la via, n'assenyalen el curs i manifesten l'existència d'un poblament dispers que en part ha perdurat en els actuals nuclis: Traiguera (Rosas, 1987), la Jana i Sant Mateu –on tradicionalment s'ha reduït *Intibili*–, a més de la vil·la de les Carrasques (la Jana), han proporcionat restes romanes (Arasa, 1987a). Qualsevol d'aquests llocs escalonats al llarg de la via i pròxims entre si pot ser aquesta posta: cal recórrer als amidaments i resseguir la via de *Contrebia* esmentada per l'Anònim de Ravenna per tal d'afinar un poc. Segons les distàncies, Saavedra (1863) la situava a mitja llegua al sud de la Jana, aproximadament on es troba la vil·la de les Carrasques que aquest enginyer de camins desconeixia. Senent (1923) la situava entre Traiguera i la Jana. Per a Morote (1979a) la distància mencionada s'acompleix a Traiguera. Des de la Jana encara pot seguir-se el camí de Xert que continua cap a Morella, tal vegada amb el mateix traçat de l'esmentada via de *Contrebia*. Aquest pot ser un argument per a la seua reducció en aquesta població, però la importància de les restes arqueològiques trobades a Traiguera és avui un argument de pes per mantenir-hi la reducció.

El camí descrit entre la Jana i Sant Mateu, encara que compta amb la presència dels assentaments romans de les Carrasques i de Sant Mateu per a provar la seua antiguitat, no és l'únic possible i pot correspondre al camí Reial, en la construcció del qual degué resultar determinant



Tram recte de la via al nord de Sant Mateu.



Croquis del doble traçat existent entre la Jana i Sant Mateu.

l'emplaçament d'aquesta important població. Morote (1979a) proposa un altre traçat per la carretera de la Jana a Sant Mateu fins a l'encreuament amb la de Benicarló, on el camí vell ha desaparegut sota l'asfalt. Des d'ací el camí reapareix en un tram que travessa en línia recta una llo-ma a l'oest de la carretera, on aquesta descriu una àmplia essa per tal de salvar el pendent. Després desapareix de nou davall la carretera fins a l'altura del cementeri; ací aquella gira cap a l'oest per a dirigir-se a Sant Mateu, mentre que el camí segueix cap al sud –quasi perdut en un

primer tram— fins a enllaçar de nou amb el camí que ve de la població. Els petits assentaments romans del Bassot i de la font del Senyor, situats prop d'aquest camí, donen suport a aquest traçat, però no permeten donar una solució definitiva al problema. Per determinades característiques, com els traçats rectilinis en trams amb fort pendent, ambdós camins poden tenir un origen romà; també els dos sembla que han estat utilitzats fins a la construcció de la carretera moderna. L'emplaçament del mil·liari de la Jana, tot just en la bifurcació d'ambdós camins, no ajuda a esclarir el dilema. No pot descartar-se, per tant, que —potser com en el cas de Sant Joan del Pas— ens trobem amb un doble traçat de la via. L'oriental, que no es desvia cap a l'oest per entrar a Sant Mateu i segueix un traçat rectilini, sembla el de major antiguitat. El fet que travesse una zona endorreica al terme de la Jana (les Llacunes), pot haver obligat a fer una desviació per l'oest, però que aquesta arribi fins a Sant Mateu respon probablement a la presència d'un nucli de població.

Des de la unió d'ambdós camins continua cap al sud el camí de les Conteres o de la Llacuna, al qual se superposa en un curt tram la carretera C-238. La presència de bassals endorreics en el tram comprès entre Sant Mateu i la Salzedella (les Llacunes) degué condicionar el traçat de la via (Mateu, 1982), la qual segueix probablement el mateix de la carretera per la zona més alta situada a l'est fins a aquesta localitat.

Entre *Intibili* i *Ildum* els itineraris assenyalen 24 mp (35,5 km). Des de la Salzedella, el camí de València juga a entravessar-se amb la comarcal C-238 fins a les Coves de Vinromà; la vil·la dels Tossalets, d'on procedeix part d'un monument funerari (Abad, 1986), queda un poc apartada cap a l'oest. Des d'ací fins a Vilanova d'Alcolea la via ha estat estudiada per Esteve (1992). Prop del barranc de la Pedra Llarga devia trobar-se el mil·liari citat per Cabanilles (1795). Més endavant travessa a gual el barranc de la Penya-roja mitjançant una rampa encaixada. Després la via abandona la carretera i fa de partió entre els termes de Vilanova d'Alcolea i la Torre d'En Doménec. La distància indicada fins a *Ildum* ens situa al terme de Vilanova; sembla



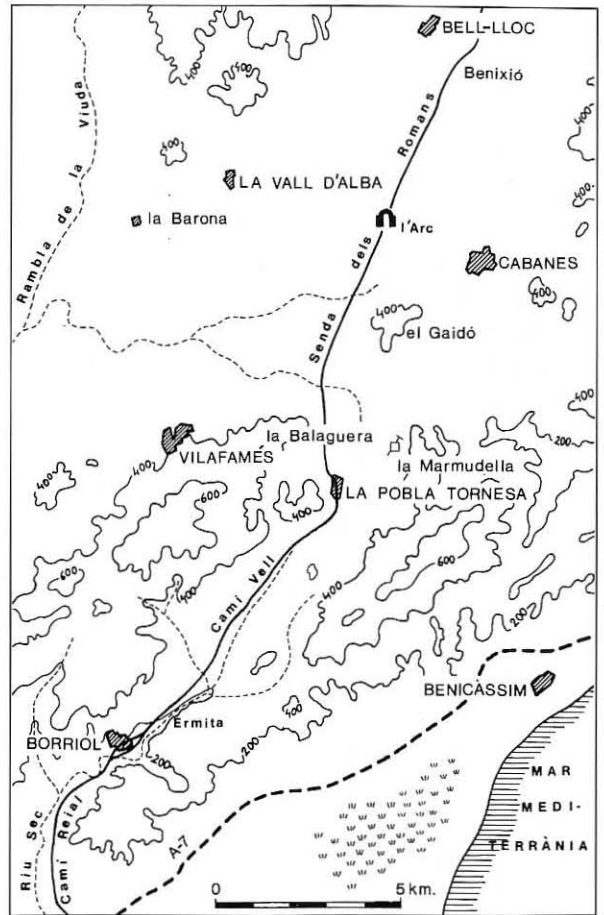
Excavacions de
l'Hostalot (Vilanova
d'Alcolea).

excessiu portar aquesta posta a l'arc de Cabanes, com feia Saavedra (1863) i han mantingut diversos historiadors. Senent (1923) va proposar la seua reducció al jaciment de l'Hostalot, amb importants restes de construccions i una considerable extensió (Arasa, 1989). La recent troballa d'un mil·liari amb la indicació de 283 mp sembla un important argument en favor de la reducció de la posta a aquest jaciment (Arasa 1990-91).

L'Anònim de Ravenna menciona l'estació *Lubricatum* després de *Dertosa*. Com que en el *Repartiment de Mallorca* s'esmenta un *Rahal Alubrecati* entre Borriana i Alcalà de Xivert, Llobregat (1983) va plantejar el canvi de l'ordre de menció de l'itinerari traslladant aquesta posta suposadament valenciana més cap al sud, després d'*Ildum*, en un lloc indeterminat de la costa entre aquestes dues poblacions. La principal objecció que pot fer-se a aquesta hipòtesi és que la zona on podia

estar localitzada, en la ruta costanera, queda lluny del traçat de la Via Augusta. El fet que aquest siga l'únic itinerari que la menciona fa sospitar que puga tractar-se d'una interpolació i, per tant, d'una estació estranya al territori valencià, potser el *Roubricata* esmentat per Ptolemeu que està en l'origen de l'hidrònim Llobregat. La coincidència amb el topònim medieval pot explicar-se fàcilment si considerem que es tracta d'un nom freqüent en l'onomàstica àrab valenciana. No pot descartar-se, però, que es tracte d'una estació que pertany a una altra via, com succeeix en altres casos, la qual hauria de ser l'anomenada via de la costa que arranca de la Via Augusta al sud de *Dertosa* i segueix un traçat paral·lel a aquesta pel litoral; sobre aquest supòsit, l'estació es trobaria en un punt indeterminat del tram septentrional d'aquesta ruta.

El tram entre Vilanova d'Alcolea i la Poble Tornesa ha estat estudiat també per Esteve (1986). En arribar al terme de Bell-lloc, on la documentació medieval menciona una *via maior*, la via –amb el nom de camí Reial– se separa de la carretera cap a l'oest i travessa pel bell mig el pla de l'Arc en un llarg tram rectilini de 8,2 km que pren com a inequívoca referència orogràfica el cim del tossal de la Balaguera (la Poble Tornesa); ací la via, amb el nom de la senda dels Romans, fa de partió entre els termes de la Vall d'Alba i Cabanes i, més endavant, entre els de Vilafamés i la Poble Tornesa. A l'encreuament amb el camí de Vistabella, antiga ruta de pene-



Croquis del traçat de la via entre Bell-lloc i Borriol.



Tram recte al sud de l'arc de Cabanes.

tracció cap a les terres muntanyenques de l'interior, es troba la vil·la del mas de l'Arc i el monument que li dona nom, de senzilles proporcions i de caràcter possiblement privat (Arasa i Abad, 1989). Després de passar la costera de Garrido als peus del tossal de Gaidó, la via travessa una formació de dunes (Mateu, 1982) i gira cap al sud cercant el pas entre la Selleta i el tossal de la Vila. En el pas del riu de la Pobla es conserven restes d'una construcció a la qual Senent (1923) atribueix un origen romà. Poc després, el jaciment dels Aiguamolls, en les proximitats del qual s'han trobat cinc mil·liaris, està situat prop de l'encreuament del camí de la Barona, probablement una vella ruta de penetració cap a l'interior que seguia el corredor de la rambla Carbonera; per la distància que el separa de l'Hostalot, uns 16 km (10,7 milles), deu correspondre a una *mutatio*. Prop de la Pobla Tornesa, una extracció de terres a la vora del camí va descobrir dos mil·liaris fragmentats i el que deuen ser les restes de la via.

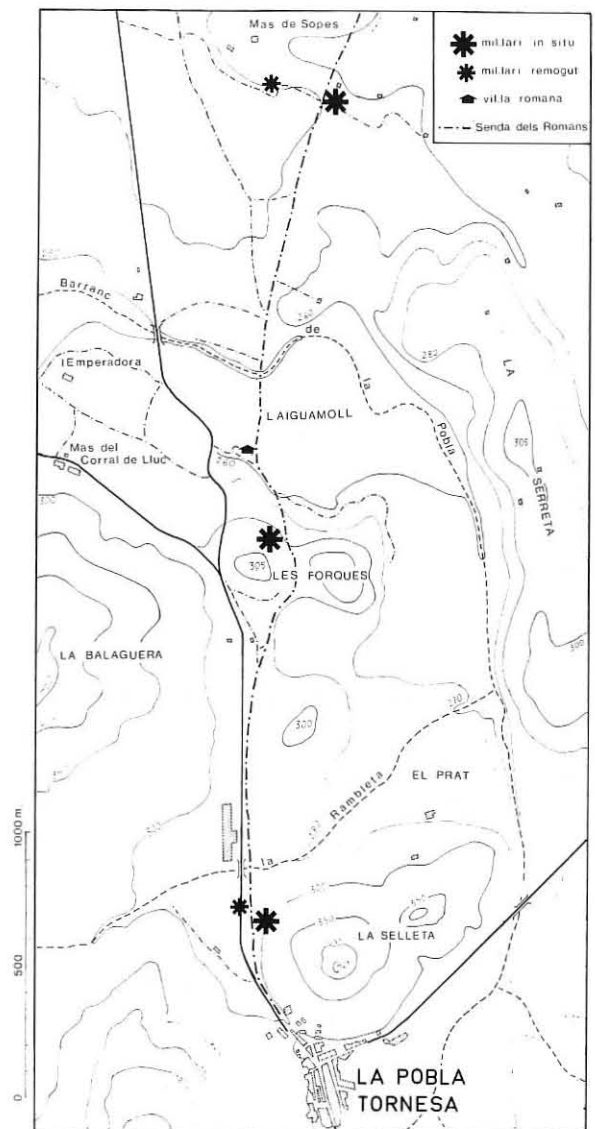
Després de passar les costes de la Pobla, on degué trobar-se el mil·liari de Galeri citat per Beuter (1538), la via enfila el corredor de Borriol i busca l'eixida a la Plana, en un tram on juga de nou a entressar-se amb la carretera. A la partida de la Vall, on una inscripció funerària indica la presència d'un jaciment, degué trobar-se el mil·liari de Deci conservat a Borriol. Més endavant, devia travessar el barranc de Cominells per la part baixa, on no va tan encaixat. Després segueix per la vil·la del Palmar, travessa el riu Sec i desapareix davall la carretera fins a l'altura de l'antiga venta del Pigós, ja en terme de Castelló de la Plana, des d'on continua el camí Reial o camí de la Cova del Colom.

El tram entre *Ildum* i *Sebelaci* és també de 24 mp (35,5 km), distància que ens porta a les proximitats del riu Millars. Però ja hem vist com en els Vasos de Vicarello I, II i IV es menciona 2 mp (2,9 km) més al nord d'aquesta una altra estació, *ad Novlas/ad Nova*. La presència de la preposició *ad* ens indica que l'estació es trobava pròxima a l'objecte de referència. Aquest topònim, que apareix en femení i en un cas en diminutiu plural, és probablement la denominació sincopada d'un lloc, possiblement *taberna*, i deu fer referència a un establiment nou, potser en relació amb un altre més antic; ambdós, però, deuen ser pròxims en el temps perquè apareixen en els esmentats itineraris. Morote (1979a) va proposar la seua localització en una de les àrees cen-

turiades estudiades per López Gómez (1974) a l'oest de la ciutat de Castelló de la Plana. En aquesta zona es coneixen dos assentaments romans: junt a la quadra de Na Tora (Castelló de la Plana), a poc més de 2 km al nord del Millars, i a la vora d'aquest riu, a la partida de Ramonet (Almassora). Les reduccions d'*ad Novlas* a Nules –topònim aquest sens dubte derivat del primer (Vicent, 1994)–, la Vilavella i Onda, i de *Sebelaci* en aquesta mateixa població, Borriana o Castelló de la Plana, mantingudes per alguns erudits i historiadors, manquen del necessari suport documental i resulten massa forçades.

Entre *Sebelaci* i *Saguntum* hi havia 22 mp (32,5 km). El pas del Millars i el seu traçat en el trànsit a la Plana Baixa no acaba d'estar clar i no es pot fer una altra cosa que enunciar algunes hipòtesis. La interpretació tradicional fa seguir la via pel camí Reial o de la cova del Colom, el qual, després de passar el riu Sec, s'enfila recte cap a Vila-real i travessa primer la rambla de la Viuda per l'antic pont i després el riu Millars pel pont de Santa Quitèria. Senent (1923), basant-se possiblement en les consideracions etimològiques de Escolano (1611) sobre aquest topònim, localitzava aquesta posta entre

ambdós rius. Però aquest traçat sembla molt condicionat per la fundació de Vila-real al segle XIII i planteja el problema que necessita travessar dos llits fluvials; a més, entre ambdós rius no hi ha restes romanes que permeten confirmar l'existència de la posta. Cap a l'est, el traçat rectilini de l'esmentada quadra de Na Tora, que s'enfila cap a més avall del forcall format per ambdós rius, permet plantejar la hipòtesi que els enginyers romans preferiren que la via travessara només un llit fluvial pel lloc on la presència d'un jaciment arqueològic ocupat en època prehistòrica, ibèrica i medieval (el castell d'Almassora) assenyala possiblement l'existència d'un gual (Sorribes, 1992), desfigurat per la construcció del pont actual al segle XVIII. La presència dels jaciments esmentats de la quadra de Na Tora i de la partida de Ramonet, dóna versemblança a aquesta hipòtesi. D'aquesta manera, la fundació de Vila-real al segle XIII explicaria el traçat del camí Reial i

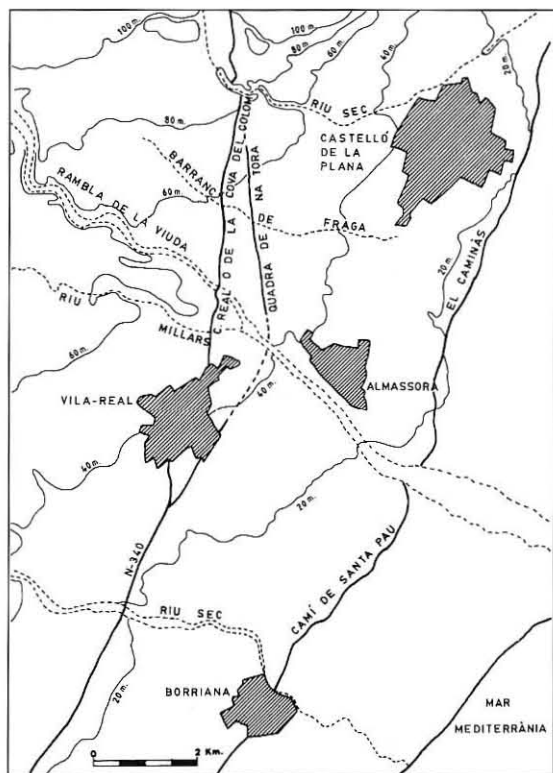


Croquis del traçat de la via al seu pas per la Pobla Tornesa amb la localització dels mil·liaris.

la construcció del pont de Santa Quitèria, així com la inutilització parcial del vell traçat romà que seguiria per l'est.

Al sud del Millars, un traçat pel camí de la Travessa sembla també molt condicionat per la presència de Vila-real. Possiblement la via seguia per l'est d'aquesta població, potser pel primer Sedeny fins a enllaçar amb el traçat de la N-340. A continuació, l'eixida sud de Vila-real busca aquest camí, l'eix del qual segueix la N-340, cosa que pot confirmar la seua pre-existència. La continuïtat de la via al sud de Vila-real resulta molt incerta. No sembla haver cap camí amb un traçat adequat i la continuïtat necessària. El camí del Cabeçol, o fins i tot la mateixa carretera N-340, entre els quals es troba la vil·la del riu Sec (les Alqueries), ofereixen traçats a tenir en compte. Pot descartar-se la hipòtesi més tradicional d'un traçat per l'est, per terres de Borriana. En aquesta línia, Morote (1979a) va suposar que seguia el camí de València des d'aquella població. Els assentaments sovintegen a un costat i l'altre i no garanteixen una reducció segura: el camí de la Creueta (les Alqueries), la Regenta (Borriana), l'Alcúdia, Torremotxa i Benicató (Nules) (Gusi i Olaria, 1977), Rajadell (Moncofa), etc. El santuari de la muntanya de Santa Bàrbara (la Vilavella) domina des del seu cim aquesta part de la Plana (Vicent 1979); als seus peus, a la font Calda, s'han trobat restes d'uns possibles *balnea*. D'altra banda, la presència de restes d'una xarxa ortogonal de camins en aquesta zona, possibles vestigis d'una o més centuriacions o de parcel·lacions medievals o modernes (Bazzana, 1978), és una qüestió encara per estudiar.

Cap al sud, el mil·liari de Trebonià Gal trobat a la vil·la de l'Alter (Xilxes) és l'única evidència del pas de la via (Tarradell, 1973). La presència d'aquest monument permet descartar altres traçats, com ara el proposat per Saavedra (1863) per la Vall d'Uixó. Entre Xilxes i la Llosa devia aproximar-se al peu de muntanya per a evitar els aiguamolls. A continuació devia passar per la vora de la vil·la del Pla (la Llosa), fins al collet d'Almenara, a l'est del qual queda el jaciment de la muntanyeta dels Estanys (Mesado, 1966). Des d'ací, el traçat quasi rectilini pot seguir-se pel camí Vell, paral·lel al ferrocarril, fins a Sagunt. En aquest tram hom coneix els assentaments del Cabeçolet i el Cabeçol (Bru, 1958). La desviació pel camí de Palmosa porta a les restes del pont existent davant el circ de la ciutat, per la qual cosa pot tractar-se de l'entrada principal; l'eix dibuixat per la via, però, continua clarament a l'extrem oriental de la



Croquis dels dos possibles traçats de la via al seu pas pel riu Millars, entre els termes municipals de Castelló de la Plana i Vila-real.

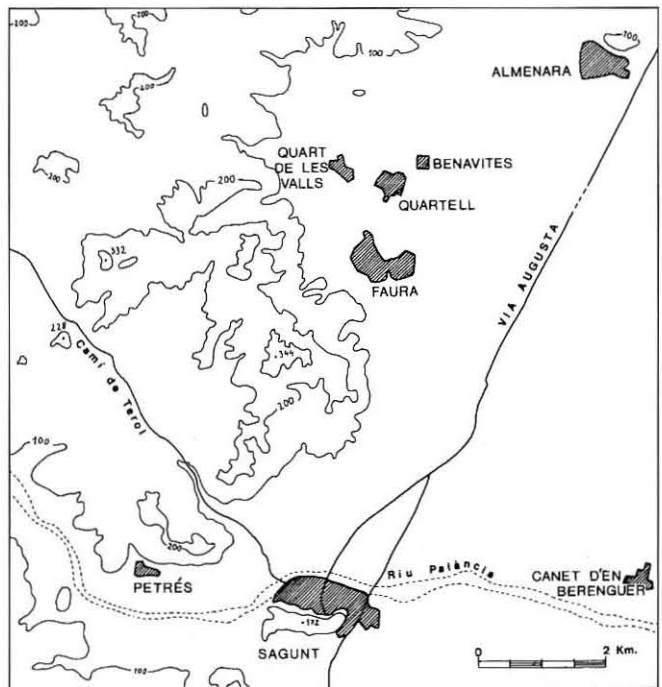
mntanya del Castell fins a l'estació, on es trobava la necròpoli de la ciutat a l'eixida meridional (Chabret, 1888); no fóra inversemblant que, amb més raó que en els dos casos anteriors de Sant Joan del Pas i de Sant Mateu, per tractar-se ara d'una important ciutat, la via tinguera dos traçats diferents: l'un que entrava a la ciutat i l'altre que la vorejava per l'est.

Entre *Saguntum* i *Valentia* hi havia 16 mp (23,7 km). La via seguia amb un traçat rectilini pel camí Vell de Lliria, passant pels assentaments del Penoso i el corral dels Xurros, fins a Puçol, on es coneix la vil·la del Trull dels Moros. A continuació la carretera N-340 dibuixa un eix quasi rectilini des del Puig fins a Meliana, on la via feia de *kardo maximus* de la centuriació (Cano, 1974). A la seua vora quedaven les vil·les del Puig (Valcárcel, 1852), la Sènia i la Mata (Museros) (Pingarrón, 1981a).

Per a Morote (1979a), la via seguia el camí de Morvedre –actual carretera N-340 i eix de la centuriació– i entrava a València pel pont de Serrans. Tanmateix, segons Esteve Forriol (1978), l'accés a *Valentia* devia efectuar-se pel camí d'Alboraia, de manera que la via travessava el riu Túria pel pont de la Trinitat i seguia pel carrer del Salvador, potser el *kardo maximus* de la ciutat. Les excavacions que s'hi realitzen han permés confirmar aquesta hipòtesi, així com determinar l'extensió aproximada de la ciutat romana, localitzar el fòrum i diverses necròpolis i identificar alguns edificis singulars com un possible *castellum aquae* i el circ (Ribera, 1983). A la porta de Xarea del recinte medieval, on ara es troba l'església de Sant Tomàs, l'any 1727 es va trobar un itinerari de test incomplet –l'anomenada *tegula* de València– on apareixia una relació de les ciutats més importants de la via en direcció nord. L'eixida meridional devia efectuar-se per la



Fragment del mil·liari dedicat a Trebonià Gal (252 dC) trobat a l'Alter (Xilxes). Fotografia de N. Mesado.



Croquis del doble traçat de la via en l'accés septentrional a Sagunt.

porta Sucronensis, que apareix citada en una inscripció on es menciona la (re)construcció d'un aqüeducte i ha estat localitzada en una excavació del carrer Avellanes, des d'on la via s'enfilava pel carrer de Sant Vicent fins a la creu Coberta. Les restes trobades a l'altura del pont de Peris i Valero, on aparegué el mil·liari d'Adrià, deuen correspondre a una vil·la suburbana.

A 20 mp (29,6 km) de *Valentia* es trobava *Sucro*, posta situada a la vora del riu epònim, potser al mateix lloc que el campament (*castra Sucronem*) establert pels romans durant la conquesta i mencionat l'any 206 aC. Al sud del nou llit del Túria, la carretera N-340 serveix de *kardo* d'una centuriació que s'estén almenys entre Benetússer i Silla (Pingarrón, 1981b), cosa que permet confirmar que el traçat seguit per l'antic camí Reial es correspon amb el de la Via Augusta. Sembla, doncs, que pot descartar-se així la variant oriental que des de la creu Coberta segueix pel camí Vell de Russafa (Morote, 1979a). La via seguia pels termes d'Alfagar, Massanassa, Catarroja, Albal, Beniparrell i Silla. En aquesta zona es coneixen diversos assentaments romans al voltant de la via: el Secanet i l'hort de Pepica (Catarroja), l'Alter i la mateixa localitat de Silla (Pingarrón, 1981a).

Més endavant, la carretera N-340 es desvia cap a l'oest, per la qual cosa el traçat de la via resta confús. Devia seguir pels termes de Picassent, Benifaió, Alginet i Algemesí, potser amb un traçat pròxim al del ferrocarril. En aquest tram coneixem les vil·les del mas dels Foessos (Picassent), la font de Mussa (Benifaió) (Beltrán López, 1990 i 1992) i, més endavant, les troballes de l'alter de Vint-i-huitena (Albalat de la Ribera) (Martínez Pérez, 1984). A Alzira, una excavació al carrer del Dr. Ferran va posar al descobert la superposició de dos vells camins, l'inferior dels quals podia ser romà (Serrano Várez, 1987).

Pel que fa a *Sucro*, Zurita (1599) creu que no devia ser una posta, sinó tan sols una referència al riu (*fluvium non oppidum*). Blázquez (1925) i Sillières (1990) la situen a Algemesí, sense més raonaments. Gómez Serrano (1927) identifica la via amb el Caminàs d'Algemesí que va des d'Almussafes fins al camí d'Albalat; després seguiria en un tram perdut fins al riu Xúquer, que



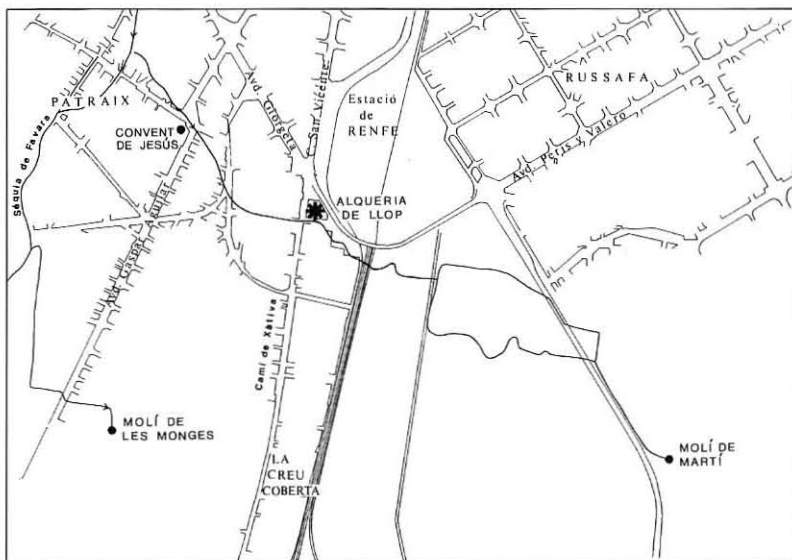
Excavació de l'Almoína (València). Enllosat del possible *kardo maximus*. Fotografia de A. Ribera.

travessaria per un pont les ruïnes del qual esmenta prop de les cases de Montcada (Pla i Martí, 1988). Morote (1979a) segueix el traçat inicial proposat per aquest autor i localitza la posta a Pardines; després la via seguiria per la vora esquerra del riu fins a l'Alter de Vint-i-huitena (Albalat de la Ribera), on localitza *Alterum*, i travessaria el riu per a seguir remuntant-lo per l'altra vora fins a Alzira. Llobregat (1983), seguint Saavedra (1863), la redueix a Alzira, situada en una antiga illa del Xúquer, basant-se en la seua importància en època islàmica.

Sembla raonable suposar que, com en el cas del riu Millars, els enginyers romans preferiren travessar només un riu. El pas per Algemesí, per on anava el camí Reial, té l'inconvenient que ha de travessar primer el riu Magre, de manera que no és inversemblant la hipòtesi de Gómez Serrano d'un pas més avall de l'aiguabarreig d'ambdós rius, on es coneix l'existència d'un antic gual; potser el camí de Pardines n'és un testimoni. El pont, en qualsevol cas, sembla que devia ser necessari. Les revingudes del Xúquer, amb la destrucció d'aquests monuments, degueren contribuir al canvi de traçat dels camins. L'aparició de nous i puixants assentaments durant l'edat mitjana, com ara Alzira, degué contribuir a fixar-los i a abandonar els vells.

7.3.1.2. De Sucro a Carthago Nova

De *Sucro* a *Saetabis* els itineraris donen 15 o 16 mp, distància que s'adiu amb els 23 km existents entre Xàtiva i el Xúquer. Després de travessar aquest riu, la via seguia en la seua major part el traçat de la carretera de Silla a Xàtiva per Alzira, Carcaixent, la Pobla Llarga i Manuel, per on devia travessar el riu d'Albaida. Segons Oroval (1988) segueix pel camí Vell de Xàtiva i el camí Fondo, després corre paral·lela a l'oest de la carretera local, entra a Carcaixent i passa per la partida de la Calçada entre Cogullada i la Pobla Llarga, des d'on fa cap a Xàtiva pel camí Vell de València, on potser entrava pel mateix portal de l'Aljama. La ciutat romana de *Saetabis* és molt poc coneguda (Conejero, 1975). En aquest tram hi ha diversos assentaments romans a Tisneres (Alzira) (Serrano i Serrano, 1987), el molí de Fus, les cases de Xixarà i el sequer de



Croquis del lloc on es va trobar el mil·liari d'Adrià (117-138 dC) a la ciutat de València.



Vista aèria de Xàtiva, l'antiga Saetabis Augusta.



El camí de la Volta, possible traçat de la Via Augusta entre Vallada i Canals; al fons Montesa.

Sant Bernat (Alzira) (Serrano Várez, 1987), Ternils i Benivaire Alt (Carcaixent) (Martínez Pérez, 1984) i les Foies (Manuel) (Santandreu, 1966).

Des de *Saetabis* fins a *ad Statuas* hi havia 16 mp (23,7 km). Després d'abandonar Xàtiva, potser pel mateix portal de l'Ametla del recinte medieval, la via seguia el camí Vell del Portet per la vora dreta del riu Canyoles (Conejero, 1975). Més endavant seguia el camí Reial per Bellús i Vallada i travessava el riu pel Pulido i la Volta. La distància mencionada ens mena a les proximitats de Moixent. Altres reduccions, com ara la de Diago (1613) a la Font d'En Carròs, es desvien massa de la ruta.

Entre *ad Statuas* i *ad Turres* hi havia 9 mp (13,3 km). Aquesta distància ens porta a la Font de la Figuera, on hi ha restes romanes. Altres reduccions, com ara la de Saavedra (1863) a Moixent, no pareixen ajustades. La proximitat entre aquestes dues estacions permet plantejar la possibilitat que *ad Statuas* fora una *mutatio* (Sillières, 1990); les 25 mp que hi ha entre *Saetabis* i *ad Turres* s'avenen millor amb una jornada de camí. Després de jugar amb les sinuositats del Canyoles, la via seguia pel camí Vell de Moixent per les partides del Ramblar i del Juncar. Sillières (1990) esmenta indicis de la calçada a l'oest de l'estació de la Font de la Figuera, no lluny del corral de Rubio, identificats en un vol aeri. Recents treballs de prospecció dirigits per J. Pérez Ballester permeten situar el seu traçat seguint el camí Fondo fins al coll que hi ha entre la població i El Capurucho, per on actualment passa el ferrocarril. D'altra banda, el gentilici *Saetabitanas* que acompanya aquest topònim i la presència pròxima d'una important cruïlla de camins permeten plantejar la hipòtesi, ja enunciativa per Fernández Guerra (1890), que el *limes* municipal de *Saetabis* es trobava en aquest lloc, a 25 mp (37 km) de la ciutat.

A 3 mp (4,4 km) d'*ad Turres* es trobava l'estació *ad Aras*, mencionada pels Vasos de Vicarello I i II en la via a *Castulo* per *Libisosa* (Lezuza), el camí d'Anníbal, i no per l'Itinerari d'Antoní que descriu la Via Augusta fins a *Carthago Nova*. Seguint els itineraris, l'explicació més senzilla és que la cruïlla entre ambdues vies devia trobar-se a la mateixa *ad Turres* o entre aquesta i *ad Aras*; aquesta darrera quedava ja en el camí d'Anníbal, en la descripció del qual s'esmenta. Però la referència a uns altars en el seu topònim deixa oberta la possibilitat que, com assenyala Sillières (1990), la cruïlla estiguera situada en aquesta mateixa estació, ja que era costum erigir aquests monuments en els encreuaments dels camins. De fet, és un topònim freqüent entre les estacions: el II dels Vasos de Vicarello en menciona dues més entre *Gades* i aquesta.

Des d'*ad Turres* la via seguia el passatge meridional pels alts de Mariaga, per on passa el ferrocarril, i no pel coll d'Almansa com la carretera N-340. L'estació *ad Aras* devia trobar-se, segons Ponce i Simón (1988), entre La Encina, Mateos, El Caicón i Las Albarizas, sense que



El camí Reial entre Vallada i Moixent, a l'esquerra del Canyoles.

s'hagen trobat restes arqueològiques que permeten la seua reducció. La localització de l'encreuament d'ambdues vies ha estat objecte de diverses interpretacions. Fernández Guerra (1890) el situava a Los Hitos, cruïlla de dos camins ramaders. Sillières (1977, 1990) el situa a *ad Aras*, que localitza cap a l'alt de Mariaga o La Casa del Ángel, on hi ha restes romanes; després la via continuaria per l'est de Caudete, prop del pla de Los Villares, per a seguir un traçat pròxim al de la carretera N-330 i el ferrocarril. Ruiz i altres (1988) consideren que la bifurcació devia trobar-se a la mateixa estació d'*ad Turres* (la Font de la Figuera), des d'on la Via Augusta seguiria cap al sud per l'est de Caudete fins a Villena. Contràriament, Brotons i altres (1988) consideren que, per raons topogràfiques, la bifurcació hauria de trobar-se prop de Caudete, entre El Paso i Los Villares, de manera que *ad Aras* restaria en el traçat de la Via Augusta abans de l'encreuament. Una bifurcació a l'altura de La Casa del Ángel com proposa Sillières, que seguira cap al sud i després cap al SW fins a Los Villares i estalviara el pas per Caudete que queda massa cap a l'oest, sembla adequada topogràficament, encara que no ha deixat restes d'importància com per a demostrar-ne l'existència, possiblement a causa del seu abandonament per la puixança d'aquesta població.

El traçat de la via entre *ad Turres* i *Ilici* és problemàtic perquè les distàncies que proporciona l'Itinerari d'Antoní són clarament excessives respecte a les reals en dues de les etapes. Per a un trajecte d'uns 75 km l'Itinerari indica 72 mp (106,6 km), amb una sospitosa repetició per tres vegades consecutives de la mateixa distància de 24 mp, possiblement corresponent a la primera de les etapes.

Seguint Blázquez (1925), Morote (1979a) proposa un traçat per La Cruz Nueva, El Estrecho del Cominar, La Casica Albero, Fuensanta, El Camino de las Albarizas, El Cabezo del Cantalar i La Venta del Gitano. Des d'ací, la via seguiria per l'actual carretera fins a Villena. Però aquest no sembla el millor traçat per la topografia del terreny i pels pocs testimonis conser-vats. Possiblement la via seguia el mateix traçat que el camí Vell de la Font de la Figuera a



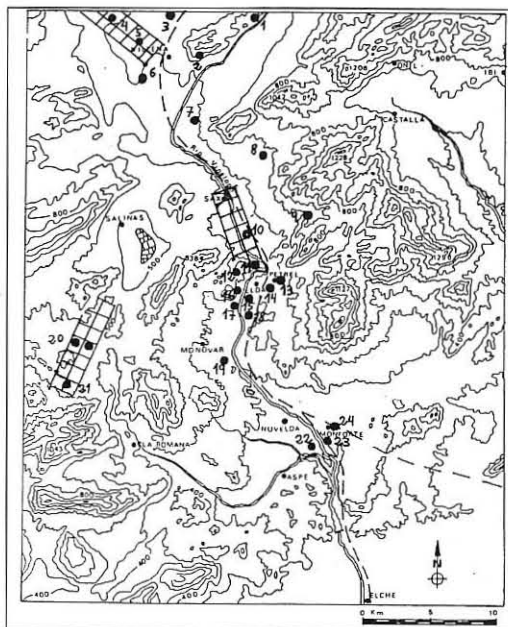
La Font de la Figuera des del Capurucho. Fotografia de J. Pérez Ballester.

Caudete, que passa per La Casa Real i La Casa del Àngel i enfila la depressió NE-SW pel Caicón. El tram fins a Villena no ha pogut fixar-se satisfactòriament; per aquesta zona devia travessar les centuriacions del Blanco-La Congregación (Rosselló, 1980). Més endavant sovintegen els assentaments: Las Casas del Campo, La Casa del Padre i La Casa de Nazario (Villena), possiblement a la vora de la via, i Candela (Biar) i La Torre (Sax) més allunyats a l'est de la via (Soler, 1976). Algun d'ells, com assenyala Sillières (1990), devia ser una *mutatio*.

A continuació la via segueix amb el mateix traçat que la carretera fins a Sax, on probablement formava part d'una altra centuriació (Ponce, 1983). La primera estació és *ad Ello*, a 24 mp (35,5 km); la reducció més versemblant és El Monastil (Elda), amb importants restes arqueològiques que denoten l'existència d'un nucli urbà (Poveda, 1988). Els assentaments també són freqüents en aquesta zona: El Chorrillo (Sax-Petrer-Elda), El Arco Sempere, El Puente I i II i Las Agualejas (Elda) (Poveda, 1991).

Des d'aquesta fins a *Aspis* la distància és novament de 24 mp (35,5 km). Segons Morote (1979a), la via seguia pels peus del Bolón, Las Canteras i El Campo Alto fins a Monòver; després seguia pel Camino de la Romana fins a La Sierra de Forná, als peus de la qual continua pel Camino de Alcaná fins a Aspe, des d'on es dirigia de nou al riu. Aquesta gran volta per l'oest del Vinalopó li permet confirmar els 35,5 km que indiquen els itineraris. Un traçat pel riu només ens dona 19 km. Possiblement seguia per l'esquerra del riu al sud del Monastil, deixant Elda a la dreta, amb un traçat semblant al de la carretera fins a Novelda, per on travessaria el riu i seguiria per la vora dreta. El lloc més citat per a la seua reducció és El Castillo del Río (Aspe), fortificació medieval situada a la vora esquerra del Vinalopó on s'han trobat restes del Baix Imperi (Azuar, 1983); tanmateix, ni l'emplaçament ni la cronologia de les ceràmiques trobades semblen les més adients per a un assentament d'aquesta mena. Sillières (1990) interpreta que *Aspis* deu ser una *mutatio*, ja que la distància entre *ad Ello* i *Ilici*, d'uns 36 km, no devia ser major de 24 o 25 milles, corresponents a una jornada. En aquest tram coneixem els assentaments del Charco (Monòver), el Campet (Novelda), L'Agualeja i El Camino del Río (Monforte) (Poveda, 1991); el Campet, situat en el traçat proposat, sembla una reducció més encertada.

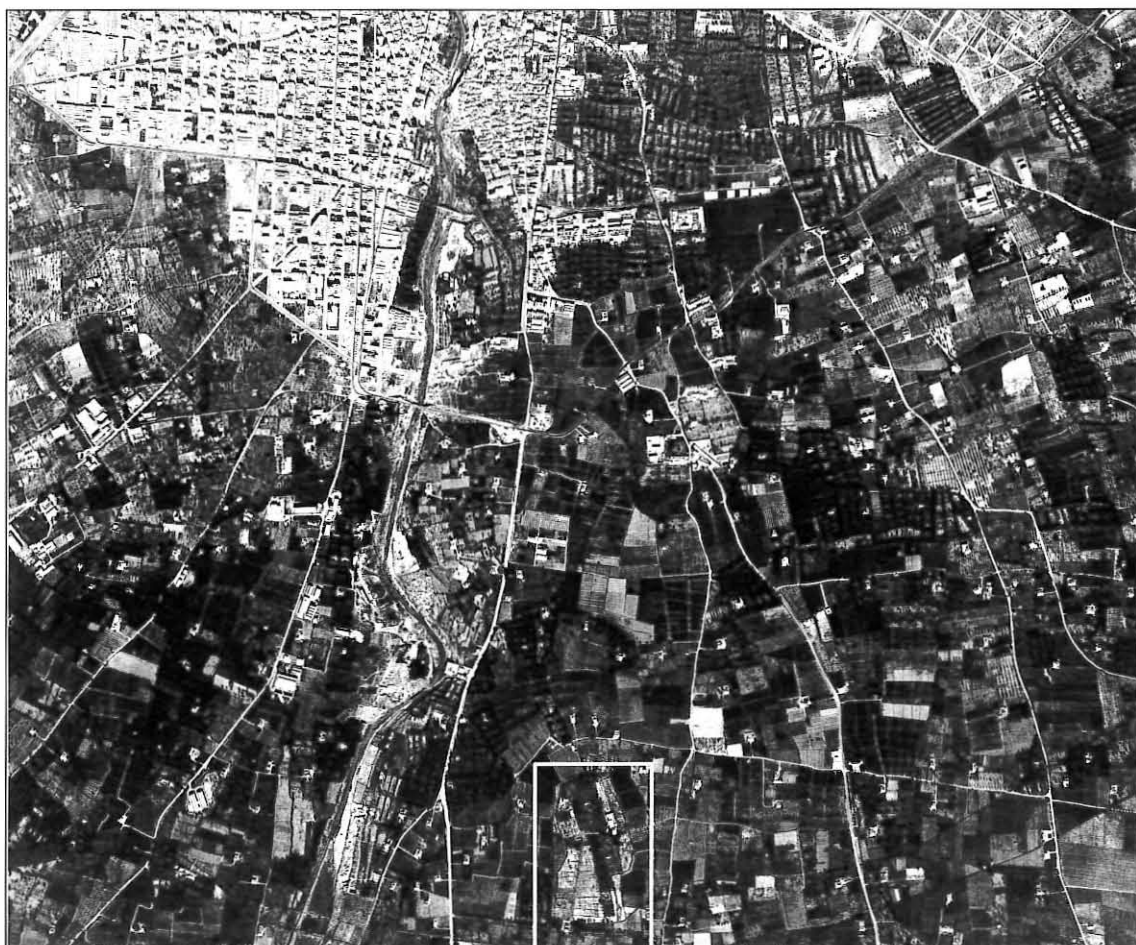
L'Anònim de Ravenna menciona l'estació *Celeri/Celeret* que apareix esmentada després d'*Elo/Edelle*; el seu topònim pot fer referència a una mena de travessa o camí més ràpid. Llobregat (1983), per a qui aquesta estació estaria situada entre *Elo* i *Lucentum*, proposa una reconstrucció molt forçada del traçat de la Via Augusta en aquesta zona que, basant-se en la relació d'estacions de l'Anònim de Ravenna, aniria d'*Aspis* a *Lucentum* i d'ací a *Ilici*, amb una va-



Traçat probable de la Via Augusta, amb el poblament rural i la localització de les zones centuriades a la vall del Vinalopó, segons A. Poveda (1991).

riant per la costa que passaria per *Allon*. En aquesta línia, Poveda (1991) creu que *Celeret* no deu ser més que la menció d'un camí més ràpid, concretament el tram de la Via Augusta que seguiria el Vinalopó fins a *Ilici*; l'altre camí es desviaria abans de Monforte cap a *Lucentum* i després tornaria a *Ilici*.

D'*Aspis* a *Ilici* tornem a tenir la distància de 24 mp, quan la distància real no deu ser major de 15 km. Morote (1979a) proposa per a aquest tram de la via un traçat que segueix el camí d'Aspe a Elx, després travessa el riu i continua fins a unir-se amb el camí de Monforte a Elx passant per la Canyonada, Tabaià i Vall-llongues, on es conserva un tram tallat a la roca i profundes roderes. La via arribaria a la ciutat per l'antic camí de Castella, la carretera del Pantà que continua al sud de la ciutat en la carretera d'Elx a Dolores i fa de *kardo maximus* de la centuriació (Gozálvez, 1974). La localització d'*Ilici* a l'Alcúdia és indubtable (Ramos Fernández, 1975). La seua importància com a nus de comunicacions la dóna el fet que hi conflueixen la Via Augusta i la via costanera, les quals es devien correspondre amb els principals eixos de la centuriació. Segons aquesta interpretació, potser la via costanera arribaria a la ciutat seguint el *decumanus maximus*, conservat en un llarg tram pel camí de Viscarra. L'estudi dels assentaments ro-



Fotografia aèria d'Elx. Al centre, en la part inferior en un requadre, la ciutat romana d'*Ilici*.

mans de l'àrea centuriada ha posat en relleu l'existència d'un important poblament (Ramos, 1976).

Des d'allí seguia fins a *Thiar*, situada a 27 mp (40 km). Morote (1979a) proposa per a la via un traçat pel camí de Borrocat que enllaça amb la carretera d'Elx a Dolores; després segueix pel camí d'Elx fins a Rojas. Des d'aquesta població continua paral·lela a la carretera de San Miguel de Salinas per Las Escalericas fins a l'encreuament amb la de Novelda a Torremendo, on s'identifica amb El Camino de Cartagena, per a dirigir-se cap al Río Nacimiento; seguint l'opinió d'autors anteriors, localitza la posta de *Thiar* prop de l'anomenat Convento de Campoamor. Aquesta reducció ha estat defensada de nou recentment (Samper, en premsa). Per a aquest tram s'han plantejat altres possibilitats, com ara que la via seguira cap al SE cercant la línia de costa i travessant el Segura prop de la desembocadura (Llobregat, 1983).

El traçat de la via per la zona del camp de La Horadada fou estudiat en els anys vint per G. Baches, dels treballs del qual ha estat publicat un resum (Pérez Ballester i Berrocal, 1988). Des de San Miguel de Salinas, aquest autor proposava per a la via el mateix traçat del Camino Real que pot seguir-se per Las Zahurdas, Las Balsas i La Hacienda Vieja fins al Río Nacimiento. Al NE d'aquella població esmenta vestigis de la via a la finca El Peinado, on hi havia restes d'un assentament romà; cap al sud la via seguia a l'est de la carretera; entre les finques de La Dehesa i La Balsa n'assenyala nous vestigis. Després de travessar La Rambla de San Ginés (Río Nacimiento), la via s'endinsava en la finca de Campoamor (Pilar de la Horadada), on hi ha restes d'un altre assentament; en aquesta zona s'han trobat dos mil·liaris que són els únics testimonis segurs del pas de la via: un de l'emperador Maximí el Traci citat per Escolano (1611) al 'Campo de San Ginés', probablement a La Zahurda (San Miguel de Salinas), i un altre fragmentat d'un emperador del Baix Imperi (Abad i Abascal, 1991). Si ens atenim a les distàncies, és versemblant la reducció de *Thiar* en aquest lloc. Cap al sud, el collet del Puerto del Soldado estava obert artificialment per a facilitar el pas de la via; a l'oest d'aquest lloc, a La Loma de la



Possible pas de la Via Augusta per Las Escalericas (San Miguel de Salinas).



Fragment de mil·liari trobat a La Dehesa de Campoamor (Pilar de la Horadada). Fotografia de J. M. Abascal.

a *Castulo*, passant per *Libisosa* (Lezuza). Aquesta és la vella ruta del comerç ibèric a través de la Meseta sud i els contraforts occidentals de Sierra Morena, utilitzada pels romans durant la conquesta i també pels seus correus en època republicana. Fins a la construcció per August de la variant per *Carthago Nova* era l'única ruta d'accés a Andalusia, en ocasions perillosa per la presència de bandolers. La pervivència del topònim camí d'Anníbal ha fet que se la conega així per diferenciar-la de la Via Augusta. Aquesta via fou estudiada inicialment per Sillières (1977, 1990). Brotons i altres (1988) han fet una revisió del primer tram entre la Font de la Figuera i La Higuera.

La cruïlla amb la Via Augusta devia estar situada a 3 mp (4,4 km) d'*ad Turres*, on hi havia l'estació *ad Aras*. A 22 mp (32,5 km) seguia *ad Palem*, que pot reduir-se al Cerro de los Santos, i a 32 mp (47,4 km) estava *Saltigi* (Chinchilla). La via, al contrari del que proposà Saavedra (1863) i mantingué Tarradell (1965), no seguia el corredor d'Almansa per on passa la carretera N-340, sinó que seguia un traçat meridional per Caudete. Des d'aquesta població seguia pel camí de Montealegre del Castillo i la travessa de Caudete fins a Las Casas de Almansa; després passava prop del santuari ibèric del Cerro de los Santos i continuava per La Rambla de Agua Salada fins al Llano de la Consolación (Montealegre del Castillo), on hi ha un important assentament ibero-romà. En aquest tram es coneixen diversos jaciments, com ara La Casa de las Cebollas –potser una *mutatio*–, La Fuente del Pinar, Tobarrillas, Marisparza i Las Casas de Almansa (Ruiz Molina i altres, 1988).

La perdurabilitat del valor geopolític d'aquesta zona com a nus de comunicacions i zona fronterera és indubtable, ja que en un radi de 5 km coincideixen en l'actualitat l'entroncament del ferrocarril a La Venta de la Encina i la cruïlla de la carretera N-330 al vèrtex de Los Mateos i a La Venta del Gitano, ambdós immediats a la històrica Loma del Portazgo que recorda una vella frontera.

Venta, hi havia restes d'un altre assentament romà. Després podia seguir-se fins a la casa denominada Cueva Fuerte, on era visible l'empedrat. Més endavant, al SW de la casa anomenada Lo Montanaro es coneixien vestigis de la via. Finalment, a l'alt de Las Rufinas hi havia un tram empedrat de la via; a poca distància cap a l'est, a La Cañada de Praez, hi ha un important assentament romà. A continuació, El Camino Real passa per San Pedro del Pinatar, La Puebla i San Javier (Ruiz i altres, 1989) –on encara manté el nom de Camino de los Romanos que cita Laborde (1806)– i continua fins a *Carthago Nova*, on entra per La Torre Ciega.

7.3.2. El camí d'Anníbal

El geògraf Estrabó menciona l'accés tradicional a la Bètica a través del *Campus Spartarius*, des de *Saetabis* fins

7.3.3. La via litoral entre *Sucro* i *Ilici*

L'Anònim de Ravenna descriu una ruta marítima a partir del riu *Sucro* que enllaçava les principals ciutats costaneres fins a *Gades*. Per al litoral andalús, també l'Itinerari d'Antoní descriu alguns trams entre Almería i Cádiz que en confirmen l'existència. Es tracta, sens dubte, d'una ruta *per loca maritima* –com d'altres recollides pel mateix itinerari– que donaria suport a la navegació de cabotatge quan la mar resultava perillosa. Tanmateix, la seua existència per terres valencianes ha estat qüestionada repetidament pel fet d'haver de travessar les muntanyes situades al sud de Dénia. Aquesta via fou estudiada inicialment per Morote (1979a) i per Llobregat (1983), qui pensa que no devia seguir més enllà de Dénia; recentment, Sillières (1990) n'ha fet una revisió.

Després de *Sucrone*, l'Anònim de Ravenna sembla donar dues relacions consecutives d'estacions. La primera pertany a la Via Augusta, amb topònims que poden identificar-se fàcilment i ens resulten coneguts com *Setavum*, *Turres* i *Eloe*. La segona correspon a una ruta que enllaça localitats costaneres com *Portum Sucrone* (Cullera), *Dionio* (Dénia) i *Lucentes* (el tossal de Manises); podem incloure-hi també *Hilice* (Elx), situada més cap a l'interior, i *Allon*, probablement una localitat freqüentada pels comerciants marsellesos en època ibèrica que apareix citada per Esteve de Bizanci i Pomponi Mel·la en descripcions de la costa amb el topònim *Alonis*. Resten tres estacions, *Alternum/Asterum*, *ad Leones* i *Celeri/Celeret*, que no poden ser adscrites amb seguretat a cap de les dues rutes. La primera apareix pròxima al forcall de la via; una de les formes del seu topònim, *Alternum*, sembla plantejar –com suggereix Morote (1979a)– l'existència d'un altre camí, possiblement la mateixa via litoral que es dirigia cap a Dénia. *Ad Leones* apareix esmentada en el triangle *Lucentes-Allon-Ilice* i pot ser, com indica Sillières (1990), una senzilla taverna que tenia per ensenya la figura de dos lleons. Finalment, *Celeri/Celeret* apareix citada després d'*Elo/Edelle* i devia quedar inclosa en la Via Augusta; el seu topònim pot fer referència –tal com hom ha plantejat– a una mena de drecera. Pel que fa a les estacions d'aquesta via litoral cal destacar un fet important: si la via seguia per la costa, l'itinerari sembla ignorar la ciutat que deu haver pels voltants de la Vila Joiosa, on hi ha inscripcions que proven l'existència d'un municipi romà de nom i localització encara desconeguts.

El camí litoral deixava la Via Augusta per a dirigir-se al *Portum Sucrone*, situat a la desembocadura del riu, probablement a Cullera, on es coneix un important assentament romà (Monraval i altres, 1991). Fins a *Dianium* la via no troba altres obstacles que les marjals litorals. Devia seguir per la restinga, amb un traçat prou semblant al del camí Reial de Cullera a Gandia. A Xeracó trobem el topònim la Calçada, un camí que voreja la marjal que podria seguir per sota el castell de Bairén i travessar el riu de Sant Nicolau. El pas del riu d'Alcoi el devia efectuar prop del Grau de Gandia, per a seguir amb un traçat semblant al de la carretera per Daimús (Pons, 1977), on hi ha les vil·les de Rafalcait, l'hort del Comte, Cardües (Aparicio i altres, 1983) i el sepulcre monumental de *Baebia Quieta* (Abad i Bendala, 1985); Miramar, amb l'assentament de l'Alcúdia, Piles i Oliva, on es coneix la partida d'Albalat i s'ha excavat un obrador d'àmfores (Enguix i Aranegui, 1977). Més endavant segueix pel camí Vell de Dénia i travessa els rius Bullent (séquia del Vedat) i Molinell, on queden restes de ponts medievals. La vil·la i l'obrador d'àmfores de l'Almadrava (els Poblets) (Gisbert, 1987) possiblement n'assenyalen el pas per la restinga litoral. Finalment arriba a Dénia, on devia entrar pel *decumanus maximus* de la seua centuriació. Aquesta ciutat, mencionada per les fonts literàries i amb un conjunt epigràfic notable (Martín, 1970), s'estenia al nord del castell en la zona coneguda com l'hort de Morand (Gisbert, 1983b).

Entre Dénia i Calp la costa esdevé rocosa i escarpada, per la qual cosa no sembla versem-



La torre de Sant Josep (La Vila Joiosa). Fotografia de L. Abad.

vorejaria per l'oest les lloques de Reixàs i retornaria a la vora de la mar pel Campello i l'illa dels Banyets, fins a la ciutat romana del tossal de Manises, la *Lucentum* de les fonts epigràfiques i literàries (Olcina, 1990), des d'on seguiria fins a Alacant, voltant la serra Grossa per l'oest. Les restes trobades al barri de Benalua (Tarradell i Martín, 1970), majoritàriament tardanes, potser poden atribuir-se a un *vicus*. Després seguiria al llarg del litoral fins a Santa Pola, des d'on pujaria en línia recta fins a l'Alcúdia d'Elx.

Entre *Lucentes* i *Hilice* l'Anònim de Ravenna cita dues estacions: *ad Leones* i *Allon*; aquesta darrera pot ser reduïda a Santa Pola (Llobregat, 1983), el *Portus Ilicitanus*, amb importants restes arqueològiques (Sánchez i altres, 1989). Entre Alacant i Santa Pola, separades 20 km, devia trobar-se –si seguim literalment l'itinerari– l'estació *ad Leones*, potser el jaciment del Carabassí. Des de Santa Pola la via pogué seguir pel camí de les cases Juntes i després, desviant-se cap a ponent, pel camí de Viscarra.

Com indica Sillières (1990), el fet de no haver-se trobat indicis de grans treballs en la roca dels promontoris de la Nau, que serien imprescindibles per al pas de vehicles en una zona de relleu tan abrupte si es tractava d'un camí carreter, permet pensar que en aquests passatges devia ser un camí apte només per a vianants i atzembles i, per això mateix, seguiria el traçat més curt possible. En les planes litorals la via acompliria el seu paper de camí carreter i enllaçaria localitats pròximes. D'altra banda, la concentració de localitats esmentades als itineraris en el triangle Alacant-Elx-Santa Pola no fa sinó confirmar el fet que devia tractar-se d'una zona densament poblada i amb una complexa xarxa de camins.

blant que la via seguira el litoral fins al cap de la Nau. Possiblement envoltaria el Montgó per l'oest i seguiria el camí de les Benitzaines per a travessar el riu Gorgos pel pont recentment descobert per Gisbert. Després seguiria fins a Xàbia, on hi ha una important factoria pesquera als banys de la Reina (Martín i Serres, 1970), i el Poble Nou de Benitatxell, on trobem de nou el topònim la Calçada, envoltaria per l'oest la serra Llorença i retornaria a la costa pel barranc Roig, a l'oest de la punta de Moraira. Des d'ací, seguiria de nou la costa per la penya d'Ifac, prop de la qual es troba el jaciment dels banys de la Reina (Calp) esmentat per Cabanilles (1795), envoltaria pel NW la serra de Toix, travessaria el riu Algar i seguiria per l'Alfàs del Pi, on hi ha la vil·la i la necròpoli de l'Albir (Morote, 1986), fins a Altea. A continuació, el camí Vell del pla de la Serra arriba a Benidorm quasi en línia recta. La via seguiria per la Vila Joiosa, per on devia estar emplaçada una petita ciutat romana que no apareix mencionada per les fonts (Espinosa, 1989),

7.3.4. Les vies transversals

La necessitat de comunicar la zona litoral, per on discorria la Via Augusta, amb les terres interiors va fer que els romans obriren diversos camins que facilitaven els accessos a terres aragoneses i manegues. Aquests camins, que en alguns casos segueixen traçats naturals, devien tenir els seus precedents en les velles rutes comercials ibèriques. Els itineraris ens donen notícia només d'un d'aquests camins, potser dels menys importants. De la resta, malgrat la seua indiscutible importància, no tenim cap notícia literària ni epigràfica. Per aquests camins es distribuïa, des de la Meseta nord, la ceràmica sigil·lata produïda en els obradors de *Tritium Magallum* (Tricio, La Rioja) i Bronchales (Teruel), que tan sovinteja per ciutats i vil·les romanes del litoral.

7.3.4.1. La via *Contrebia-Intibili*

L'Anònim de Ravenna menciona una via que des de *Trebia* es dirigia per *Iologum* fins a *Lintibilin*. Chabret (1907) va ser el primer autor que va plantejar que es tractava d'una connexió aragonesa amb el litoral valencià, amb un traçat semblant a la carretera N-232. La via enllaçaria *Contrebia* (Botorrita), situada uns 20 km al SW de *Caesaraugusta*, amb la Via Augusta a l'altura d'*Intibili*. L'única localitat citada en aquest llarg i difícil trajecte, *Iologum*, no té una reducció segura. El seu traçat ha estat estudiat parcialment a les comarques valencianes del Baix Maestrat i els Ports de Morella. Per terres de Teruel potser es correspon amb la *calçada vetula* esmentada per la documentació medieval (Magallón, 1987).

Des d'*Intibili*, potser Traiguera, la via seguiria el mateix traçat de la Via Augusta fins a la Jana, des d'on continuaria pel camí Vell de Morella que s'enfila cap a la rambla de Cervera per la venta de la Serafina i el mas d'En Roig (Xert). Poc més amunt, pels voltants de la venta de l'Aire, es conserva un tram encaixat en forma de trinxera i algunes carrilades que pareixen un



Vista de les muralles del tossal de Manises (Alacant), l'antiga ciutat de Lucentum. Fotografia de M. Olcina.

indici segur del seu pas (Arasa, 1987b). Més endavant, queda per resoldre la pujada a Morella. Villuga (1546) fa passar un camí per Catí, Vallivana i Morella, però possiblement no era un camí de carro. La carretera moderna data de 1860 i passa pel santuari de la Vallivana i el coll de Querol, un abrupte escaló orogràfic avui encara mal de guanyar, des d'on segueix planejant fins a Morella. Fins a l'obertura d'aquesta carretera arran de les guerres carlines, l'accés amb carro a la comarca dels Ports sembla que es feia pel camí Reial que passava per Ares i Vilafranca, amb una gran marrada per estalviar-se aquell obstacle (Cabanilles, 1795). La falta d'un estudi detallat impedeix saber si hi ha indicis d'un traçat anterior que, d'altra banda, podria haver-se aprofitat per la primera carretera moderna i haver estat desfigurat. Per això tampoc pot descartar-se una altra solució, com ara el seu pas per la Salvassòria, on hi ha carrilades antigues, i la Llàcua, topònim aràbic que fa referència precisament a la costera que cal guanyar per a arribar als altiplans de Morella (Barceló, 1983).

Prop de Morella hi ha indicis d'un camí vell que se separa del traçat de la carretera de 1860 i de l'actual i s'enfila pel coll d'En Vellet cap a l'hostal Nou, als peus de la població. Si la via seguia aquest traçat, continuaria vorejant el riu Bergantes fins al Forcall, on remuntaria el darrer tram de la rambla de Cantavella fins al barranc de la Menadella per a pujar a la moleta dels Freres, on hi ha les restes d'una petita ciutat que pot identificar-se amb *Lesera* (Arasa, 1987b). Després seguiria remuntant l'esmentat barranc fins a l'hostal de la Menadella, des d'on baixaria cap a la roca Tallada, la *pena del Carro* que apareix en la carta de població de Morella de 1250, indicatiu indubtable del seu pas, ja a la ratlla amb Aragó.

D'altra banda, hi ha raons per a considerar que aquesta via començava en realitat des de la costa i deu correspondre a un camí pre-romà. Les nombroses troballes submarines aparegudes en la costa de Benicarló al voltant de la desembocadura del riu Sec fan d'aquest un lloc de gran importància comercial al llarg de les èpoques ibèrica i romana (Fernández Izquierdo, 1980). Doncs bé, des d'aquesta població el camí de Cervera es dirigeix cap a l'oest al sud de l'esmentat



Camí d'entrada a la moleta dels Freres, jaciment on se situa la ciutat de Lesera.

riu i passa a la vora dels assentaments ibèrics de la tossa Alta (Benicarló), la Curolla (Cervera del Maestre) i el castell de Cervera. Des d'aquesta darrera població, el camí de Morella segueix fins a enllaçar amb la Via Augusta. A més d'aquest, els camins de la Jana i de Sant Mateu conflueixen des de la via fins a les proximitats de Xert. Es tracta, sens dubte, de la ruta comercial que seguien els productes d'importació que, en les èpoques ibèrica i romana, trobem en gran quantitat en els assentaments existents al llarg del seu traçat per terres valencianes i aragoneses. Potser cal considerar el desembarcador del riu Sec com el petit port del Baix Aragó en l'antiguitat, i la via com el precedent de la iniciativa d'Alcañiz al segle XVII, quan volgué construir una carretera per Morella fins a Vinaròs per tal de tenir una eixida a la mar.

7.3.4.2. La via *Saguntum-Caesaraugusta*

L'existència d'una via que des de *Saguntum* remuntava la vall del Palància fins a l'altiplà de Teruel per a dirigir-se a *Caesaraugusta*, seguint un traçat semblant a la carretera N-234, també fou plantejada inicialment per Chabret (1907). Aquesta via, però, res té a veure amb l'itinerari mencionat per l'Anònim de Ravenna que, des de la mateixa *Contrebia*, seguia per *Auci*, *Leonica*, *Gergium*, *Articabe* i *Precorium*, totes elles estacions de localització incerta o completament desconegudes. Les dues primeres localitats sembla que pertanyen a un camí que seguia un traçat per la vora dreta de l'Ebre en direcció a *Dertosa*, però el fet que aquesta ciutat no hi aparega mencionada fa difícil confirmar aquesta hipòtesi. La confusió d'aquest camí amb la via que remuntava el riu de Morvedre cap a Teruel prové de la restitució de la part de la *Tabula Peutingeriana* corresponent a Hispània, que Miller va realitzar seguint l'Anònim de Ravenna, en la qual situa l'itinerari esmentat –sense cap base documental– entre *Contrebia* i *Saguntum*.

Es tracta, per tant, d'una via que –malgrat la seua indubtable importància, fins i tot com a ruta natural– no apareix mencionada als itineraris. La via eixia de Sagunt per la porta de Terol i



El pas per la roca Tallada (Palanques-Castellote), retocat en època moderna.



Vista aèria del graó del Herragudo (l'Alt Palància).

seguia cap a l'oest pel camí del mateix nom, passava entre les muntanyes de la Pedrera i Ponera i travessava els plans de l'Aljub i del Sabató (Bru, 1958). Chabret (1907) esmenta roderes al pla de Maresma. Després travessava el riu pel pont de les Jovades i seguia pel Rabosero en direcció a Algímia d'Alfara, deixant a l'esquerra Torres Torres. El seu traçat, malgrat les abundants notícies genèriques que proporciona la bibliografia, a penes ha pogut ser seguit en algun tram més, com ara a la partida de Arguinas (Segorbe), on es veuen roderes (Járrega, 1992). La via seguiria per Segorbe, Jérica, Viver, Caudiel i Pina de Montalgrao, per on remuntaria la costera del Herragudo i seguiria el camí Vell fins a l'altiplà de Barracas.

Ja en terres aragoneses, la via deu seguir pels plans de Teruel i la vall del Jiloca, passant per les ciutats romanes de La Caridad (Caminreal) i San Esteban (El Poyo del Cid). A Calamocha es divideix: un ramal segueix el Jiloca fins a *Bilbilis* (Calatayud), on enllaça amb la via que des de *Caesaraugusta* es dirigeix a *Emerita per Toletum*, l'altre ramal segueix La Huerva fins a *Caesaraugusta*. Segons la interpretació de Magallón (1987), entre aquesta ciutat i Cella el traçat es correspon amb la via mencionada per l'Itinerari d'Antoní entre *Caesaraugusta* i *Laminium* que segueix per terres de Cuenca, Albacete i Ciudad Real.

7.3.4.3. La via *Valentia-Segobriga*

Tradicionalment hom ha parlat d'un tercer camí de penetració cap a terres castellanques pel Portillo de Buñol i la Plana de Utiel, encara que el seu traçat no s'ha estudiat detingudament i planteja molts interrogants. El fet que no s'haja trobat cap mil·liari en tot el seu curs permet suposar que aquesta via no degué estar amollonada. A més del camí vell, en part aprofitat per la moderna carretera, hom coneix un camí ramader, La Vereda de la Mancha. L'important nucli urbà d'època ibèrica de Los Villares (Caudete de las Fuentes) (Mata, 1991), deu estar en relació amb aquest vell camí. Hi ha notícies històriques sobre la construcció d'un camí entre València i

Requena al segle xv que potser reaprofitava el camí romà. Posteriorment, el repertori de camins de Villuga (1546) l'esmenta quan passa per Chiva, Sieteaguas, Requena i Utiel, on es divideix: un ramal es dirigeix a Cuenca, l'altre a Toledo; un tercer arranca des d'aquest fins a Madrid. El camí Reial travessava el Cabriel pel pont del Pajazo almenys des del segle xv; dotze quilòmetres més al sud el pont de Vadocañas també en feia possible el pas. El seu estat en el segle xviii no devia ser molt bo, si considerem les queixes de T. M. Fernández de Mesa en 1755, que al·ludeix al seu apel·latiu («de las Cabrillas») per a fer veure que només era apte per a aquests animals. Alguns anys més tard Laborde (1806) en fa una acurada descripció.

Com passa en altres casos, només la relació d'assentaments romans localitzats al llarg d'aquest camí ramader pot fonamentar la seua antiguitat. Des de *Valentia* la via seguia per Chiva, Sieteaguas, Utiel i Requena i entrava a Cuenca per Hiniesta (Palomero, 1987); les troballes romanes en aquestes tres darreres localitats proven l'existència d'un dens poblament rural. Ja en terres de Cuenca probablement es creuava amb la mencionada via entre *Caesaraugusta* i *Laminium*, potser a l'altura de la posta d'*ad Putea*. Després seguiria, potser per *Valeria*, fins a enllaçar amb la via que des de *Carthago Nova* es dirigia cap a *Segobriga* (Saelices).

7.3.5. Altres vies

Juntament amb aquests camins de major importància i indubtable antiguitat, n'hi ha d'altres de caràcter secundari que per les seues característiques poden tenir també un origen pretèrit. Encara que la seua antiguitat queda sovint emmascarada per l'ús continuat, determinats camins que segueixen traçats fonamentals per a accedir a zones allunyades dels principals eixos viaris poden considerar-se antics quan hi ha un suport arqueològic que ho permet, és a dir, quan hi ha evidències d'una població contemporània que justifica llur existència. De particular interès són els camins que, com els ja vistos, segueixen rutes de penetració cap a l'interior o traçats litorals allunyats de la via principal.

A les comarques septentrionals cal esmentar, en primer lloc, un camí costaner que pot seguir-se des de Vinaròs fins a Borriana i que fou el primer traçat proposat per erudits i historiadors per a la Via Augusta (Escolano, 1611; Diago, 1613). L'anomenada «Via de la Costa» segueix una ruta ara utilitzada per l'autopista A-7, a través dels corredors més pròxims a la costa i de les planes litorals. Des d'Uldecona travessa el riu de la Sénia i segueix en direcció N-S, amb el nom de camí de Xivert, i deixa a l'est els assentaments ibèrics del puig de la Misericòrdia i la Parreta i la vil·la romana de la Closa (Vinaròs) (Oliver, 1987). Després de travessar el barranc d'Aigua Oliva, als peus del puig de la Nau (Benicarló), on hi ha un important assentament ibèric (Oliver, 1993), adopta la direcció NE-SW que mantindrà al llarg de tot el seu traçat. A continuació segueix pel terme de Benicarló i travessa la rambla de Cervera amb el nom de camí dels Moliners. Ja en terme d'Alcalà de Xivert i amb el nom de camí Vell d'Alcalà, travessa la rambla del mateix nom i passa prop de l'assentament ibèric del Poaig (Arasa, 1987a). Poc després desapareix, potser ocupat per la N-340 o el ferrocarril. Al sud del riu de les Coves es pot seguir en la carrerassa dels Romans que arriba a Torreblanca (Roca, 1988). Des d'aquesta població segueix el camí Vell de Castelló que passa, ja en el terme de Cabanes, als peus del castell d'Albalat i continua cap a Orpesa. Entre aquesta localitat i Benicàssim el seu traçat s'ha desdibuixat a causa de les diverses vies de comunicació modernes que travessen els contraforts muntanyencs. Més endavant devia continuar pel pas Empedrat, vell camí desaparegut que seguia la restinga i que, amb el topònim modern de camí de les Vil·les, envolta per l'oest la llacuna del Lluent i enllaça amb el Caminàs al terme de Castelló de la Plana. Aquest segueix paral·lel a la costa per l'oest

dels aiguamolls litorals, passa per la font de la Reina i les ermites de Sant Roc de Canet, la Mare de Déu de Lledó i Sant Jaume de Fadrell i travessa el riu Millars, per a seguir pel terme de Borriana amb el nom de camí de Santa Pau per l'assentament ibèric de l'alter de Vinarragell fins a aquesta població, on les excavacions han trobat restes d'una primera ocupació romana. A continuació deu enllaçar amb la Via Augusta al sud de Borriana, en un tram on tal vegada fa de *kardo maximus* de la centuriació (Bazzana, 1978).

Muñoz Català (1972) va assenyalar la importància de les anomenades vies transversals a les comarques septentrionals que, com les ja vistes d'*Intibili* i *Saguntum*, seguien un traçat perpendicular a la costa i es dirigien cap a terres aragoneses. Entre les esmentades per aquest autor en destaca una que comença a l'assentament ibèric de la torre de la Sal, a la ribera de Cabanes, un important desembarcador en activitat en època ibèrica (Fernández Izquierdo, 1986). Des d'aquest lloc segueix cap a l'oest, travessa els aiguamolls i enllaça amb l'anomenada Via de la Costa, on coneixem les restes ibèriques i romanes del Bordissal (Cabanes) (Esteve, 1989). Després continua pel camí de la Fusta, prop de l'assentament ibèric del Campello (Cabanes), fins a Cabanes. Des d'aquesta localitat continua el camí de Vistabella pel mas de l'Arc, on enllaça amb la Via Augusta i es troben la vil·la i el monument del mateix nom, segueix per la Vall d'Alba i la Pelejana, travessa la rambla Carbonera i continua pel coll de la Bassa fins a Atzeneta. Més endavant segueix pel coll del Vidre fins a Vistabella, travessa el Pla i es dirigeix cap al riu Montlleó que passa pel mas del Pont, on hi ha ruïnes d'un pont anterior al medieval que encara està en ús, passant a Teruel per Mosqueruela, on es coneix amb el topònim de La Calzada.

En la zona central del país degué existir un dens entramat de vies entre les ciutats de la plana litoral, en el triangle format per *Saguntum*, *Edeta* i *Valentia*. Entre les dues primeres degué existir un camí que aprofitaria en un primer tram la Via Augusta fins prop de Puçol, des d'on segueix l'assagador de Lliria per Bétera (Pingarrón, 1981a). En aquest tram s'ha assenyalat l'existència d'un possible mil·liari anepigràfic amb funció de fita entre els territoris d'ambdues ciutats (Ledo 1993); la seua procedència del castell de Bétera, on s'utilitzava com a columna, fa molt hipotètica la seua identificació. També des de *Valentia* degué existir una via fins a *Edeta*, potser seguint l'assagador que es reconeix a partir de Benimàmet. Des d'*Edeta* degueren arrancar dues vies secundàries. La primera seguiria cap al nord per Alcublas cercant el pas a Begís (Alcácer, 1946; Ledo, en premsa), des d'on devia enllaçar amb la via *Saguntum-Caesaraugusta*. L'altra devia seguir cap a l'oest pel camí Vell de Chelva. Diversos assentaments ibèrics i romans abonen l'antiguitat d'aquests camins.

Més cap al sud, el camí Vell de Xàtiva, que travessa la Vall d'Albaida (Ballester, 1934) i enllaça la Via Augusta i la via litoral entre *Saetabis* i *Dianium*, deu ser també una ruta de gran antiguitat (Gisbert, 1983a). Al llarg del seu traçat hi ha els assentaments de la Granja (Llocnou de Sant Jeroni) i Beniarjó (Aparicio i altres, 1983). Més endavant passa pels assentaments del Rabat (Rafelcocer) i la muntanyeta de Sant Miquel (la Font d'En Carròs). A l'entrada d'Oliva, on devia enllaçar amb la via litoral, es coneix amb el topònim de la Calçada.

Des d'Albaida, un ramal d'aquest camí devia dirigir-se cap a les valls d'Alcoi pel coll d'Albaida (Morote, 1979a), vorejant la serra de Mariola. Importants assentaments ibèrics situats en el seu traçat, com la cova Alta i Alberri (Llobregat, 1972), permeten sospitar un origen pre-romà d'aquesta ruta. El Castellar degué ser l'assentament més important en època romana (Abad, 1984), al voltant del qual devia organitzar-se la vida a la comarca. L'eixida meridional des d'Alcoi devia efectuar-se a través de sengles rutes que es dirigien cap a Dènia i Alacant.

A l'eixida de la vall del Vinalopó, la ciutat d'*Ilici* es configura com una important cruïlla de camins. Hi conflüen la Via Augusta en direcció N-S i la via litoral des del NE. Aquesta xarxa principal devia completar-se amb un quart camí que seguiria cap al SW, per Crevillent, Orihuela, Murcia i Alcantarilla. A banda de la seua importància natural, potser més evident a l'edat mitjana, la seua existència es justifica perquè era una dreuera que permetia seguir cap al SW sense passar per *Carthago Nova* i reprendre la Via Augusta més endavant. L'existència d'aquest camí pot estar lligada a una les estacions mencionades per l'Anònim de Ravenna: *Celeri/Celeret*, que apareix citada després d'*Elo/Edelle*, la qual sembla fer referència en el seu topònim a una mena de dreuera o camí més ràpid. Aquesta via justificaria el topònim, però probablement exigiria un emplaçament de la mansió al nord d'*Ilici*.

8. UN PAÍS, UN CAMÍ

Aquesta frase contundent (Aracil, 1980), entre consigna i mot d'ordre, epítom o extracte, lliga una realitat històrica amb una altra geogràfica i es podria també formular negativament: sense camí no hi hauria hagut país.

La configuració allargassada del territori valencià, a la qual s'ha fet al·lusió repetidament en aquest llibre, no és un rònc accident natural, ni un caprici històric; és el resultat d'una adaptació cultural a una realitat geogràfica i econòmica. Com Xile i com Noruega té problemes de comunicació dels extrems septentrional i meridional: aquests països ho resolgueren en bona part per mar. L'analogia amb Portugal tal vegada siga més propera i adequada, tant en termes estrictament geogràfics –o topogràfics– com històrics, lingüístics i, fins i tot, de via romana que és el nostre fil conductor. El lector atent que sap l'origen de la llengua portuguesa i les vicissituds de la sobirania d'aquest poble, farà les deduccions que li abellisquen. Les comparances –els geògrafs en vivim– poden ser molt fecundes i didàctiques. Finisterre és el Cap de Creus? São Vicente, però, no és el Cabo de Gata, ni tan sols el de Palos.

El «país útil» valencià és encara més estret que el territori administratiu autonòmic. Per això, el camí assoleix més protagonisme, el poblament s'hi adhereix més i, en general, s'apropa a la costa. No som un país mariner –ni mai ho hem estat gaire– perquè ens ha agradat o hem pogut més aviat anar per terra, de nord a sud més que de sud a nord.

El camí litoral és el camí, la ruta per excel·lència. És l'espina que articula l'activitat humana i que concentra en pocs nuclis litorals o gairebé litorals el poder polític i econòmic. El tràfec estrictament litoral en algunes èpoques l'emprengué el petit cabotatge, però no seria el cas dels romans. Així com els camins reials set-centistes enfilen viles i ciutats de campanar en campanar, les rutes romanes o anteriors enllaçaven ciutats i viles –més modestes, però no menys importants– articulant un territori on sovint els camps eren ordenats amb meticulositat geomètrica al llarg del camí. Al nord la via passava enmig de serres per passadissos o corredors «predestinats»; al migjorn calia travessar les serres, forçant-les per colls i estrets. L'androna litoral adés i ara oferia itineraris còmodes, però parcials.

Els fluxos culturals, si n'havíem de fer un balanç, han estat més del nord que del sud. I diem cultural en el sentit més ampli que inclou des d'economia fins a dominació política o expansió lingüística. Els romans i els catalans venien de tramuntana; els musulmans del migjorn. Qui deixà més restes?

Durant el procés que la majoria d'historiadors anomenen conquesta o «reconquesta», al llarg de sis segles, l'àrea nuclear del nostre territori va anar desplaçant-se de nord a sud al temps

que empentava la frontera cada cop més prop de la mànega mediterrània. Escaramusses i tractats en són testimoni, així com d'altres fets culturals com la configuració històrica de les diòcesis, l'esfilagarsament de la llengua –de les llengües castellana i catalana–, la difusió del gòtic i altres estils, etc. Sempre seguint el camí, enfilant viles i ciutats, escortat per castells i torres. Girant els ulls enrere, no podem ignorar la ruta que els romans fressaren i les ciutats que la fitaven: *Saguntum, Lucentum, Ilici, Valentia, Saetabis, Dianium...*

Quin fou l'impacte dels romans en l'articulació viària del país? De l'*statumen* o *summa crusta* a l'asfalt, moltes vegades no hi ha més que uns quants centímetres. Són molts els trams de carretera moderna que usurpen o «fossilitzen» itineraris romans o, potser, ibèrics. Per a una gent com nosaltres que encara parlem llatí –més o menys evolucionat– és una tasca apassionant reconstruir la xarxa que ens deixaren els nostres avantpassats culturals al principi de l'era cristiana.

«Camí dels Romans», «Senda dels Romans», tot i que faça olor d'erudit, són topònims comprovats. No parlem del mot Albalat (àrab, 'el camí') que es reitera i coincideix més d'un cop al llarg dels itineraris reconstruïts. La combinació de l'àrab *manzil* ('hostal') amb un mot romànic, del tipus Massamagrell, acaba de refermar la persistència del fet viari romà vers l'edat mitjana i temps enllà. Els camins que són eixos d'un cadastre romà atrauen l'atenció com a vies de categoria certa.

Vet ací l'impacte, deixant de banda el poblament. El segle XVI, el valencià Villuga, en redactar el seu repertori de camins carreters amb un objectiu utilitari, com havien estat els *Itineraria* antics, encara dóna un esquema que, més que medieval, pot ser qualificat de romà. Sovint ha servit per a les conjectures de trams de difícil identificació o traçat.

Si parlem llatí, litiguem en romà, construïem en romànic..., també caminem o circulem com els romans, com els llatins. Dos mil anys no són res.

9. BIBLIOGRAFIA

- ABAD CASAL, L. (1984), «Romanización», *Alcoy. Prehistoria y Arqueología*, Alcoy, pp. 259-276.
- ABAD CASAL, L. (1985), «Arqueología romana del País Valenciano: Panorámica y perspectivas», *Arqueología del País Valenciano: panorama y perspectivas*, Alicante, pp. 337-382.
- ABAD CASAL, L. (1986), «El relieve romano de Coves de Vinromá (Castellón)», *Lucentum*, V, Alicante, pp. 119-136.
- ABAD, L. I ABASCAL, J. M. (1991), *Historia Antigua. Textos para la Historia de Alicante*, Alicante.
- ABAD, L. I BENDALA, M. (1985), «Las torres funerarias de Daimuz y Villajoyosa, dos monumentos romanos olvidados», *Lucentum*, 4, Alicante, pp. 147-186.
- ABASCAL PALAZÓN, J. M. (1982), *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*, Guadalajara.
- ABASCAL, J. M. I GISBERT, J. A. (1992), «Epigrafía romana de la villa de l'Almadrava (Setla-Mirarosa-Miraflor). Apéndice: nuevas aportaciones a la epigrafía de Dianium (Dénia, Alacant)», *III Congrés d'Estudis de la Marina Alta*, Dénia, pp. 69-77.
- ABÁSULO ÁLVAREZ, J. A. (1975), *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*, Burgos.
- ABÁSULO ÁLVAREZ, J. A. (1978), *Las vías romanas de Clunia*, Burgos.
- ALBACETE, J. (1855), *Semanario Pintoresco*, Madrid, p. 225.
- ALCÁCER GRAU, J. (1946), *Exploraciones arqueológicas en Begís*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 10, Valencia.
- ALVARADO, S., RIVAS, J. C. I VEGA, T. (1992), *La Via Nova en Limia*, Boletín Auriense, Anexo 16, Ourense.
- APARICIO, J., GURREA, V. I CLIMENT, S. (1983), *Carta Arqueológica de la Safor*, Gandía.
- ARACIL, Ll. V. (1980), «Un país: un camí», *Primer Congreso de Historia del País Valenciano (1971)*, II, València, pp. 13-19.
- ARANEGUI GASCÓ, C. (1982), *Excavaciones en el Grau Vell (Sagunto, Valencia)*, (Campanías de 1974 y 1976), Serie de Trabajos Varios del SIP, 72, Valencia.

- ARANEGUI GASCÓ, C. (1992), «Evolución del área cívica saguntina», *Journal of Roman Studies*, 5, Michigan, pp. 56-68.
- ARANEGUI, C. dir. (s/a), *Guía de los monumentos romanos y del Castillo de Sagunto*, Valencia.
- ARASA I GIL, F. (1987a), «El Maestrat en època romana», *I Congrés d'Història del Maestrat*, Vinaròs, pp. 128-137.
- ARASA I GIL, F. (1987b), *Lesera (La Moleta dels Frares, El Forcall). Estudi sobre la romanització a la comarca dels Ports*, Monografies de Prehistòria i d'Arqueologia Castellonenques, 2, Castelló de la Plana.
- ARASA I GIL, F. (1989), «L'Hostalot (La Vilanova d'Alcolea, Castellón). Una posible estación de la vía Augusta», *XIX Congreso Nacional de Arqueología*, I, Zaragoza, pp. 769-778.
- ARASA I GIL, F. (1990), «Los miliarios de la Vía Augusta en el País Valenciano», *La red viaria en Hispania*, Zaragoza, pp. 21-33.
- ARASA I GIL, F. (1990-91), «Un nou miliari de la via Augusta trobat a la Vilanova d'Alcolea (el Baix Maestrat)», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonenses*, 15, Castelló de la Plana, pp. 447-456.
- ARASA I GIL, F. (1992a), *La romanización del Alto Palancia según la epigrafía*, Segorbe.
- ARASA I GIL, F. (1992b), «Els miliaris del País Valencià», *Fonaments*, 8, Barcelona, pp. 232-269.
- ARASA, F. I ABAD, L. (1989), *L'arc romà de Cabanes*, Castelló de la Plana.
- ARASA, F. I VICENT, J. A. (1981), «Toponímia de la Via Augusta entre Saguntum i Dertosa», *Butlletí Interior de la Societat d'Onomàstica*, V, Barcelona, pp. 22-28.
- ARIAS, G. (1963), «El secreto de Antonino», *El Miliario Extravagante*, 2.
- ARIAS, G. (1987), *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, Madrid.
- AZUAR, R. (1983), «Excavaciones en el recinto fortificado árabe denominado Castillo del Río (Aspe, Alicante). Campaña de 1979», *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 15, Madrid, pp. 297-340.
- BAGSHAWE, R. W. (1982), *Roman Roads*, Shire Archaeology.
- BALBÁS CRUZ, J. A. (1892), *El libro de la provincia de Castellón*, Valencia.
- BALLESTER TORMO, I. (1934), «Antigüedad remota de muchas vías actuales», *Almanaque de Las Provincias*, Valencia, pp. 428-429.
- BARCELÓ TORRES, C. (1982), *Toponímia aràbiga del País Valencià. Alqueries i Castells*, Xàtiva.
- BAZZANA, A. (1978), «Vestiges de Centuriations romaines et d'un itineraire pre-roman dans La Plaine de Castellón», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XV, Valencia, pp. 272-292.
- BELTRÁN LLORIS, F. I ARASA GIL, F. (1980), «Un nuevo caso de *iter privatus* en una inscripción rupestre de Algimia de Almonacid (El Alto Palancia, Castellón)», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonenses*, 7, Castellón, pp. 127-133.
- BELTRAN LÓPEZ, F. (1990), «Establiment d'època romana al Mas dels Foressos (Picassent)», *Al-Gezira*, 6, Alzira, pp. 35-56.

- BELTRAN LÓPEZ, F. (1992), «La vil·la romana de Font de Mussa, Benifaió. Materials arqueològics», *Al-Gezira*, 7, Alzira, pp. 37-78.
- BERGIER, N. (1622), *Histoire des grans chemins de l'Empire romain*, Paris.
- BERNABEU, J., BONET, H. I MATA, C. (1987), «Hipótesis sobre la organización del territorio edetano en época ibérica plena: el ejemplo del territorio de Edeta/Llíria», *Iberos. Actas de las I Jornadas sobre el mundo ibérico*, Jaén, pp. 137-156.
- BEUTER, P. A. (1538), *Primera part de la Història de València*, València [1979].
- BLÁZQUEZ, A. (1892) «Nuevo estudio del Itinerario de Antonino», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, XXI, Madrid.
- BLÁZQUEZ Y DELGADO, A. I BLÁZQUEZ Y GIMÉNEZ, A. (1923), «Vías romanas de Fuente la Higuera a Cartagena y de Cartagena a Castulo», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, 59, Madrid.
- BLÁZQUEZ Y DELGADO, A. I BLÁZQUEZ Y GIMÉNEZ, A. (1925), «Exploraciones en las vías romanas de Bérgida a Asturias y de Cataluña, Valencia, y Jaén», *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*, 69, Madrid.
- BRONCANO, S. I ALFARO, M. (1990), *Los Caminos de Ruedas de la Ciudad Ibérica de «El Castellar de Meca» (Ayora, Valencia)*, Excavaciones Arqueológicas en España, 162, Madrid.
- BROTONS, F., MÉNDEZ, R., GARCÍA, C. I RUIZ, E. (1988), «El tramo viario de Montealegre a Fuente la Higuera», *Actas del Symposium sobre las Vías Romanas del Sureste*, Murcia, pp. 75-83.
- BRU I VIDAL, S (1958), «Notas de arqueología saguntina», *Archivo de Prehistoria Levantina*, VII, Valencia, pp. 147-171.
- BRU I VIDAL, S (1963), *Les terres valencianes durant l'època romana*, València.
- CABANILLES PALOP, A. J. (1795-97), *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*, Madrid (2 vols.).
- CAGIANO DE AZEVEDO, M. (1939), *Le Strade*, Mostra della Romanità, 13, Roma.
- CANO, G. M. (1974), «Sobre una posible centuriatio en el regadío de la acequia de Montcada (Valencia)», *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*, Madrid, pp. 115-127.
- CHABÁS, R. (1890), «Estudios Geográficos Alicantinos», *El Archivo*, IV, Denia, pp. 63-96.
- CHABRET FRAGA, A. (1888), *Sagunto, su Historia y sus Monumentos*, Barcelona.
- CHABRET FRAGA, A. (1978), *Vías romanas de la provincia de Castellón de la Plana*, Castellón [1907].
- CHAPOT, V. (1919), «Via», *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, V, Paris, pp. 777-817.
- CHEVALIER, R. (1972), *Les voies romaines*, Paris.
- CHEVALIER, R. (1988), *Voyages et déplacements dans l'empire romain*, Paris.

- CORTÉS Y LÓPEZ, M. (1835-36), *Diccionario geográfico-histórico de la España antigua Tarraconense, Bética y Lusitania, con la correspondencia de sus regiones, ciudades, montes, ríos, caminos, puertos e islas a los conocidos en nuestros días*, Madrid.
- CORZO, R. i TOSCANO, M. (1992), *Las vías romanas de Andalucía*, Sevilla.
- CUNTZ, O. (1929), *Itineraria romana. Volumen prius. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Leipzig.
- DD. AA. (1983), *Actes du Colloque «Les voies romaines en Gaule et dans le Monde romain Occidental»*, Caesarodunum, XVIII, Tours.
- DD. AA. (1988), *Actas del Symposium sobre las Vías Romanas del Sureste*, Murcia.
- DD. AA. (1990), *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza.
- DD. AA. (1991), *Viae Publicae Romanae*, Roma.
- DUNCAN-JONES, R. P. (1974), *The Economy of the Roman Empire: Quantitative Studies*, Cambridge.
- DUPRÉ, N. (1983), «La Vallée de l'Ebre et les routes transpyrenéennes antiques», *Actes du Colloque «Les voies romaines en Gaule et dans le Monde romain Occidental»*, Caesarodunum, XVIII, Tours, pp. 393-409.
- ENGUIX, R. i ARANEGUI, C. (1977), *Taller de ánforas romanas de Oliva (Valencia)*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 54, Valencia.
- ESCOLANO, G. (1610-11), *Décadas de la Insigne y Coronada ciudad y Reino de Valencia*, Valencia.
- ESPINOSA, A. (1989), «La Vila Joiosa romana», *Revista de Arqueología*, 100, Madrid, pp. 29-36.
- ESTEVE FORRIOL, J. (1978), *Valencia, fundación romana*, Valencia.
- ESTEVE GÁLVEZ, F. (1986), «L'amollonament de la Via Augusta en el Pla de l'Arc», *Estudis Castellonenss*, 3, Castelló de la Plana, pp. 243-274.
- ESTEVE GÁLVEZ, F. (1989), «La lápida ibérica de Cabanes», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XIX, Valencia, pp. 103-115.
- ESTEVE GÁLVEZ, F. (1992), «La via romana per les Coves de Vinromà i Vilanova d'Alcolea (Castelló)», *Serie de Trabajos Varios del SIP*, 89, Valencia, pp. 597-618.
- FERNÁNDEZ CORRALES, J. M. (1987), *El trazado de las vías romanas en Extremadura*, Cáceres.
- FERNÁNDEZ GUERRA, A. (1863), *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de don Eduardo Saavedra el día 28 de Diciembre de 1862*, Madrid.
- FERNÁNDEZ GUERRA, A. (1890), «Illici», *El Archivo*, IV, Denia, p. 36.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, A. (1980), «Estudio de los restos arqueológicos submarinos en las costas de Castellón», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonense*, 7, Castellón, pp. 135-195.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, A. (1986), «El yacimiento submarino de Torre la Sal (Ribera de Cabanes, Castellón). Nuevas aportaciones», *Cuadernos de Prehistoria y de Arqueología Castellonenses*, 12, Castellón, pp. 229-248.

- FERNÁNDEZ DE MESA, T. M. (1755), *Tratado legal y político de los caminos públicos y posadas*, Valencia.
- FERNÁNDEZ NIETO, F. J. (1968-69), «Beribraces, edetanos e ilerjavones: pueblos prerromanos en la provincia de Castellón», *Zephyrus*, 19-20, Salamanca, pp. 115-142.
- FLETCHER, D. I ALCÁCER, J. (1956), «Avance a una arqueología romana de la provincia de Castellón», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XXXII, Castellón, pp. 135-164.
- FLETCHER, D., PLA, E. i ALCÁCER, J. (1965-69), *La Bastida de Les Alcuses (Mogente, Valencia)*. I-II, Serie de Trabajos Varios del SIP, 24-25, Valencia.
- GIL-MASCARELL BOSCA, M. (1975), «Resumen de las excavaciones realizadas en el poblado ibérico de la Carencia (Turís, Valencia)», *XIII Congreso Nacional de Arqueología*, Zaragoza, pp. 693-69.
- GISBERT SANTONJA, J. A. (1983a), «L'època romana», *El Llibre de la Safor*, Sueca, pp. 241-283.
- GISBERT SANTONJA, J. A. (1983b), «Excavaciones en el Hort de Morand (Denia, Alicante). Resultados preliminares y problemática urbanística del yacimiento», *I Jornadas de Arqueología en las ciudades actuales*, Zaragoza, pp. 133-142.
- GISBERT SANTONJA, J. A. (1987), «La producció de vi al territori de Dianium durant l'Alt Imperi: el taller d'àmfores de la vil·la de l'Almadrava (Setla-Mira-rosa-Miraflor)», *El vi a l'antiguitat*, Badalona, pp. 104-117.
- GÓMEZ-PANTOJA, J. (1992), «La estación de Segisamo», *Gerión*, 10, Madrid, pp. 259-273.
- GÓMEZ SANTA CRUZ, J. (1992), «La intervención antonina en la red viaria de la meseta superior en el siglo II d. C.», *Hispania Antiqua*, XVI, Valladolid, pp. 189-200.
- GÓMEZ SERRANO, N. P. (1927), «Salteri Arqueològic. De com se perden els camins antics», *Diario de Valencia*, 8 de juliol i 12 d'agost, Valencia.
- GORGES, J. G. (1979), *Les villas hispano-romaines*, Paris.
- GOZÁLBES CRAVIOTO, C. (1986), *Las vías romanas de Málaga*, Málaga.
- GOZÁLVEZ, V. (1974), «La centuriatio de Ilici», *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*, Madrid, pp. 101-113.
- GOZÁLVEZ, V. (1976), *La ciudad de Elche. Estudio Geográfico*, València.
- GRENIER, A. (1934), *Manuel d'Archéologie Gallo-romaine, II. L'Archéologie du sol. Les routes*, Paris.
- GUSI, F. I OLARIA, C. (1977), «La villa romana de Benicató (Nules, Castellón)», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonense*, 4, Castellón, pp. 101-144.
- HAGEN, V. W. VON (1967), *Les voies romaines*, Paris.
- HUGUET SEGARRA, R. (1916), «Vías romanas de la Provincia de Castellón», *Almanaque de «Las Provincias»*, Valencia, pp. 113-118.
- IGLESIAS GIL, J. I MUÑIZ CASTRO, J. A. (1992), *Las comunicaciones en la Cantabria Romana*, Santander.

- JÁRREGA DOMÍNGUEZ, R. (1992), *El Alto Palancia en época romana. Estudio del poblamiento*, [Inèdit], Fundació Caja Segorbe.
- JIMÉNEZ SALVADOR, J. L. (1989), «El monumento funerario de los Sergii en Sagunto», *Homenatge A. Chabret*, Valencia, pp. 207-220.
- LABORDE, A. (1806), *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, Paris.
- LEDO CABALLERO, A. C. (1993), «Un supuesto miliario anepígrafo (Bétera, Valencia) y la vía entre Liria y Sagunto», *Saetabis*, XLIII, València, pp. 55-66.
- LEDO CABALLERO, A. C. (en premsa), «La vía romana entre Liria (Valencia) y Barracas (Castellón)», *XXII Congreso Nacional de Arqueología*, Vigo, 1993.
- LLATAS BURGOS, V. (1954), «Carta arqueológica del Villar del Arzobispo y su comarca», *Archivo de Prehistoria Levantina*, VI, Valencia, pp. 153-187.
- LLOBREGAT CONESA, E. A. (1972), *Contestania Ibérica*, Alicante.
- LLOBREGAT CONESA, E. A. (1974), «Avance de una prospección del catastro romano en la provincia de Alicante», *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*, Madrid, pp. 91-100.
- LLOBREGAT CONESA, E. A. (1980), «Las tierras valencianas hasta el final del Principado de Augusto. El Alto Imperio», *Nuestra Historia*, Valencia, pp. 47-126.
- LLOBREGAT CONESA, E. A. (1983), «Relectura del Ravennate: dos calzadas, una mansión inexistente y otros datos de la geografía antigua del País Valenciano», *Lucentum*, II, Alicante, pp. 225-242.
- LÓPEZ DOMECH, R. (1990), «La red viaria romana de la región oretana», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XXVI, Paris, pp. 75-96.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1970a), «Les condicions físiques», *L'estructura econòmica del País Valencià*, I, València, pp. 39-65.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1970b), «Valencia, Alicante y Denia: ciudades de origen romano», *Estudios Geográficos*, 121, Madrid, pp. 105-114.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1974), «Posibles centuriaciones en Castellón de la Plana», *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*, Madrid, pp. 129-136.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. (1977), *Geografía de las terres valencianes*, València.
- LOSTAL PROS, J. (1992), *Los miliarios de la provincia Tarraconense*, Zaragoza.
- MAGALLÓN BOTAYA, M. A. (1987), *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza.
- MAÑANES, T. I SOLANA SAINZ, J. M. (1985), *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla-León)*, Valladolid.
- MARGARY, I. D. (1973), *Roman Roads in Britain*, London.
- MARTÍN, G. (1970), *Dianium*, Valencia.
- MARTÍN, G. I SERRES, M. D. (1970), *La factoría pesquera de la Punta del Arenal, Jávea (Alicante)*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 38, Valencia.

- MARTÍNEZ, F., RIVAS, L. I ARIAS, J. M. (1989), «Monumentos funerarios romanos de Lliria», *Lauro*, 4, Lliria, pp. 243-251.
- MARTÍNEZ PÉREZ, A. (1984), *Carta arqueológica de La Ribera*, Alzira.
- MARTÍNEZ VALLE, A. (1991), «Una inscripción funeraria hallada en La Calerilla (Hortunas, Requena)», *Saguntum*, 24, València, pp. 167-172.
- MATA PARREÑO, C. (1991), *Los Villares (Caudete de las Fuentes, Valencia). Origen y evolución de la cultura ibérica*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 88.
- MATEU, J. F. (1982), *El Norte del País Valenciano: geomorfología litoral y prelitoral*, València.
- MATEU, J. F. (1992), *La desertificación mediterránea: mito o realidad ? (Un enfoque geoarqueológico)*, [Inèdit], I.V.E.I.
- MELCHOR GIL, E. (1992), «Sistemas de financiación y medios de construcción de la red viaria hispana», *Habis*, 23, Sevilla, pp. 121-137.
- MELCHOR GIL, E. (1993), «Vías romanas y explotación de los recursos mineros de la zona norte del Conventus Cordubensis», *Anales de Arqueología de Córdoba*, 4, Córdoba, pp. 63-89.
- MESADO OLIVER, N. (1966), «Breves notas sobre las ruinas romanas de «Els Estanys» (Almenara)», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XI, Valencia, pp. 177-196.
- MILLER, K. (1916), *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt*, Stuttgart.
- MONRAVAL, M., GONZÁLEZ, R. I BLASCO, J. (1991), «Aportaciones al estudio arqueológico de Cullera desde la época ibérica a la antigüedad tardía», *Cullaira*, 3, Cullera, pp. 17-41.
- MOROTE BARBERÁ, J. G. (1979a), *Aportación al estudio de las vías romanas en el País Valenciano*, Tesis de Licenciatura, València.
- MOROTE BARBERÁ, J. G. (1979b), «El trazado de la Vía Augusta desde Tarracone a Carthagine Spartaria. Una aproximación a su estudio», *Saguntum*, 14, Valencia, pp. 139-164.
- MOROTE BARBERÁ, J. G. (1986), «El Albir», *Arqueología en Alicante 1976-1986*, Alicante, pp. 57-60.
- MUÑOZ CATALÁ, A. (1972), «Algunas observaciones sobre las vías romanas de la provincia de Castellón», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XIII, Valencia, pp. 149-160.
- OLCINA, M. (1990), «El Tossal de Manises en época romana», *Historia de la ciudad de Alicante. Edad Antigua*, Alicante, pp. 149-187.
- OLIVER FOIX, A. (1987), «Los yacimientos arqueológicos de Vinaròs», *I Congrés d'Història del Maestrat*, Vinaròs, pp. 96-125.
- OLIVER FOIX, A. (1992), «La red viaria protohistórica y su relación con lugares cultuales en el Baix Maestrat», *Boletín del Centro de Estudios del Maestrazgo*, 40, Benicarló, pp. 35-44.
- OLIVER FOIX, A. (1993), *Territorio y poblamiento protohistóricos en el llano litoral del Baix Maestrat*, Tesis Doctoral, Barcelona.
- OROVAL TOMÀS, V. (1988), «El poblament dels territoris del terme de Carcaixent en els temps anteriors a la Reconquesta», *Al-Gezira*, 4/5, Alzira, pp. 9-24.

- PALLÍ AGUILERA, F. (1985), *La vía Augusta en Cataluña*, Barcelona.
- PALOMERO PLAZA, S. (1987), *Las vías romanas en la provincia de Cuenca*, Cuenca.
- PEKARY, T. (1968), *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrassen*, Bonn.
- PÉREZ BALLESTER, J. I BERROCAL CAPARRÓS, M. C. (1988), «Las aportaciones y revisión de las investigaciones de don Gratiniano Baches en la comarca del Pilar de la Horadada», *Actas del Symposium «Vías romanas del Sureste»*, Murcia, pp. 101-106.
- PFLAUM, H. (1940), *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire romain*, Paris.
- PINGARRÓN SECO, E. (1981a), *Estructuras del poblamiento rural romano entre los ríos Magro y Palancia*, Tesi de Llicenciatura, València.
- PINGARRÓN SECO, E. (1981b), «Rastreo de una «centuriatio» en la zona sur de la huerta de Valencia», *Cuadernos de Geografía*, 29, Valencia, pp. 161-176.
- PIQUERAS, J. I SANCHIS, C. (1992), *L'organització històrica del territori valencià*, València.
- PISANI SARTORIO, G. (1988), *Mezzi di trasporto e traffico*, Vita e Costumi dei Romani Antichi, 6, Museo della Civiltà Romana, Roma.
- PLA, E. I MARTÍ, B. (1988), «L'arqueologia de la Ribera del Xúquer: estat actual de la investigació», *Actes de la IV Assemblea d'Història de la Ribera*, L'Alcúdia, pp. 35-46.
- PONCE, G. (1983), «Residuos de catastro romano en Sax», *Investigaciones Geográficas*, 1, Alacant, pp. 199-208.
- PONCE, G. I SIMÓN, J. L. (1988), «Contribución al estudio del itinerario de la vía Augusta. Los restos de una calzada en el corredor de Almansa», *Actas del I Congreso de Historia de Castilla-La Mancha*, IV, Ciudad Real, pp. 161-170.
- PONS I MONJO, F. (1977), «Camins romans a La Safor», *Gandía. Feria y Fiestas*, 25, Gandía, pp. 49-52.
- PORCAR RIPOLLÉS, J. B. (1931), «Excursions i recerques arqueològiques. El camí romà d'Antrilles», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XII, Castellón, pp. 207-209.
- POVEDA, A. (1980), «Toponimia árabe musulmana de Mallorca», *Awraq*, 3, pp. 75-101.
- POVEDA NAVARRO, A. M. (1988), *El poblado ibero-romano de El Monastil*, Elda.
- POVEDA NAVARRO, A. M. (1991), «Transformación y romanización del hábitat ibérico contestano de las cuencas alta y media del Vinalopó (provincia de Alicante). Del final de la República al Alto Imperio», *Alebus*, 1, Elda, pp. 65-78.
- PRADES, J. (1596), *Historia de la adoración de las Santas Imágenes, y de la Imagen de la Fuente de la Salud*, Valencia.
- RABANAL ALONSO, M. A. (1988), *Vías romanas de la provincia de León*, León.
- RADKE, G. (1971), *Viae Publicae Romanae*, Stuttgart.
- RAMOS FERNÁNDEZ, R. (1975), *La ciudad romana de Ilici*, Alicante.
- RAMOS FERNÁNDEZ, R. (1976), «Las villas de la centuriación de Ilici», *Symposium de Ciudades Augusteas*, II, Zaragoza, pp. 209-214.

- REBUFFAT, R. (1987), «Via militaris», *Latomus*, XLVI, 1, Bruxelles, pp. 52-67
- RIBA, O. (1979), *Geografía física dels Països Catalans*, Barcelona.
- RIBERA LACOMBA, A. (1983), *La arqueología romana en la ciudad de Valencia. Informe preliminar*, Valencia.
- ROCA TRAVER, F. A. (1988), *Noticias históricas de Torreblanca*, Castellón.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (1973), *La red viaria romana del sudeste de Galicia*, Valladolid.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1971), *Iter ab Emerita Asturicam (El Camino de la Plata)*, Salamanca.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975), *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid.
- ROSAS ARTOLA, M. (1987), «Les troballes arqueològiques de Traiguera. Aportació a l'estudi de la Romanització al Baix Maestrat», *I Congrés d'Història del Maestrat*, Vinaròs, pp. 154-165.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. M. (1969), *El litoral valencià*, València (2 vols.).
- ROSSELLÓ I VERGER, V. M. (1980), «Residuos de catastro romano en Caudete y Villena», *Estudios Geográficos*, 158, Madrid, pp. 5-13.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. M. (1992), «Les vies romanes al País Valencià. Il·lusions i certeses», *Serie de Trabajos Varios del SIP*, 89, València, pp. 619-637.
- ROSSELLÓ, V. M. *i altres* (1974), *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*, Madrid.
- ROSSELLÓ I VERGER, V. M. *i altres* (1990), *Les vistes valencianes d'Anthonie van den Wijngaerde [1563]*, València.
- ROSSI, G. DE *i altres* (1968), *La Via Aurelia da Roma al Forum Aureli*, Roma.
- RUBIERA, M. J. (1985), *Villena en las calzadas romana y árabe*, Alicante.
- RUIZ, E., MÉNDEZ, R., BROTONS, F. I GARCÍA, C. (1988), «Aproximación al estudio de las vías romanas de Cartagena y su entorno», *Actas del Symposium sobre las Vías Romanas del Sureste*, Murcia, pp. 31-38.
- RUIZ, L. I MUÑOZ, F. (1988), «Las vías de comunicación romanas en la comarca de Yecla», *Actas del Symposium sobre las Vías Romanas del Sureste*, Murcia, pp. 67-74.
- SAAVEDRA, E. (1863), *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de don Eduardo Saavedra el día 28 de Diciembre de 1862*, Madrid.
- SALAMA, P. (1951), *Les voies romaines de l'Afrique du nord*, Alger.
- SALES, A. (1776), *Declaración de una columna del emperador Hadriano; descubierta en la vega de Valencia*, Valencia.
- SAMPER, M. G. (en premsa), «La Mansio de Thiar: una proposta de identificació», *XXII Congreso Nacional de Arqueología*, Vigo, 1993.
- SÁNCHEZ, M. J., GUARDIOLA, A. I BLASCO, E. (1989), *Portus Ilicitanus. Santa Pola (Alicante)*, Valencia.
- SANCHIS DEUSA, C. (1993), *Els ponts valencians antics*, València.

- SANCHIS GUARNER, M. (1961), *Els parlars romànics de València i Mallorca anteriors a la Reconquesta*, València.
- SANTANDREU GIMENO, M. C. (1966), «La necrópolis romana de «les Foies» (Manuel, València)», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XI, València, pp. 197-206.
- SENENT IBÁÑEZ, J. J. (1923), «Del riu Cénia al Millars. La via romana», *Annuari de l'Institut d'Estudis Catalans*, VI, Barcelona, pp. 723-725.
- SERRANO VÁREZ, D. (1987), *Yacimientos ibéricos y romanos de la Ribera (Valencia. España)*, Serie Arqueológica. ACV, 12, València.
- SERRANO, D. I SERRANO, R. (1987), «Una moneda romana de la necrópolis del Camí d'Albalat (Alzira, València)», *Al-Gezira*, 2, Alzira, pp. 57-70.
- SILLIÈRES, P. (1977), «Le Camino de Anfbal. Itinéraire des Gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XIII, Paris, pp. 31-83.
- SILLIÈRES, P. (1990), *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, Paris.
- SCHNETZ, J. (1940), *Itineraria Romana II. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographia*, Leipzig.
- SOLER GARCÍA, J. M. (1976), *Villena. Prehistoria-Historia Antigua-Monumentos*, Alicante.
- SORRIBES I DOÑATE, J. (1992), «Contribució a l'estudi del topònim Almassora», *Actes del XV^é Col·loqui General de la Societat d'Onomàstica. Butlletí Interior*, XLVIII, Castelló de la Plana, pp. 165-178.
- TARRADELL, M. (1965), «Prehistòria i Antiguitat», *Història del País Valencià*, I, Barcelona, pp. 15-206.
- TARRADELL, M. (1973), «Nuevo miliario de Chilches y notas sobre vías romanas y toponimia», *Papeles del Laboratorio de Arqueología de Valencia*, 9, València, pp. 89-98.
- TARRADELL, M. (1978), *Les ciutats romanes dels Països Catalans*, Barcelona.
- TARRADELL, M. (1980), «Les ciutats romanes del País Valencià, base de l'actual estructura urbana», *I Congreso de Historia del País Valenciano*, II, València, pp. 313-320.
- TARRADELL, M. I MARTÍN, G. (1970), *Els Antigons-Lucentum. Una ciudad romana en el casco antiguo de Alicante*, València.
- VALCÁRCCEL, A. (1780), *Lucentum oy la ciudad de Alicante en el Reyno de Valencia*, València.
- VALCÁRCCEL, A. (1852), *Inscripciones y Antigüedades del Reino de Valencia*, Memorias de la Real Academia de la Historia, VIII, Madrid.
- VENTURA CONEJERO, A. (1975), *Játiva romana*, Serie de Trabajos Varios del SIP, 42, València.
- VENTURA VILLANUEVA, A. (1993), «Susum ad montes s(ocietatis) s(isaponensis): nueva inscripción tardorrepublicana de Corduba», *Anales de Arqueología de Córdoba*, 4, Córdoba, pp. 49-61.
- VICENT CAVALLER, J. A. (1979), «Excavacions al santuari hispano-romà de Santa Bàrbara (La Vilavella de Nules, Plana Baixa)», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonense*, 6, Castellón, pp. 181-221.

- VICENT CAVALLER, J. A. (1994), «Tocant al topònim Nules», *Actes del III Congrés d'Història i Filologia de la Plana (Nules 1992)*, Vila-real, pp. 343-355.
- VILLUGA, P. J. (1546), *Reportorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo, Madrid [1950].
- WESSELING, P (1735), *Vetera Romanorum Itineraria*, Amsterdam.
- ZURITA, J. (1599), *Itinerarium Antonini Augusti, et Burdigalense... Hyeronimi Suritae... commentario explicatum*, Coloniae Agrippinae, In Officina Birckmannica sumptibus Arnoldi Mylij.