

Evolució de la xarxa viària del territori de Tortosa entre l'Antiguitat i l'Edat Mitjana

Joan Negre Pérez*

Resum

En aquest treball es presenta una nova lectura del traçat de les vies existents durant l'Antiguitat i l'Edat Mitjana al territori de Tortosa, entès aquest en un sentit ampli. Mitjançant la revisió de les fonts escrites i arqueològiques, així com de les aportacions pròpies provinents d'una campanya bianual de prospeccions arqueològiques, es poden matisar algunes velles propostes respecte al recorregut de la xarxa viària antiga i medieval, així com de les transformacions que aquestes eixos patiren a través dels segles. Es concreta, a més, la metodologia emprada per a la realització d'aquest treball, on els Sistemes d'Informació Geogràfica han jugat un paper important en la integració de totes les informacions provinents de les fonts històriques principals.

Paraules clau: Via Augusta, *mansio*, camins, al-Andalus, SIG.

Abstract

In this study we present a new interpretation on the route of the roads that interconnected the territory of Tortosa in Antiquity and the Middle Ages, understanding this territory in a broad sense. Through the comprehensive study of the written sources and the archaeological evidence available, as well as a biannual archaeological survey campaign, some older statements referring to the itinerary of the Via Augusta between Tarragona and Sagunt and the changes it went through along centuries, has been subtly altered. We also put an emphasis on the methodology used in our research, where Geographical Information Systems have played an important role when it comes to backing the major historical sources.

Keywords: Via Augusta, *mansio*, roads, al-Andalus, GIS.

INTRODUCCIÓ

Durant els anys 2010 i 2011 s'ha dut a terme un projecte de prospecció arqueològica extensiva a les Terres de l'Ebre que ha conduït a la identificació d'una vasta xarxa d'assentaments d'època antiga i medieval en aquestes comarques meridionals de Catalunya¹. Considerem que un dels objectius finals de qualsevol estudi de territori ha de ser el de poder reconstruir d'una manera completa el seu funcio-

nament intern, sintetitzat a través de l'hàbitat (assentaments), les zones de producció (principalment camps de conreu) i la xarxa viària (camins i vies de comunicació). Així, el reconeixement d'aquests tres aspectes té en la prospecció arqueològica la seva millor aliada, car amb un mètode molt menys destructiu que l'excavació podem identificar-los i relacionar-los en un únic esquema. En aquest text analitzarem detingudament el darrer d'aquests tres elements, la xarxa viària, que suposa la concreció

* Universitat Autònoma de Barcelona (negreperez@gmail.com). Departament de Ciències de l'Antiguitat i de l'Edat Mitjana. Facultat de Filosofia i Lletres - Edifici B. Universitat Autònoma de Barcelona. 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès).

1. Aquest projecte específic, subvencionat per la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya (IA2010-56400), ha estat emparat en tot moment pel projecte marc "Organización fiscal y ocupación del territorio durante la Alta Edad Media" (HAR2009-07874), dirigit pel Dr. Ramon Martí Castelló (Grup de Recerca OCORDE/2009SGR-727). El resultat final d'aquest projecte específic ha estat la tesi doctoral de l'autor d'aquest article, defensada en abril de 2013 amb el títol de "De Dertosa a Ṭurṭūḍā. L'extrem oriental d'al-Tagr al-A'ḡlā en el context del procés d'islamització d'al-Andalus".

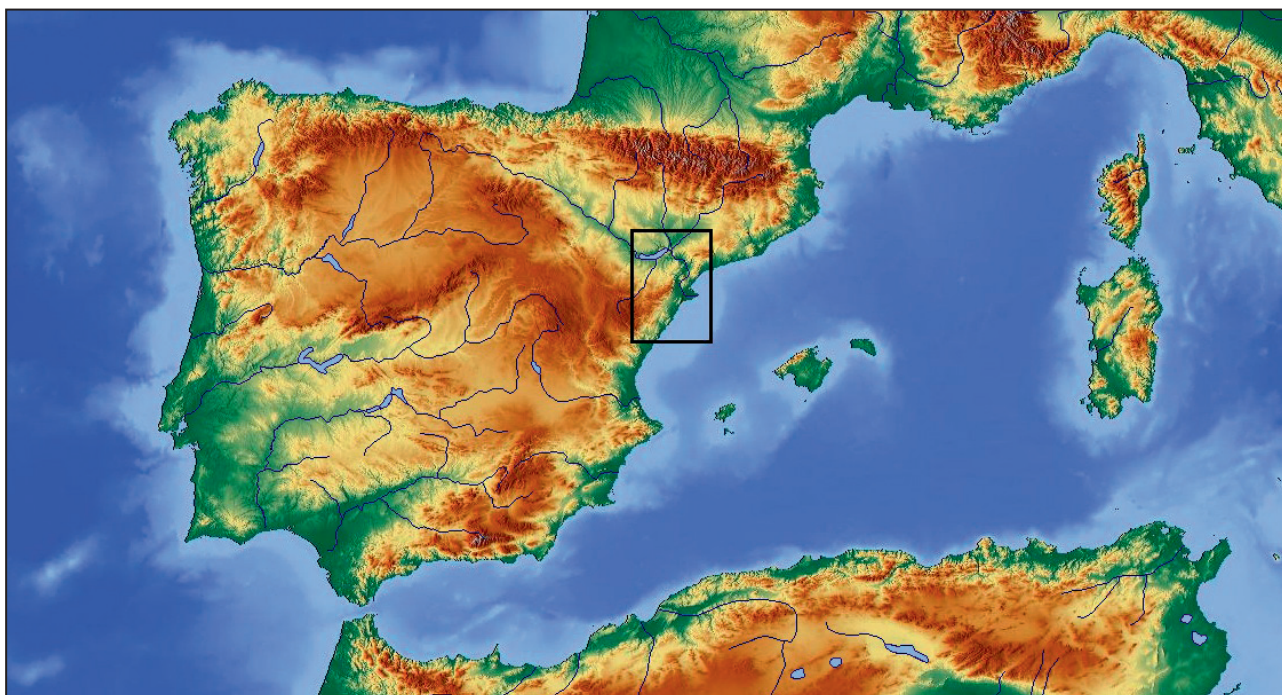


Figura 1. Mapa de situació de la zona d'estudi.

espacial d'una sèrie de relacions i vincles a l'interior d'un territori, àdhuc d'aquest amb l'exterior.

Fins avui han estat diversos els treballs que han tractat aquesta qüestió en aquest àmbit geogràfic, tant per a l'època antiga (Esteve, 2003; De Soto, 2010) com per a la medieval (Bramon, 2012). L'aparició d'un nou i inèdit registre d'assentaments a partir del nostre treball de camp ha conduït a la necessitat de replantejar les pautes sobre les quals aquests es basaven. Amb tot, l'ampliació de l'àrea de prospecció cap a les comarques septentrionals del País Valencià, o més amunt del curs inferior del riu Ebre, permetrà millorar progressivament la qualitat de la fixació d'aquest traçat.

CONCRECIÓ DEL TERRITORI D'ESTUDI

Hem de diferenciar dos espais principals de recerca, aquell que correspon a l'àrea d'estudi i el de l'àrea de treball. La primera és la més ampla i ve delimitada aproximadament a partir de diverses fonts documentals medievals on s'especifiquen els dominis de la ciutat de Tortosa, sobretot a partir de les seves places fortes. Per altra banda, l'àrea de treball és reduïda a la zona concreta en la que hem pogut desenvolupar les tasques de prospecció arqueològica.

Com hem comentat, l'àrea d'estudi objecte de treball queda definida per un ampli espai que ha rebut diversos noms al llarg de la Història, i que geogràficament es correspon amb les comarques centrals dels territoris catalanòfons. Aquesta regió natural de la costa mediterrània és coneguda també, amb petites variacions als seus límits, pel nom d'*Ilercavònia* o pel de Diòcesi antiga de Tortosa; en qualsevol cas, es tracta d'un ampli territori a banda i banda del riu Sénia que no entén de divisions administratives contemporànies. Aquestes darreres delimiten un espai de cruïlla entre les tres grans àrees polítiques actuals de la zona, les comunitats autònomes de Catalunya, Aragó i País Valencià, concretament a les comarques del Baix Ebre, Montsià, Ribera d'Ebre, Terra Alta i Priorat, amb algunes fraccions de la Conca de Barberà, Segrià, Garrigues i Baix Camp (Catalunya), les del Matarranya i zones del Baix Cinca i el Baix Aragó (Aragó) i finalment les del Maestrat, els Ports, l'Alcalatén i la Plana Alta (País Valencià).

L'àrea de treball, en canvi, està limitada per motius administratius a les actuals comarques catalanes del Baix Ebre i el Montsià, que mostren una correspondència perfecta amb els límits que s'estableixen per al territori estricte de la ciutat de Tortosa a la seva carta de població de 1149 (CPFC: 75). És en aquests dos àmbits que s'ha dut a terme aquesta recerca, els resultats de la qual ara presentem.

LES FONTS ESCRITES

L'estudi de la xarxa viària és, com la resta de treballs de caire històric, una invitació explícita a la interdisciplinarietat. La combinació i interrelació entre les diverses fonts al nostre abast que puguin ser útils per a la seva reconstrucció han de ser tingudes en compte i, d'una manera crítica, utilitzades en el treball. En aquest cas són dues les fases de desenvolupament viari que pretenem estudiar: l'antiga i la medieval. Per poder analitzar aquesta problemàtica comptem amb dues fonts d'informació principals, les escrites i les arqueològiques, que es caracteritzen per la capacitat d'aportar-nos informació a dues escales concretes, una de més general per a les primeres i una de més concreta per a les segones. Pel que fa a les fonts escrites, les més importants són aquestes que sintetitzem a continuació:

Els *Vasos de Vicarello* són quatre estris d'argent decorats i amb forma de petits mil·liaris descoberts prop de Roma a mitjans del segle XIX, on s'indicaven les *mansiones* o estacions establertes en la ruta de la Via Augusta entre Cadis i la capital imperial. L'itinerari que ens indiquen és el mateix a tots quatre vasos a excepció de dos casos: el de *Semproniana*, que només apareix al primer vas i el de *Tria Capita*, al tercer. Com veurem posteriorment, aquesta darrera incorporació tindrà un significat especial al nostre territori d'estudi, doncs marcarà un punt de referència als nostres itineraris. Tradicionalment, s'ha atorgat una cronologia d'època d'August i Tiberi a aquest conjunt de peces i a l'itinerari que descriuen, tot i què un treball recent ha suggerit la possibilitat de retardar la seva datació fins al segle III a partir de la seva anàlisi epigràfica (Gasperini, 2008 *apud* De Soto, 2010: 64). Seguint aquest itinerari se'ns indiquen, en l'àmbit del nostre treball i de nord a sud, les parades de *Subsaltum*, *Tria Capita*, *Dertosam*, *Intibilibim* i *Ildum* (CIL: XI, 499).

Un segon document d'importància per a l'estudi de la xarxa viària antiga és l'*Itinerari Antoní*, presumptament redactat en el segle III i on apareixen establertes les principals rutes i camins de l'Imperi. La datació del document, del qual es conserva una còpia diocleciana de la següent centúria, ha estat tradicionalment acceptada per diversos factors, com la localització de diferents topònims no existents fins aquell moment, o per l'aparició dels *cognomina* d'algunes legions (De Soto, 2010: 66). Aquest itinerari manté a més aquesta *mansio* apareguda únicament en un dels *Vasos de Vicarello*, la de *Tria Capita* (IAAH: 191-192). Aquest fet és força rellevant, doncs ens ajuda a explicar un petit error de càlcul existent entre les distintes etapes marca-

des pels itineraris, i que finalment ha estat necessari discernir per tal de poder resoldre la identificació de les mateixes.

De cronologia més tardana, el *Ravennate* o *Anònim de Ravenna*, com habitualment es coneix a la *Cosmographia Ravennate*, recull un llistat de llocs i ciutats entre l'India i Irlanda elaborada en el segle VII, que permet restituir gran part de la geografia del Baix Imperi, tot i obviar en aquest cas les distàncies entre els principals llocs de pas. En aquest itinerari apareix una nova estació anomenada *Pinon* anterior a *Tria Capita*, de la qual posteriorment tractarem de fixar la seva posició al territori. Després de *Dertosa* i just abans de les ja conegudes d'*Ildum* i *Intibilibi*, s'afegeix també una nova *mansio* desconeguda fins llavors, la de *Lubricatum* (RACGG: 303-304). La medieval *Geografia de Guido*, tributària de l'anterior i realitzada aproximadament al segle IX, coincideix amb les seves parades, però ens ajuda a entendre la transcripció d'algunes d'elles (RACGG: 514-515).

Pel que fa als *kutub al-masālik wa-l-mamālik*, o llibres de les rutes i els països, d'al-Idrīsī, les principals obres de referència són l'*Uns al-muhaẓ wa-rawḍ al-furayẓ* (*Esbarjo de cors i prats de contemplació*) i la *Nuzhat al-muštāq fī ijtirāq al-afāq* (*El goig d'aquell que s'apassiona per viatjar arreu del món*), també coneguda simplement com *Kitāb Ruẓẓār* (*Llibre de Roger*). Aquests textos ens ofereixen informació sobre una sèrie de llocs que vertebren els distintes itineraris andalusins des de la ciutat de Tortosa. En direcció cap a València se'ns indica la plaça forta de *Kūna*, el *ḥiṣn J.ḍrāl* i *Buryyāna* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-muhaẓ...: 78 i 95*), mentre que cap a Saragossa podem identificar els llocs de *Wādī al-Ramak* i *Miknāsa*, així com les fortificacions d'*Uflayš/Iflīš* i *Aḍkūn* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-muhaẓ...: 95*).

També s'esmenten en aquesta obra una sèrie de castells que depenen de la ciutat tortosina i que ens permeten en alguns casos fixar amb major precisió el recorregut d'alguns d'aquests camins. Destaquen d'entre aquests els de *Wurtah* (Horta de Sant Joan), en una ruta cap a l'interior, els de *Qibart* i *Luriqāṭ*, en la ruta meridional, i la fortalesa de *Mūrālla*, per a la que proposem una adscripció amb la fortalesa de Móra d'Ebre (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-muhaẓ...: 97*). Finalment, cal fer una menció especial al lloc de *BinīQkula*, el qual apareix esmentat tant al llistat de llocs encastellats dependents de Tortosa, com als diversos itineraris de cabotatge que ressegueixen la costa mediterrània, als quals apareix també la *rābiṭa K.ḍṭālī* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-muhaẓ...: 95-96 i AL-IDRĪSĪ, Nuzhat al-muštāq...: 232*).

Per últim, també resulta important remarcar una breu cita al *Ajbār mulūk al-Andalus* (*Notícies dels reis d'al-Andalus*) d'al-Rāzī, en la qual hom observa l'existència de dos itineraris diferents entre Tortosa i València, el “camino de Martronia” o “Matronia” i el de “los hijos de Darache” (AL-RĀZĪ, *Ajbār mulūk...*: 40). Amb menys informació, la documentació feudal de la primera fase de conquesta ens ajuda a establir alguns dels camins i ramals de vies en ús durant el període andalusí, abans de les reformes en la xarxa viària dutes a terme a partir del segle XIII.

LES FONTS ARQUEOLÒGIQUES

Dintre del registre arqueològic, la més important font d'informació són els jaciments, els quals han estat identificats i datats a partir dels treballs de prospecció, de la revisió de fons de museus i de l'estudi minucios de la seva producció material (Negre, 2013b). En total s'han pogut localitzar més de 50 jaciments, la major part d'ells inèdits o amb fases cronològiques que encara no havien estat apuntades i que ens permeten, per a la nostra àrea de treball, precisar les diverses fases d'ocupació de l'espai rural. Amb aquest conjunt d'informacions podem identificar els principals eixos viaris i proposar unes fites cronològiques respecte al seu major o menor ús al llarg del temps. El treball de camp, concretament la prospecció arqueològica, és una tasca que requereix d'un considerable esforç per explorar minuciosament tot el territori, però els resultats que ens aporta en la reconstrucció dels traçats viaris són òptims, permetent-nos fixar de manera molt més concreta i acurada el conjunt de camins i rutes d'aquest espai.

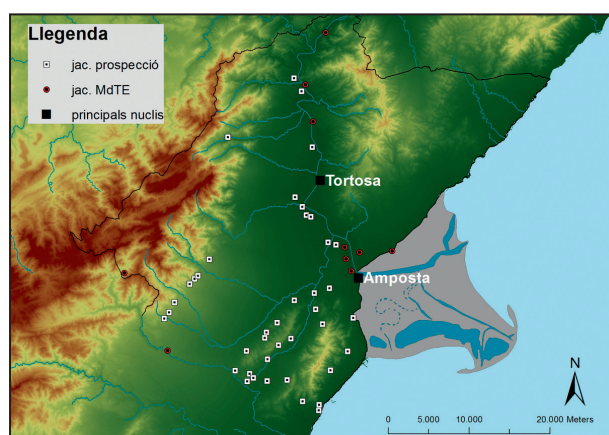


Figura 2. Conjunt de jaciments detectats en prospecció i durant la revisió del fons del Museu de les Terres de l'Ebre.

Un altre dels indicadors més destacats en aquest aspecte són els mil·liaris, punts de referència distal establerts al llarg de la via, i els arcs commemoratius. A la nostra àrea d'estudi han estat localitzats alguns d'aquests mil·liaris com són (de nord a sud) els de l'Ametlla de Mar, l'Aldea, el Collet Roig (Traiguera), La Creueta (Traiguera), La Jana, Les Coves de Vinromà, i l'Hostalot (Vilanova d'Alcolea) (Arasa, 2009: 348; De Soto, 2010: 72-73). Hi ha altres exemples, com ara els localitzats a prop de Santa Bàrbara i d'Ulldecona, tot i que l'absència d'inscripcions i la seva grandària fa pensar que es tracten, més bé, de fites medievals o fins i tot modernes.

Pel que fa als arcs commemoratius, dels quals disposem d'un bell exemple a Cabanes, podem definir-los com elements honorífics o funeraris associats a destacats personatges que els promogueren. Habitualment se situen a la vora de vies d'importància, en el nostre cas la Via Augusta, i tot que les seves característiques arquitectòniques són molt variades, l'exemple de Cabanes està realitzat amb una estructura simple amb dovelles radials, imposta contínua i motlures senzilles, que pot ser datat a l'entorn del segle II o III de la nostra era. En el cas d'aquest monument, la seva funció sembla ser honorífica-funerària i caldria relacionar-lo amb les restes de la *villa* romana existent a la seva vora, que serviria al mateix temps per indicar la intersecció entre la Via Augusta i el camí vell de Vistabella. L'excavació del seu entorn més immediat no proporcionà gaire informació històrica, tot i que quedà fora de tot dubte la seva adscripció al moment d'ús de l'establiment agrícola romà, l'excavació del qual podria aportar noves dades d'interès (Ulloa, 1997: 558 i 562).

Per últim, també podrien existir altres registres arqueològics del pas d'una via romana, com per exemple l'excavació d'alguns trams d'aquesta, en cas de poder ser identificats. A la serra de Godall, on hem pogut realitzar el nostre treball de camp en forma de prospecció arqueològica superficial, hem pogut detectar alguns retalls a la roca per encaixonar el camí que pensem que són identificatius d'un antic camí entre Amposta i Sant Joan del Pas que resseguiria la serra de Godall tot passant a prop de diversos jaciments de cronologia antiga, com el Mas d'en Torres (Masdenverge), els Borxos (Godall), el Pou de les Piques (Godall), l'Arion (Ulldecona) i l'Arbolí (Ulldecona). En tots aquests indrets s'han pogut detectar nombrosos materials ceràmics romans, que presenten unes datacions majoritàriament alt-imperials (Negre, 2013b).

INTEGRACIÓ I ANÀLISI DE LES DADES

Finalment usarem el potencial que ens ofereixen els programaris de gestió de SIG per tal d'interrelacionar totes aquestes dades de forma que puguin ser interpretades de forma coherent com a noves informacions històriques. Tindrem en compte tres factors bàsics per a la seva restitució: la reciprocitat espacial existent entre assentaments i vies de comunicació, l'elecció en el moment de la seva construcció de la ruta de menor dificultat entre els diversos assentaments i finalment l'estabilitat que aquesta xarxa tendeix a mostrar.

1. En primer lloc, tenint en compte el principi de *reciprocitat espacial* podem proposar que el conjunt de jaciments d'un període es disposen a certa proximitat de les seves vies de comunicació. Així doncs, el primer pas serà restablir la xarxa completa d'assentaments de l'àrea d'estudi, una tasca que només pot ser realitzada a partir de la prospecció arqueològica superficial. Aquesta metodologia ens permet identificar i estudiar el conjunt de

llocs de poblament que formen part d'aquest territori i proposar la seva vinculació amb la xarxa de comunicacions del mateix.

2. Seguint el principi de facilitat de pas (Fiz, Orengo, 2008; Zakęk, Fovet, Nuninger, Podobnikar, 2008; Conolly, Lake, 2006: 252-261), podem establir que el *least cost path* (ruta de menys cost relatiu de desplaçament) entre els diferents elements d'aquesta ruta, inclosos els elements arqueològics identificats, seguirà el traçat més probable d'aquestes vies. Un cop determinats els principals eixos viaris a partir de l'estudi de l'alineament d'aquests assentaments, mitjançant funcions com els enllaços visuals entre veïns més propers o a partir d'anàlisis de densitats de xarxes, podem estudiar les rutes de menor cost entre cadascun dels elements d'aquesta xarxa i la següent etapa.
3. El darrer pas serà el d'analitzar aquests arcs vectorials sobreposats a les ortofotografies parcel·laries del Vol Americà de 1956-1957, les més antigues que conservem, per tal d'intentar restituir les traces existents de la via que puguin haver quedat fossilitzades.

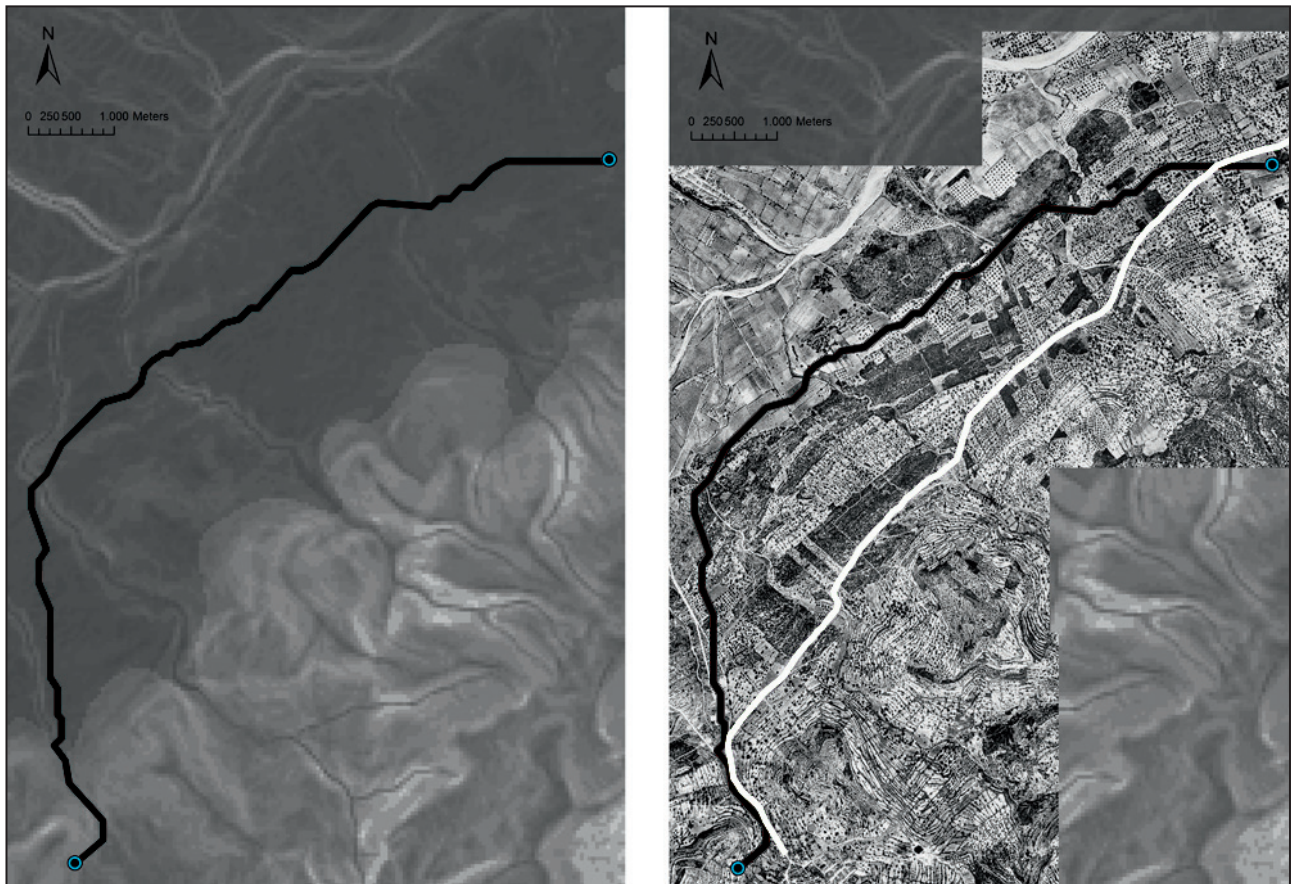


Figura 3. Comparació entre la ruta òptima entre dos jaciments a la Serra de Godall sobre el model de costos relatius de desplaçament i la seva rectificació a partir de l'anàlisi de les traces parcel·laries a les imatges del Vol Americà.

4. L'estabilitat d'aquests sistemes de comunicacions, com hem esmentat anteriorment, es correspon amb el nivell de planificació que suposa la seva construcció. Tots tres paràmetres que hem proposat s'interrelacionen en aquest nivell, el de la concreció de la xarxa viària. Així, les seves modificacions són pràcticament sempre per addició al sistema inicial al temps que creixen els assentaments, mentre que l'estructura principal de vies es manté a través del temps.

LA XARXA VIÀRIA ANTIGA DEL TERRITORI DE TORTOSA

A partir del treball minuciós amb totes les fonts que hem sintetitzat durant les darreres pàgines hem tractat de plantejar un nou esquema viari antic per a aquest territori, que difereix substancialment d'aquell que s'havia proposat anteriorment per la historiografia per a època antiga (Esteve, 2003; De Soto, 2010). La reconstrucció d'aquests camins i vies permetrà en qualsevol cas comprendre de forma més precisa el funcionament d'aquest territori i, en darrera instància, la localització de nous jaciments a zones que encara no s'hagin prospectat, com per exemple a les comarques del nord de Castelló o a les de la ribera de l'Ebre.

Des del nord el principal eix viari antic entraria al nostre territori provinent de Tarragona, la capital provincial, a través del Coll de Balaguer, on es poden situar dos dels llocs de parada estipulats als itineraris antics. Un primer, anomenat *Oleastrum*, estaria tot just abans d'aquest pas natural, tot sent únicament citat a l'*Itinerari Antoni* a una distància de 21 milles de *Tarraco*, és a dir, molt a prop de l'actual nucli de l'Hospitalet de l'Infant (De Soto, 2010: 117). Hom identifica el segon, anomenat *Subsaltum*, amb l'àrea de l'Almadrava (Mayer *et al.* 1997: 139). Etimològicament el nom de *Subsaltum* fa referència, literalment, a una ubicació als peus d'un bosc, a sota seu, tot descrivint la gorja o pas de muntanya que obre la porta al territori de Tortosa des del nord. Hom intueix, a partir de l'absència de la primera als *Vasos Apol·linars* i a l'*Anònim de Ravenna*, que *Oleastrum* pogué no tenir gaire continuïtat en la seva funció com a *mansio*, tot privilegiant-se el lloc de *Subsaltum*.

Des d'allí, el primer lloc d'aturada esmentat a les fonts escrites és la *mansio* de *Pinon*, citada únicament a la *Cosmographia Ravennate* i per tant

en funcionament en un moment més tardà, possiblement ja durant l'Antiguitat Tardana. Vinculem aquest lloc al jaciment de les Tres Cales² (l'Ametlla de Mar), molt a prop de la desembocadura del Torrent del Pi, a les rodalies del qual també es detectà un mil·liari (Mayer *et al.* 1997: 139). Tornant als itineraris més antics, a 20 milles de *Subsaltum* es fa referència a la *mansio* de *Tria Capita*, situada tradicionalment per la historiografia a l'àrea de l'Ampolla (De Soto, 2010: 120-121). No obstant, si atenem a les distàncies dels itineraris, fins i tot si acceptem una ruta interior pel Perelló, el recorregut entre aquests dos llocs resulta molt inferior al que ens és indicat. Així, sembla que és al voltant de l'actual ermita de Nostra Senyora de l'Aldea que coincidirien les indicacions viàries, i on a més s'ha pogut excavar una important factoria amb un abundant registre arqueològic de cronologia alt-imperial (Rams i Pérez, 2003), al qual s'associa un mil·liari descobert a principis del segle XIX i datat amb precisió en els anys 32-33, quan Tiberi va rebre la trenta-quatrena Tribúncia Potestat (De Soto, 2010: 72).

Des d'aquesta darrera *mansio* la Via Augusta continuaria per una banda cap a l'encreuament del riu Ebre a prop d'Amposta, probablement amb un pas de barca, mentre que un ramal o *diverticulum* d'aquesta es dirigiria, a través del coll de les Velles, cap a la ciutat de Tortosa accedint-hi des del sud. Es tracta d'una solució similar a l'adoptada a la ciutat de *Barcino* per no desviar en excés la via principal per fer-la passar per la ciutat (Arias, 1987; De Soto, 2010: 108-109). Aquesta entrada a la urbs des del sud ja havia estat plantejada amb anterioritat (Genera, Járrega, 2009: 142), i els darrers treballs arqueològics que han aconseguit identificar diverses necròpolis al llarg de l'accés meridional a la ciutat així semblen corroborar-ho. Existeix una incompatibilitat amb aquesta proposta, atès que l'únic dels quatre vasos votius on apareix la *mansio* de *Tria Capita* la situa a una distància de 17 milles de *Dertosa*, tot sent la distància des de l'Aldea d'únicament 8 milles.

Hom atribueix aquestes diferències de mesures al fet que aquest tercer vas tal vegada recolliria un itinerari més tardà, una hipòtesi que s'ajusta a la proposta de Gasperini per a la datació d'aquests vasos ja en el segle III (Gasperini, 2008 *apud* De Soto, 2010: 64). La introducció d'aquesta *mansio* es trobà amb un problema de partida que fou el de considerar la distància entre *Subsaltum* i *Dertosa* en 37 milles, tal com indicava l'itinerari antic, la distància més gran de tota aquesta compilació

2. Actualment en procés de prospecció exhaustiva i estudi dels materials per part del Dr. Jaume Noguera i d'Antoni Cartes, del Museu de les Terres de l'Ebre.

i que respon a un error, atès que únicament disten 27 milles. Al conèixer la distància entre les etapes de l'Almadrava i l'Aldea (20 milles), el redactor simplement degué consignar la resta del trajecte fins a *Dertosa* segons les indicacions dels altres vasos, tot augmentant en 10 milles el seu valor real.

Des de Tortosa, la historiografia ha fet descobrir el traçat tradicional de la Via Augusta pel centre de la Plana de la Galera, fins al gual del Sénia a través de Sant Joan del Pas, a Ulldecona (Esteve, 2003; Genera, Járrega, 2009: 143-144; De Soto, 2010: 122). Aquesta ruta, prospectada exhaustivament, no ha aportat materials arqueològics significatius que en confirmen la validesa d'aquesta hipòtesi, pel que en dubtem seriosament de la seva funcionalitat. Així, a partir del pas de l'Ebre entre *Tria Capita* i l'actual municipi d'Amposta, creiem que la Via Augusta hauria seguit el traçat del camí tradicional entre aquesta localitat i Godall, que passa pels peus de la serra homònima i deixa a les seves proximitats els assentaments amb ocupacions alt-imperials del Mas d'en Torres (Masdenverge), els Borxos (Godall), el Pou de les Piques (Godall), L'Arion (Ulldecona) fins arribar a les rodalies de l'Arbolí (Ulldecona), a prop d'on creuaria el riu Sénia (Negre, 2013b). Un ramal alternatiu, d'ús a l'itinerari des de València cap a Tortosa, possiblement discorreria des del jaciment del Mas d'en Torres (Masdenverge) fins a la Carrova (Amposta) passant pel Mas de Sant Pau (Masdenverge), tot servint com a accés a la via d'entrada a la ciutat des del sud.

Des del gual del Sénia a prop de Sant Joan del Pas (Ulldecona) es poden resseguir perfectament les traces parcel·laries i de la camineria tradicional que ens condueixen fins al lloc d'*Intibili*, que coincidim a ubicar a la mateixa Traiguera, a

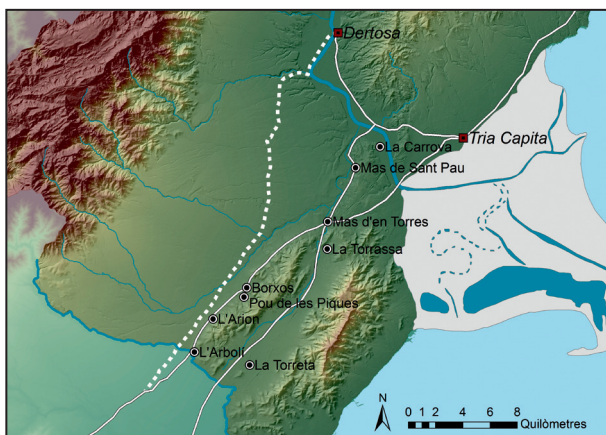


Figura 4. Proposta de traçat de les vies antigues enfront de la hipòtesi tradicional (discontínu), junt a les principals *mansiones* i jaciments detectats.

una distància de 27 milles de la *mansio* de *Dertosa*. Aquesta proposta compta amb el recolzament de la detecció de diversos mil·lars a les seves proximitats que en corroboren la seva ubicació relativa (Rosas, 1995: 245; Arasa, 2009: 348). Aquest punt també serviria d'enllaç amb la via que des de la costa s'internava transversalment cap a l'interior del massís dels Ports en direcció a *Contrebia Belaisca* (Botorrita), a prop de Saragossa (Arasa, 2010b: 344-348).

La següent etapa del camí, a 24 milles de distància tot seguint el traçat interior del corredor castellonenc, es localitzaria al jaciment de l'Hostalot, a Vilanova d'Alcolea, que ha estat identificat fefaentment amb la *mansio* d'*Ildum* (Arasa 1989; Ulloa, Grangel, 1996: 350). A les proximitats d'aquest jaciment, a més, s'ha identificat un mil·lari datat de l'any 214, durant el govern de Caracal·la (Arasa, 1994: 255). Tant aquest lloc com el d'*Intibili* semblen haver sobreviscut durant tota l'Antiguitat, en aparèixer esmentats als itineraris més recents, mentre que el registre arqueològic associat al jaciment de l'Hostalot ho corrobora en oferir-nos proves de la seva pervivència durant l'Antiguitat Tardana (Arasa, 2008). Així semblen confirmar-ho també alguns fragments de terra sigil·lada africana D (TSA-D) i diversos exemples de numerari tardà, que ens precisen la seva importància a les acaballes del món antic (Arasa, 1997: 1150). Des d'aquest punt, i passant per l'Arc de Cabanes, la Via Augusta es dirigiria cap al sud en direcció cap a Sagunt a través del pas de Borriol.

Junt a aquesta via principal, existiria una segona, almenys a partir del baix-imperi, que des de les proximitats de l'Ebre, probablement a l'entorn del Mas d'en Torres (Masdenverge), es dirigiria cap al sud a través de la Foia d'Ulldecona. Tot deixant a les seves proximitats alguns dels assentaments antics documentats en aquest sector, com el de la Torreta (Ulldecona), aquesta via travessaria el riu Sénia per un pas més avall que el principal, tal vegada per l'encreuament tradicional de l'Olivar, a prop del Molí Nou d'Ulldecona. Des d'allí aniria a buscar el corredor de la serra d'Irta, després de travessar el Pla de Vinaròs, i recorrent les vessants menys pronunciades del Prat de Cabanes arribaria fins a la *mansio* de *Lubricatum*. Aquesta, documentada només als itineraris més recents, la vinculem al jaciment del Tancat, el qual va ser excavat fa pocs anys (Flors, 2010), i ens ha permès fer una proposta de datació per a l'ús d'aquest ramal costaner, presumiblement a partir del segle V.

Les estructures documentades a l'entorn del nucli inicial d'aquest jaciment mostren nivells d'ús alt-imperials i altres de més tardans que van des

del segle V fins al VIII, tot i que en resta encara la major part de l'assentament per excavar (Flors, 2010: 207-215). Aquesta adscripció entre el Tancat i la *mansio* de *Lubricatum* es proposa a partir de l'estudi de la documentació medieval, principalment d'una donació que Jaume I feu del castell de Miravet i els seus sufraganis al bisbe de Tortosa en 1178 (Betí, 1921). Aquesta font aporta una sèrie de topònims que, correctament identificats a la cartografia, ubiquen la *turrem de Lupricato* a l'extrem sud del Prat de Cabanes i Torreblanca, just on es localitza aquest jaciment. La confirmació feta en 1225 d'aquest mateix document fa esment a les proximitats d'aquesta torre i resseguint la costa, del pas de la *via major* (ES: Apéndices, IX), una referència inequívoca al ramal costaner de la Via Augusta, que en el moment del primer esment d'aquesta *mansio*, a la *Cosmographia Ravennate* (segle VII), ja havia guanyat protagonisme en detriment de la ruta interior.

Pensem, a més, que el topònim Albalat, conservat a un mas situat a un centenar de metres i desplaçat en el segle XIII al proper castell cristià promogut pels bisbes de Tortosa, fa referència al seu manteniment com a lloc de pas viari en època andalusina. Hom planteja aquesta hipòtesi a partir del significat d'aquesta arrel àrab (*b.l.t.*), que no és altre que el de calçada antiga pavimentada i, per extensió, els seus llocs d'escala (De Epalza, 1990: 78). Aquestes funcions d'estació viària, entre d'altres, es desplaçarien posteriorment cap al jaciment de la Torre de la Sal, un important nucli desenvolupat a poc més d'un quilòmetre en direcció cap a la costa i datat entre els segles X i XIII (Flors, 2010: 219-237). Podem relacionar aquest fenomen d'augment de la densitat d'ocupació d'aquella zona amb el creixement de la importància d'aquesta via, iniciat durant l'Antiguitat Tardana però que arriba al seu moment àlgid durant el Califat.

Al capdavant, si tornem a l'itinerari, des d'aquell punt la via travessaria el pas interior de la serra d'Orpesa per resseguir la franja litoral de la plana de Castelló, on hom ha estudiat una important concentració de *villae* romanes amb elaborats mosaics (Arasa, 1998). El punt d'unió entre aquestes dues rutes seria a l'entorn de l'actual municipi de Nules, on augmenta la densitat d'aquests assentaments romans i apareixen els exemples més rics d'aquest tipus d'ornamentacions.

Com ja hem fet esment, també hi és present als itineraris, concretament a la tardana *Cosmographia Ravennate*, un altre eix auxiliar a la Via Augusta, com és el camí entre la costa castellanenca i *Contrebia Belaisca* (Botorrita), a prop de *Caesaraugusta*, que passava per la *mansio* d'*Intibili*. Ara-

sa proposa que aquesta via travessaria el sistema ibèric tot creuant el massís dels Ports i deixaria al seu costat la ciutat romana de *Lesera* (Forcall) fins arribar al jaciment d'El Palao (Alcanyís), que alguns autors identifiquen amb l'*Osicerda* citada per Plini, tot resseguint la serra i evitant la vall del Bergantes. Aquest traçat ha estat ben estudiat, tant a les fonts escrites com arqueològiques, amb el seguiment topogràfic d'alguns trams del camí (Arasa, 2010b). Aquest itinerari podria haver perdut importància amb la desaparició d'alguns dels llocs pels quals transcorria, principalment després de la crisi del segle III, però de l'aparició en un itinerari tan recent com el de Ravenna sembla desprendre's un certa continuïtat entre l'Antiguitat i l'Edat Mitjana.

En darrera instància, hom intueix, davant la presència de diversos jaciments antics als peus del massís dels Ports, la necessitat d'un possible camí que resseguís les vessants més suaus d'aquesta formació muntanyosa. Tot i que no podem saber amb exactitud el seu traçat, els camins tradicionals d'aquesta zona semblen indicar-nos que aquesta ruta recorreria les faldes del sistema ibèric des de Xert, on se separaria del camí cap a l'interior per dirigir-se cap al nord i creuar el Sénia pel pas de Malany, tot continuant el seu trajecte fins, com a mínim, l'actual municipi de Mas de Barberans. Amb tot, no podem saber si aquest camí tindria alguna altra ruta per tornar a connectar amb la via principal, tal vegada resseguint el descens del riu Sénia cap a Sant Joan del Pas.

En termes generals, les distàncies recollides als itineraris més antics identifiquen les etapes amb valors que es troben entorn de les 20-25 milles. Aquests valors són consistents amb les estacions viàries ja conegudes, on únicament el lloc de *Tria Capita* presentava alguns problemes per a la seva correcta identificació que pensem haver resolt. El tardà lloc de parada de *Lubricatum* presenta un valor fora d'aquest rang, un fet que cal atribuir al desconeixement que tenim d'aquesta via secundària sobre la qual caldria intensificar els esforços de prospecció i localització de jaciments. Aquest lloc secundari que se li atribueix a l'eix costaner s'invertirà durant l'Edat Mitjana, tot donant lloc a noves estacions viàries sobre el ramal que ressegueix la vall d'Alcalà en detriment d'aquelles que es trobaven al corredor marcat per les estacions d'*Intibili* i *Ildum*, com analitzarem posteriorment.

Finalment, i pel que fa als principals passos de l'Ebre, hom els situa tant a Amposta com a Tortosa, atribuint-li una major importància al primer d'ells, vinculat a la seva funció de connexió de la Via Augusta. És possible que existís també al lloc de la Carrova un altre pas per a la calçada que arri-

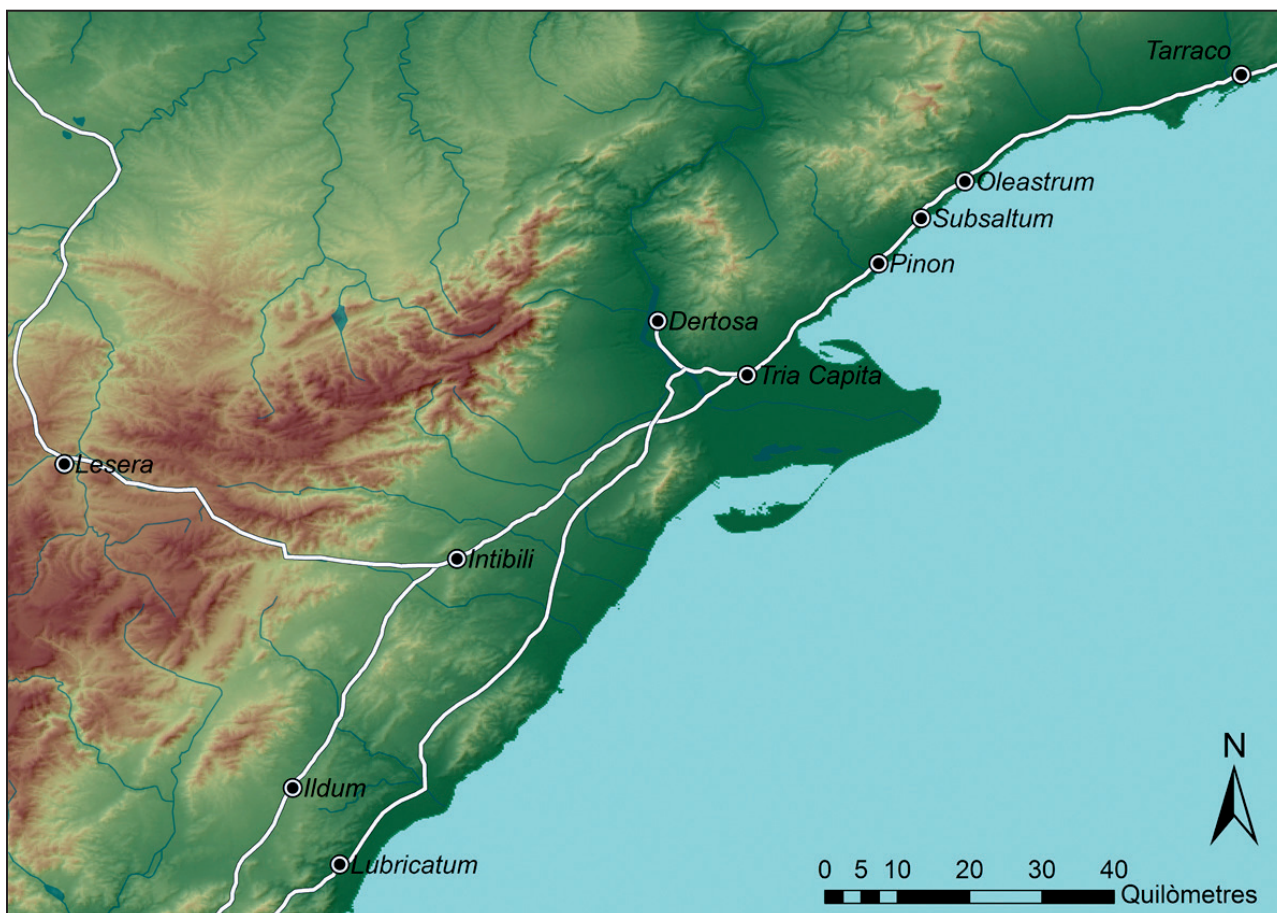


Figura 5. Proposta de traçat de la Via Augusta i altres eixos antics al territori de Tortosa.

bava fins a l'Ebre resseguint la rambla de la Galeira i passant pel Mas de Sant Pau (Masdenverge). Coromines considera que el topònim Carrova faria referència a l'etimologia llatina de *carabus* (del gr. *kàrabos*), que donaria origen per semblança a diversos tipus d'embarcacions (OC: III, 283), entre les quals destaca la càrrava ebrenc, una petita nau de pas entre ambdues ribes del riu.

LA XARXA VIÀRIA ANDALUSINA DEL TERRITORI DE TORTOSA

El fet més destacable que es desprèn de les fonts escrites àrabs és el manteniment de les dues rutes antigues en direcció a València, la interior i la costanera, sobre les quals es localitzen un gran nombre dels llocs que s'hi citen. Aquesta pervivència es documenta, a més, a l'autor àrab al-Rāzī, que ja parla d'aquestes dues vies durant la primera meitat del segle X a la seva obra sobre la història d'al-Andalus, conservada a partir de diverses còpies portugueses i castellanescs fetes durant el

segle XIV. Allí les identifica amb el nom de "camino de Martronia" o "Matronia" i el de "los hijos de Darache" (AL-RĀZĪ, *Ajbār mulūk...*: 40). Alguns autors han tractat la interpretació d'aquests noms, tot proposant que el primer podria fer referència al terme portuguès *caminho de Matramaca*, és a dir, camí d'argamassa en referència a l'existència d'una calçada romana (Bramon 1998: 118), mentre que caldria vincular aquests *hijos de Darache* al topònim *Benirrage* que apareix en 1233 al *Repartiment de Borriana* (Guichard, 1991: 195).

LA VIA ENTRE TORTOSA I VALÈNCIA

Quant al traçat de la xarxa viària durant l'època andalusina, la Via Augusta es manté invariable al seu sector meridional, des del pas del riu Ebre a prop d'Amposta, ara custodiat pel seu *hishn*, cap al sud. Tot i això, la ruta interior de la Via Augusta, la que havia estat fins al Baix Imperi la ruta principal de desplaçament pel llevant peninsular, caigué en desús ja abans de la conquesta andalusina, moment en què es vertebrà el nou eix de comunica-

cions a partir del ramal costaner d'aquesta. Aquesta pervivència dels dos ramals s'observa clarament a l'apartat geogràfic de *Les notícies dels reis d'al-Andalus* de l'autor àrab al-Rāzī al que acabem de fer esment. Ells llocs propers a aquest itinerari, com els castells de *Kūna*, *Qībart*, *Luriqāṭ* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...: 97*) o *J.ḡrāl* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...: 78*), així com els jaciments del Mas de Giner (Tortosa), L'Ermita (Ulldecona), Mas de la Torre (Ulldecona) i el Molí Nou (Ulldecona) identificats durant les campanyes de prospecció arqueològica (Negre, 2013b), semblen reforçar la hipòtesi de preeminència d'aquesta via, identificada als textos feudals com a camí de València (DCT: 60 i 63).

Amb tot, les fonts escrites són ben detallades, i ens indiquen una distància entre Tortosa i València de 110 milles (105 si sumem les etapes descrites al fragment posterior) per la via interior (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...: 95*) i 150 per la costanera (AL-RĀZĪ, *Ajbār mulūk...: 40*), poc més de quatre i sis jornades de viatge respectivament. Aquestes mesures resulten exactes per a la via interior mentre que el ramal de la costa és valorat per excés, tot comprovant-se'n únicament 130 milles de distància entre ambdós punts. Al-Idrīsī ens descriu l'itinerari costaner detalladament a partir d'una sèrie d'etapes que creiem venen definides per la distància que podria recórrer l'exèrcit en una jornada de viatge, atesa la proliferació de fortaleses i ciutats fortificades a les seves indicacions. A partir dels castells de *Kūna* i *J.ḡrāl* i la ciutat de *Burayyāna* (Borriana), distanciat per 25 milles entre ells (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...: 78*), ens exposa aquest recorregut en quatre etapes, possiblement obviant-ne una més.

El primer lloc que apareix esmentat a les fonts escrites és el *ḡiṣn* de *Kūna*, tradicionalment associat al castell d'Ulldecona (Bramon, 1997: 79), i que al-Idrīsī emplaça a 25 milles de la ciutat de Tortosa i altres tantes de la de Borriana (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...: 95*). Tot i això, un altre fragment d'aquest mateix autor puntualitza, entre el lloc de Borriana i el castell de *Kūna*, l'existència d'una altra fortificació distant 25 milles d'aquestes dues i anomenada *ḡiṣn J.ḡrāl* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...: 78*). Al-Idrīsī encara ens ofereix una darrera notícia respecte al castell de *Kūna* en descriure les distàncies entre les fortificacions de Tortosa i l'emplaça a 12 milles del de *Wurtah* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...: 97*), topònim que identifica sense gaires dificultats l'actual municipi d'Horta de Sant Joan. Malgrat la notícia no ens permet precisar la posició de *Kūna*, penso que aquesta ruta en concret podria estar fent referència a un itinerari cap a l'interior dels Ports, tal vegada el descrit anteriorment per a l'Antiguitat i que podria haver patit lleugeres modi-

ficacions. La distància entre aquests dos punts per l'interior, però, és de 72 milles, pel que difícilment podem esbrinar si es tracta d'un error numèric o de la identificació dels llocs.

Davant d'aquesta acumulació de dades inconnexes sobre les distàncies que recull el text àrab, no sabem si per error del propi autor o de les posteriors còpies on es poden haver confós topònims de grafies similars (Bramon, 1997: 77), no queda sinó atènyer-nos als pocs indicis de què disposem per proposar una solució alternativa a la d'Ulldecona, on no hem identificat arqueològicament cap estructura de tipus castral d'època andalusina (Negre, 2013: 320-323). Així, penso que aquest *ḡiṣn* de *Kūna* del que ens parla al-Idrīsī, pot ser identificat amb garanties amb el castell de Cervera del Maestrat (*Yīrbīra*) en detriment del d'Ulldecona.

Aquest error el devem a una equivocació repetitiva al recull de fortificacions d'al-Idrīsī, que és la d'anomenar certs castells, dels que coneix la seva posició aproximada, amb el nom de la regió que ocupen, en aquest cas la vall de *Kūna*. Un nom similar apareix documentat des de finals del segle XI, quan les primeres mencions llatines al·ludeixen al corrent fluvial que separarà els territoris cristians i musulmans com *Aqua Vallisconae* (CEU: 1 i 2), una antiga denominació que pogué estendre's a altres punts de la vall. El castell d'Ulldecona, per la seva banda, tardarà encara dècades a documentar-se, i quan es faça s'estipularà la necessitat d'edificar la fortificació (CEU: 9). Al contrari, la fortalesa de Cervera del Maestrat, segons els arqueòlegs fortificada des del segle X (Vizcaíno *et al.*, 2000: 383-384), no apareix a les fonts geogràfiques a pesar de la seva important petjada material, un oblit força difícil d'entendre si no és per un error d'identificació. La seva distància a la ciutat de Tortosa és de 35 milles, una distància lleugerament superior a una jornada de viatge.

A continuació de *Kūna*, la següent etapa del camí ve determinada en el seu extrem distal per la fortificació de *J.ḡrāl*, un topònim que hom vincula al *castrum et villam de Kadrel*, documentat a una donació al bisbe de Tortosa l'any 1178 (De Maria, 1943: 30-32) i ubicat, penso que erròniament, a la partida de Fadrell, al sud de Castelló (Bramon, 2012: 13). Plantegem aquest equívoc a partir de les incongruències que mostra tant amb les distàncies que ens facilita el text idrīsī com amb l'entitat que al llarg del text se li atorga als diversos llocs que marquen la finalització de les etapes de viatge, habitualment vinculats a importants fortificacions o ciutats. Així, i atenant als vestigis constructius dels quals tenim notícia en aquesta zona, sembla del tot adient proposar la relació entre aquest *ḡiṣn J.ḡrāl*

i el castell Vell, dels Moros o de la Magdalena, a l'extrem septentrional de l'actual terme de Castelló, una hipòtesi que ja fou plantejada anteriorment per Pierre Guichard, Josep Sànchez Adell (Guichard i Sànchez Adell, 1984: 349-370; Sànchez Adell, 1992: 23) i altres historiadors.

Es tracta, novament, d'un cas on al-Idrīsī identifica una fortalesa de la qual coneix la seva posició, amb el nom del seu territori, en aquest cas Fadrell en al-lusió a la plana del riu Sec. És justament aquest ús territorial del nom el que ha portat reiterativament a confusió a molts historiadors, que han situat aquesta fortificació en una alqueria homònima situada al sud de Castelló (Forcada, 1982) o al propi castell d'Almassora, excessivament propers a Borriana, següent parada de l'itinerari. Aquest territori seria organitzat des d'aquesta fortalesa fins la fundació de la vila de Castelló, poc després de la conquesta cristiana. Es tracta d'una plaça forta on s'hi localitzen restes des del segle X o XI, amb fàbrica de tàpia i maçoneria i on s'observa un recinte superior diferenciat de les posteriors reformes cristianes baix-medievals (Bazzana, 1977 i 1992: I, 424). En els darrers anys, a més, s'ha realitzat un Pla Director d'excavacions d'aquest recinte que ha tret a la llum una important necròpolis andalusina a l'interior del recinte superior, uns resultats encara inèdits però que confirmen aquesta hipòtesi.

La ubicació d'aquest castell a prop de la costa resulta idònia, doncs els textos ens parlen del seu important amarrador (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaġ...*: 95-96) i formaria junt a la fortificació de Montornés (*Muṭurnāš*), Sufera i Miravet un sistema defensiu que vigilaria l'entrada d'aquesta via en la *kūra* o província de Borriana (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaġ...*: 95-96). Un cop identificat amb claredat aquest topònim recollit per al-Idrīsī, observem encara que la distància que separa les dues fortificacions de Cervera del Maestrat i Fadrell és excessivament àmplia per als valors que utilitza l'autor andalusí. Així, podem trobar dos darrers castells en aquest tram de l'itinerari costaner i que permetrien mantenir un control més exhaustiu sobre aquesta ruta: el de *Qibart* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaġ...*: 97), que identifiquem amb el castell de Xivert al Baix Maestrat i el de *Luriqāṭ*. Aquest darrer presenta novament algun problema per poder establir-ne la seva posició, tot sent situat a 50 milles des de Tortosa segons al-Idrīsī, que el recull al seu llistat de *ḥuṣūn* dependents d'aquesta ciutat (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaġ...*: 97).

En aquest espai concret que ens estan descrivint les fonts escrites s'hi troba la ja citada fortalesa de Miravet, a l'actual terme municipal de Cabanes, un important castell roquer amb estructures

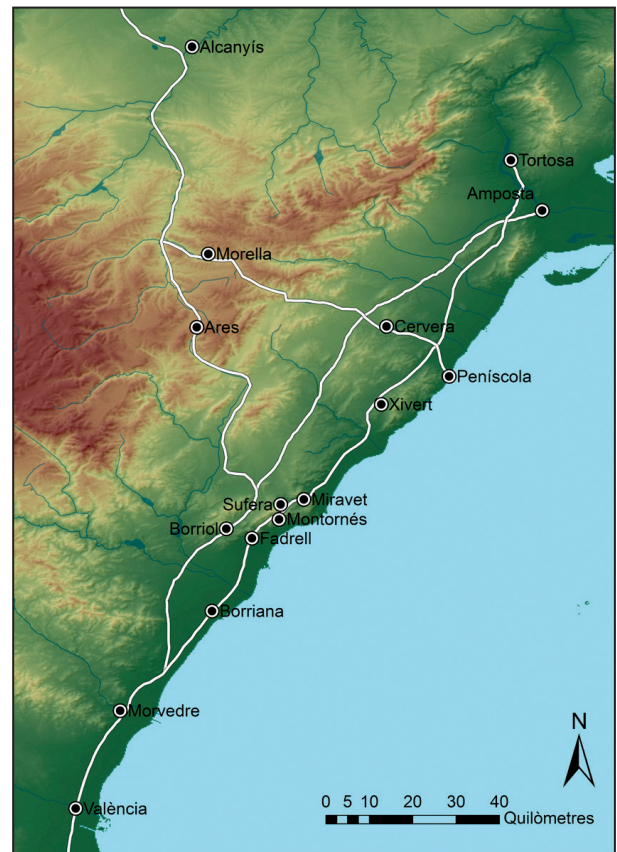


Figura 6. Proposta de traçat de les vies entre Tortosa i València.

constructives de consideració i un important poblament associat des dels inicis de la dominació andalusina que, igual que succeeix amb el castell de Cervera del Maestrat, sembla totalment oblidat per la documentació geogràfica idrisiana (Negre 2013: 556-557). Per aquest motiu, penso que caldria vincular aquest castell amb el *ḥiṣn Luriqāṭ* de les fonts andalusines. De nou, defensem un error en la identificació de les fortificacions enumerades per al-Idrīsī per poder corregir la interpretació que fins ara se n'havia fet d'aquest lloc i que el situava a l'entorn de Torreblanca (Llobregat, 1984: 106-107).

De nou, es tracta de la mateixa situació que hem abordat amb els casos de *Kūna* i *J.ḍrāl*, és a dir, la identificació geogràfica d'una fortalesa amb el nom de l'àrea que domina, en aquest cas l'antic territori de *Lubricatum*, que s'estendria al llarg del Prat de Cabanes i on es trobaria la *mansio* tardo-antiga homònima, a pocs quilòmetres del castell. Hem pogut mesurar la distància aproximada des d'aquest lloc fins a Tortosa, que és realment de 60 milles. Resulta per tant força consistent plantejar que la distància de 50 milles proposada pel geògraf andalusí havia estat establerta a partir del fet que coneixia que aquests llocs distaven dues jornades de viatge,

tot i no saber que en aquest cas eren lleugerament més llargues de les habituals 25 milles diàries. Junt a aquesta fortificació possiblement funcionaria una segona de menor situada a poc més de dos quilòmetres de distància, la de Sufera, de forma similar al binomi Fadrell-Montornés, controlant els diversos passos cap al sud per la via costanera.

Les fonts escrites, a més, expliciten el pas d'aquesta via travessant les muntanyes de la serra d'Orpesa (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq...*: 232). Nosaltres proposem aquest recorregut a través del riu Xinxilla, el barranc de Miravet i el de la Magdalena, fins arribar a la plana de Fadrell i a Borriana, confirmant-ne així el traçat proposat. Cal destacar també la identificació que al-Idrīsī fa del castell de Montornés a la seva descripció de la costa lleuantina i els seus amarradors, tot situant-lo en aquesta mateixa façana costanera ben a prop del castell de Fadrell (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...*: 95-96). En qualsevol cas, volem puntualitzar que en cap cas pensem que el nom de les fortificacions de Mirabīṭ o ʿYirbīra hagi estat mai reemplaçada per Luriqāt o Kūna, sinó que en aquesta obra geogràfica en concret l'autor ha utilitzat el recurs d'anomenar-les a partir del nom del seu territori. En el primer dels exemples, un document de donació de Jaume I al bisbe de Tortosa en 1225 fa referència a aquest castell amb el nom de *castrum Mirabeti* (ES: Apèndices, IX), mentre que a la fortalesa del Maestrat les pròpies fonts àrabs l'anomenen majoritàriament com a ʿYirbīra (Ballestín 1997: 39).

La presència d'una d'aquestes importants fortificacions, la de Kūna, ben a prop d'ambdós ramals de la via en direcció cap a València, no fa sinó remarcar la pervivència d'aquests itineraris. Per les proximitats d'aquest castell recorreria la via cap a l'interior dels Ports, que serviria d'enllaç entre ambdues rutes. Es confirma arqueològicament també la pervivència del camí interior a partir dels jaciments del Castell d'Amposta, el Pla d'Empúries (Amposta), els Ametllers (Amposta), els Masets (Godall), Vilallarga (Godall) i l'Arion (Ulldecona). Els passos de l'Ebre també sobrevisqueren tant a Amposta com a Tortosa, malgrat que, al temps que l'antiga via romana en direcció a Tarragona perdia importància el pas d'Amposta també degué fer-ho respecte al de la Carrova, que ara unia la ciutat amb la principal via de comunicació en direcció sud, identificada a les fonts llatines amb el nom de Camí de València (DCT: 60). No obstant això, les evidències escrites i arqueològiques donen un paper de major importància durant aquest període històric al ramal costaner,

on trobem situats no menys de tres grans castells. Aquests, amb unes fases inicials que es poden endarrerir fins al califat i amb un poblament associat que perllongaria la seva ocupació fins després de la conquesta cristiana (Negre 2013: 550-557), són els indicadors més fiables del traçat i cronologia d'aquesta xarxa viària.

Finalment, voldríem també remarcar, tot i no tractar-se estrictament d'una de les vies de Tortosa, un itinerari que travessaria part d'aquest territori i que es dirigiria des de la ciutat de València cap a Saragossa travessant el Sistema Ibèric. Aquesta ruta ve descrita amb claredat per al-Idrīsī, que la fa discórrer des de la capital del Túria cap a Borriana i des d'allí, resseguint la via interior que passava pels peus del castell de Borriol (*ḡiṣn Burriyūl*), es dirigiria cap a Ares del Maestrat (*Ara*□), un lloc proper -si atenem a la distància marcada pel geògraf- a Morella anomenat *Qununna*, un desconegut Sant Pere (*Šant Bāṭir*) a mig camí d'Alcanyís (*Qannīš*) i finalment Saragossa, amb un recorregut total de 200 milles (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaḡ...*: 95). Tots els topònims són força clars per permetre'ns descriure amb precisió aquest itinerari, a excepció dels de *Qununna* i *Šant Bāṭir*. Quant al primer, que sembla ser un diminutiu del mot àrab *qūnna* amb significat de puig o turó, tal vegada podria situar-se a les proximitats de Forcall, per on aquest itinerari es dirigeix cap a Alcanyís resseguint la vall del Bergantes i on la documentació ubica un inèdit lloc d'*Almenarellam*³, literalment talaia o lloc de senyals.

La documentació escrita cristiana posterior a la conquesta no fa sinó remarcar la importància d'aquesta ruta, per la qual se'ns indica que Jaume I es desplaçà per prendre possessió del castell d'Ares en 1232 des de Morella (Barreda, 2006: 38). Tornem a trobar més esments al seu ús durant les dècades posteriors a les notícies que informen dels viatges del rei entre València i Saragossa, passant per Morella i Alcanyís (Miret 1918: 202-211). Sembla per tant, que el document àrab està descrivint amb la màxima precisió que li és possible els diversos llocs que van esglaonant aquesta ruta en direcció a Saragossa des de les comarques septentrionals del País Valencià. Tot i les evidents incorreccions del geògraf andalusí pel que fa a algunes de les distàncies entre aquests punts, que no pas al còmput global del trajecte, sembla que aquest itinerari vindria a unir-se amb la ruta meridional que unia Tortosa amb Saragossa i que analitzarem a continuació.

3. Arxiu Històric Nacional. Madrid. Clergat. Benifassà. Pergamins. Carp. 421. 17P

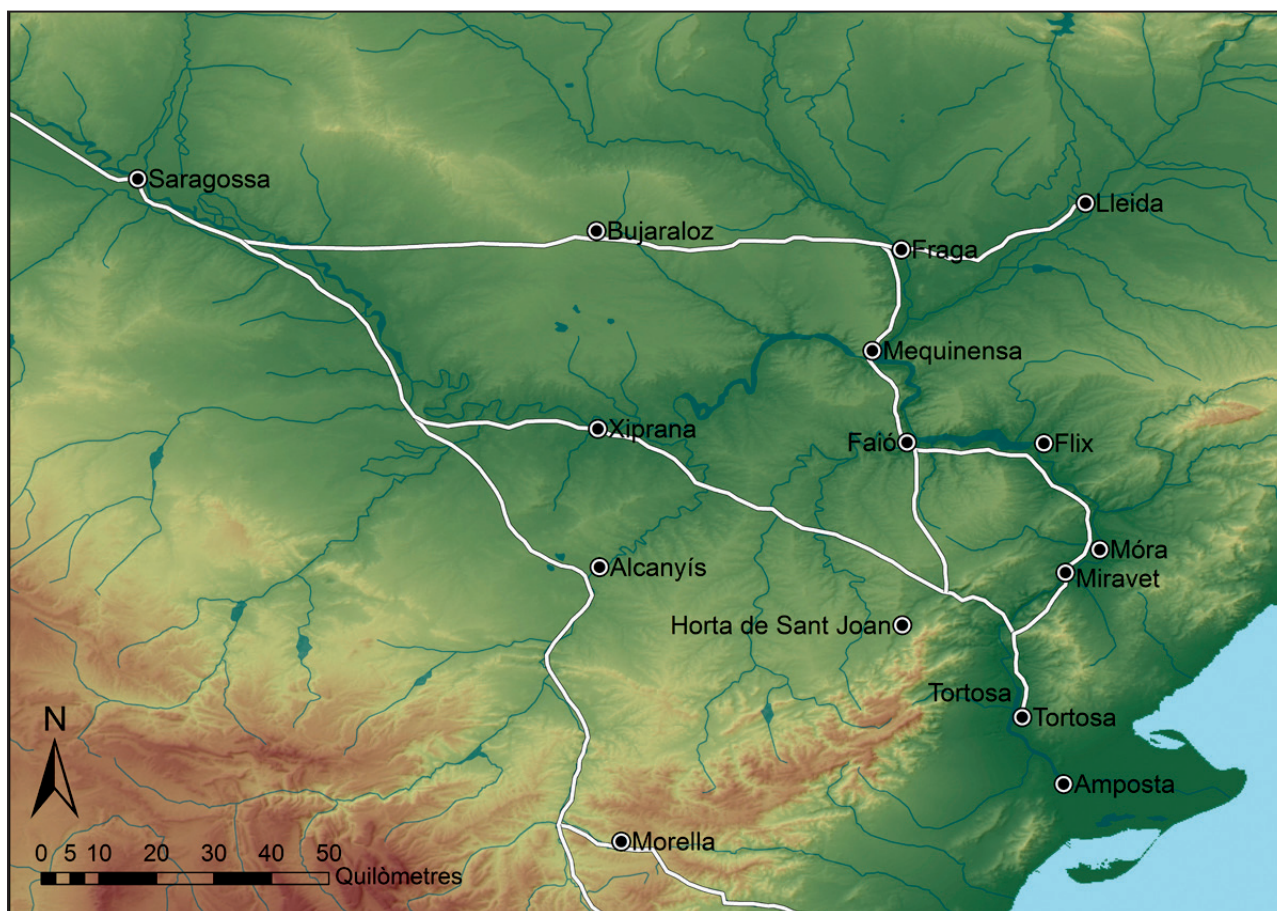


Figura 7. Proposta de traçat de les vies entre Tortosa i Saragossa.

LA VIA ENTRE TORTOSA I SARAGOSSA

Pel que fa al tram septentrional d'aquesta xarxa les variacions són molt més significatives. L'establiment de la frontera superior d'al-Andalus en la vall de l'Ebre a finals del segle VIII i principis del IX propicià l'abandonament progressiu de la Via Augusta en direcció cap a Tarragona en favor de la via de l'Ebre, que ara pren major importància. Els textos d'al-Idrīsī són ben explícits al respecte, informant-nos tant de l'itinerari entre Tortosa i Saragossa, calculat en cinc etapes (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaÿ...: 95*), com d'altres fortificacions que esglaonaven el seu recorregut (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaÿ...: 97*). Els càlculs d'aquest itinerari són difícils de casar amb la realitat geogràfica amb què ens trobem, tot sent la distància entre aquestes dues ciutats de 160 milles per la ruta que passa per Mequinensa i de 126, ara sí 5 etapes, si utilitzem el camí que travessa el sistema ibèric per Gandesa i Batea en direcció a Casp. Així, sembla que si bé al-Idrīsī coneix l'existència d'una ruta fins a Saragossa que únicament comporta 5 jornades de viatge, la

descripció que ens fa del camí ens porta a la ruta més llarga.

El primer lloc que apareix en aquest itinerari és el de *wādī al-Ramak*, identificat com la primera etapa del camí entre les dues capitals, i situada per tant a aproximadament 25 milles de Tortosa. Aquest topònim ha estat resseguit per Dolors Bramon per identificar-lo amb l'*Eguadí*, una forma deformada de la traducció literal del seu nom àrab original (riu de les Eugues). Apareix documentat als textos baix-medievals com a la *carrera de l'Alaguadí* o de l'*Aguadí* (Bramon, 2012: 15-16), i avui en dia encara es conserva el nom a la partida de los Aiguadins, a sobre de la riera del Comte, entre els termes de Ginestar i Rasquera, tot just davant del castell de Miravet, lloc per on pensem que es creuaria l'Ebre per resseguir-lo ara per la seva riba dreta. La cronologia d'aquesta fortificació es pot garantir amb anterioritat al segle XI, atès que les intervencions arqueològiques en detallen la seva remodelació en època taifa i almoràvit (Artigues 2007). Tot i que aquest castell no aparegui mencionat per al-Idrīsī, probablement en benefici del pas del riu situat a les seves proximitats, el cert és que la via hi passava

als peus de la fortificació per resseguir el camí per la riba dreta del riu cap a *Uflayš/Iflīš*. Abans d'arribar a aquest punt, però, l'itinerari passaria també pel *ḥiṣn Mūrālla*, identificat al llistat de fortificacions de Tortosa a 25 milles de la ciutat (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...*: 95), una distància que quadra perfectament amb el castell de Móra d'Ebre.

Respecte a la referència que l'autor andalusí dóna per establir la finalització de la segona etapa, *Uflayš/Iflīš*, i tot i que Dolores Bramon proposa la seva correlació amb el topònim l'Alfalg, que situa a la *turrem de Sancto Vincencio* documentada per primer cop l'any 1223 a Ginestar (Bramon 1997: 83 i 2012: 18-20), pensem que l'entitat de *ḥiṣn* que li atorga el text d'al-Idrīsī permet identificar-la amb més probabilitat amb el castell de Flix, tal com indica Mizal (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...*: 95). El geògraf andalusí enumera altres *ḥuṣūn* al territori de Tortosa i en cap cas s'ha trobat un altre exemple on pugui identificar-se amb una torre, tal com suggereix Bramon, un terme abastament usat a la documentació feudal per descriure certs tipus d'assentaments rurals. En qualsevol cas, el text àrab ens indica clarament que es tracta d'un lloc situat al camí de Saragossa i que es troba a una jornada (aproximadament 25 milles) respecte a la primera etapa del camí (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...*: 95), una distància que coincideix amb aquest indret.

La via ebrenc a seguiria avançant per la riba dreta del riu Ebre durant una nova etapa fins a arribar al *ḥiṣn d'Adkūn*, únicament citat un cop a la seva descripció geogràfica i sense especificar amb claredat si es tracta d'una etapa situada a una jornada de distància de l'anterior, *Uflayš/Iflīš*, o no. El text diu exactament que fins al castell de Flix hi ha un dia de viatge, i que posteriorment trobarem el castell d'*Adkūn* i el lloc de *Miknāsa* (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...*: 95). Així, podem proposar dues hipòtesis de treball: o bé tant aquest castell d'*Adkūn* com el de *Uflayš/Iflīš* conformen una única etapa i per tant es tractaria del castell d'Ascó, o acceptem la proposta de Mizal, que identifica *Adkūn* com al lloc de Faió (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...*: 95), al Mataranya, situat exactament a 23 milles del castell de Flix. Si atenem al text estricte d'al-Idrīsī, no tenim perquè pensar que els distints llocs que podem trobar en la ruta fins a Saragossa es corresponguin amb etapes del camí, atès que únicament indica aquesta característica per a la distància entre *wādī al-Ramak* i *Uflayš/Iflīš*.

Hom interpreta d'aquestes condicions de la descripció i de l'existència al lloc de Faió d'un castell roquer, documentat ja al segle XI a partir de la seva conquesta per Alfons I d'Aragó i construït amb una sòlida base de blocs de pedra ben escairats (Gui-

tart, 1976), que sembla més adient donar per vàlida la hipòtesi d'adscripció proposada per Mizal. Des d'aquest punt, sabem que el camí cap a Saragossa passarà per Mequinensa, però per la seva proximitat al lloc de Faió hom intueix que la següent jornada de viatge hauria d'arribar fins a *Ifrāga* (Fraga), situada a 23 milles ascendent pel riu Cinca. Aquesta ruta no passaria, com proposa Bramon (2012: 15), pel *ḥiṣn J.brah* (Xiprana), doncs el fragment que cita l'arabista (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq...*: 231) únicament descriu el recorregut de la ruta fluvial a través del riu Ebre. Ja sense més informacions amb què poder establir amb precisió la resta de l'itinerari, hom intueix que aquesta ruta podria continuar fins a *Burŷ al-Arūs* (Bujaraloz), a 26 milles de distància, tot resseguint l'antiga via romana entre Lleida i Saragossa. L'ús d'aquest important eix antic, a més de l'articulació de les comunicacions entre els diversos territoris de la Frontera Superior, és l'únic motiu que justificaria aquest itinerari que ascendeix pel curs de l'Ebre en detriment d'un de més curt i ràpid que ara analitzarem. Finalment, s'arribaria a l'actual capital aragonesa, situada a poc menys de 40 milles de distància, que podrien realitzar-se en una llarga jornada de viatge o en dues de curtes.

Podem tractar de reconstruir igualment la segona ruta, més directa i ràpida, però sobre la qual no disposem de tanta informació com l'anterior. Aquest itinerari travessaria el sistema ibèric, tot deixant a molt poca distància el castell de *Wurtah*, esmentat a l'enumeració de fortificacions tortosines d'al-Idrīsī, que el situa a 16 milles de la capital (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...*: 97), una distància que no és força diferent de les poc més de 20 que les separen en realitat. Aquesta etapa hauria de finalitzar aproximadament entre Gandesa i Batea, situada la primera als peus de la serra de Cavalls, que tal vegada podria tenir alguna vinculació etimològica amb l'actualment impossible d'identificar *ḥiṣn Qabāliš*, a 18 milles de la ciutat (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...*: 97), una distància congruent amb aquesta proposta. Des d'allí fins a la fortificació de Xiprana, hi ha poc menys de 30 milles, pel que podria tractar-se d'una nova etapa marcada per la presència de *ḥuṣūn*, una pràctica habitual en aquest autor. En aquest punt, l'itinerari ja simplement resseguiria el curs del riu Ebre per la seva riba dreta fins arribar a Saragossa, a dues jornades de viatge.

Seguint aquesta ruta, i després de la primera etapa, també es podria arribar fins a Mequinensa en una jornada de viatge més, concordant així aquestes distàncies amb les que al-Idrīsī ens ofereix en un altre fragment de la seva obra. Allí indica que la distància entre *Ṭurtūḳa* i *Miknāsa* és de dues jornades o 50 milles (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat*

al-muštāq...: 231), tot i que es tracta d'un fragment aïllat dins d'una descripció de jornades i creiem que fa referència a un camí que uniria les dues rutes que hem presentat, i que facilitaria l'arribada des de la confluència entre l'Ebre i el Segre fins a la ciutat sense haver de recórrer el curs inferior del riu.

ALTRES CAMINS SECUNDARIS

A partir de l'estudi dels jaciments detectats durant les tasques de prospecció arqueològica a les Terres de l'Ebre (Negre, 2013b) s'han pogut identificar àrees amb una densitat d'ocupació força elevada que ens fan pensar en la possible existència de camins de menor entitat que els articularen. Un d'aquests sectors seria la vessant menys pronunciada del massís dels Ports, on els casos documentats de Favara (Mas de Barberans), l'Arciset (la Sénia) i les Senioles (la Sénia) semblen apuntar en aquesta direcció. Aquest camí, que possiblement a través del pas de Malany continués fins l'actual municipi de Xert, es veuria connectat transversalment amb les vies principals a través de la via natural del riu Sénia, tal com sembla indicar el jaciment del Mas del Torril (La Sénia).

També es possible que un camí d'aquesta entitat es desenvolupés per la vessant marítima de la serralada del Montsià, que encara es conserva en alguns punts amb el nom de Camí dels Bandolers, i que sembla cohesionar aquest territori que compta amb diversos jaciments localitzats, com l'Antic (Amposta), la Canícia (Sant Carles de la Ràpita), el Mas del Llop (Alcanar), Benifallim (Alcanar) i el Mas de l'Ermityanyo (Alcanar). La importància que anà guanyant aquesta zona durant l'època andalusina davant l'oblit al que fou sotmesa durant l'Antiguitat, hagué forçosament de desembocar en la construcció d'un petit eix viari. Amb tot, sembla que les cronologies que manegem per a la vessant marítima del Montsià no baixen en cap cas de finals del segle IX i principis del segle X, pel que aquest camí hagué de ser obert en una data imprecisa d'aquest moment cronològic. La fundació d'un *ribāṭ* a l'actual terme de Sant Carles de la Ràpita, a mitjans de la novena centúria, sembla que fou el desencadenant de l'augment en l'ocupació d'aquesta àrea i de la seva articulació viària.

Amb tot, el vial que hom considera com de més probable entitat seria aquell que, tal i com ja feia des de l'Antiguitat, unia la zona de la costa i la vall de l'Ebre a través del sistema ibèric. Es tracta de la anteriorment mencionada via entre *Intibili* i *Contrebia Belaisca* (Arasa, 2010b: 344-348) que, amb petites modificacions, degué continuar en funcionament durant aquest període. Aquesta partiria



Figura 8. Principals amarradors de la costa lleuantina peninsular entre Tarragona i València.

des de la fortalesa de Peníscola, i passant per Cervera del Maestrat, resseguiria la Rambla Cervera fins a Morella, on descendiria cap a la vall de l'Ebre seguint el curs del Bergantes. La distància entre la costa i l'important centre andalusí dels Ports és exactament de dues jornades de viatge, fet que convida a valorar la idoneïtat d'aquesta elecció per a la construcció del castell, quan el lloc central d'aquest territori a l'Antiguitat havia estat *Lesera*, a no gaire distància.

A Morella s'uniria aquesta via amb la que venia des de València en direcció a Saragossa, on les següents etapes vindrien marcades pel desconegut lloc de *Qant Baṭīr* i per Alcanyís, des d'on travessaria el Desert de Calanda fins arribar, possiblement a les proximitats d'Albalate del Arzobispo, a jutjar pel seu topònim. Finalment, aquesta via s'uniria a la que ja hem descrit entre el castell de Xiprana i Saragossa aproximadament a prop de l'actual municipi de Quinto, situat novament a una jornada de viatge d'Albalate. Tot i no disposar d'informacions escrites amb què poder contrastar aquesta hipòtesi, l'existència de llocs d'assentament amb provada presència andalusina, com Morella, Alcanyís o Albalate, a més de la informació escrita sobre la ruta a Saragossa des de València, porten a considerar la possibilitat que aquest camí hagués tingut una certa continuïtat.

Finalment, també sembla haver existit durant aquesta època una ruta ramadera o lligallo esmentat a la documentació feudal i que uniria la ciutat

de Tortosa amb l'àrea dels Ports. Així, i comparant amb les cartes de poblament corresponents als dos termes en què es dividí Favara, el Vilar de Santa Maria (CPFC: 264) i el Carrascal (CPFC: 296), aparegué una de les afrontacions amb el nom de *caminum Oltinelle*, o camí d'Olzinella. La contrastació d'aquest camí, encara límit actual del terme de Mas de Barberans, amb el parcel·lari conservat a les ortofotografies ens conduí a identificar-lo amb el camí de Mitamplana, que desembocava per una banda al jaciment alt-medieval del Mas del Torril (la Sénia) i per l'altra al barranc de Sant Antoni, entre els jaciments també andalusins de Xies (Tortosa) i Racó d'Omedo (Roquetes). No seria en cap cas aquest, el Camí de València descrit per les fonts escrites (DCT: 60 i 63), com s'ha esmentat en alguns estudis sobre la zona.

LA NAVEGACIÓ DE CABOTATGE

Un darrer passatge de l'obre geogràfica d'al-Idrīsī ressegueix els principals amarradors de la costa mediterrània entre Tarragona i València. Cal destacar que les mesures amb aquest tipus d'unitats als trajectes marítims fou una de les grans aportacions de la ciència àrab basades, a diferència de les mil passes de l'antiga milla terrestre, en l'aproximació astronòmica d'un minut d'arc de longitud, és a dir, entre 1.925 i 1.995 metres, aproximadament 4.000 colzes (Kennedy, 1996: 187-188).

El primer lloc que s'indica en aquesta relació és el cap de *ṭaraf al-Lūfah* o *al-Lawfah*, situat a 25 milles nàutiques del port tarragoní (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...: 95-96*). Així, aproximadament a aquesta distància de 25 milles nàutiques del port de Tarragona podem trobar l'actual municipi de l'Ametlla de Mar, també conegut durant l'Edat Mitjana com la Cala. Dolors Bramon proposa a partir de la toponímia que, tot i dubtosa, una hipòtesi de treball podria ser que la denominació de l'Ametlla fos antiga i que el geògraf àrab no hagués fet més que utilitzar la seva traducció literal, *al-Lauzah*, que hauria acabat deformada oralment o pels copistes com a *al-Lūfah* o *al-Lawfah* (Bramon 2012: 24). El que és ben cert és que des d'aquest punt fins a la possible desembocadura de l'Ebre, tal com ha estat establerta pels geòlegs per a època andalusina (Ibañez *et al.* 1999), hom pot comptar aproximadament 15 milles nàutiques. Aquesta dada, tot i que fa curt respecte a la que ens dona al-Idrīsī en l'*Uns al-Muhaŷ*, coincideix perfectament amb la distància entre Tarragona i la gola de l'Ebre que indica a la *Nuzhat al-muštāq*, que és de 40 milles nàutiques (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq...: 232*).

Totes dues obres tornen a coincidir en indicar que a 16 milles nàutiques a l'oest de la desembocadura es troba la *rābiṭa K.Ḥ.ṭālī*, que situem indubtablement a Sant Carles de la Ràpita (Negre 2013: 344-349), i que hem comprovat que compleix amb aquesta distància. Des de la ràbita se'ns indica de nou una incongruència entre els dos textos, al situar el primer la fortalesa de Peníscola a 6 milles nàutiques (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...: 95-96*) mentre que el segon intercala entre un lloc i l'altre l'alqueria de Yāna, a 6 milles de cadascun d'ells (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq...: 232*). Vegem com de nou és el llibre de Roger el que ens ofereix una major precisió, al trobar-se ràbita i castell, efectivament, a 12 milles nàutiques de distància. La següent indicació ens porta fins a *'Aqaba Abīšā*, emplaçada per Bramon a Orpesa (1997: 78), una hipòtesi que compartim al trobar-se, tal i com indiquen les fonts escrites, a 17 milles nàutiques de Peníscola (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...: 95-96*). En aquest cas és la *Nuzhat* la que equivoca els seus càlculs, al oferir-nos una distància de tan sols 7 milles nàutiques entre aquests dos punts (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq...: 232*), tot confirmant els greus errors als quals poden conduir aquests textos si no són analitzats críticament.

Des d'Orpesa la navegació ja es dirigeix cap a Borriana, a 25 milles nàutiques (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq...: 232*), amb una escala intermèdia a l'amarrador (*marsà*) de Fadrell, situat a 12 milles nàutiques (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...: 95-96*). El fragment en aquest cas és completament corrupte, doncs la distància entre Orpesa i Borriana, és d'aproximadament 15 milles nàutiques. Així, creiem ben encertada la interpretació que Bramon fa d'aquest fragment, probablement alterat per errors de copistes posteriors: "d'Orpesa a l'amarrador del castell de Fadrell, que està situat al cap de *Baṭrīr*, entre el port de Borriana i la fortalesa de Montornés, hi ha una distància de 12 milles" (Bramon 1997: 79). Tot i que aquest misteriós cap de *Baṭrīr* no pot ser identificat amb seguretat, és possible que es referira a la petita formació deltaica conformada per les sedimentacions del riu Millars, just a l'extrem meridional de la plana de Fadrell i ben a prop de la ciutat de Borriana. Des d'aquest amarrador, a més, es compleixen amb total exactitud les distàncies de 18 milles nàutiques indicades fins a Sagunt, i 12 més fins a València (AL-IDRĪSĪ, *Uns al-Muhaŷ...: 95-96*).

Caldria afegir, a més, una breu notícia que afegeix *al-Idrīsī* sobre rutes de navegació, i és la que ens descriu el recorregut del riu Ebre, des de la ciutat de Saragossa fins al mar en tres possibles etapes marcades per les fortificacions ja comentades de *Xiprana*, *Mequinensa* i la pròpia ciutat de Tortosa (AL-IDRĪSĪ, *Nuzhat al-muštāq...: 231*). La distància

fluvial entre aquests punts és d'aproximadament 50 milles per a les dues primeres etapes i finalment una de més llarga fins a la capital ebreca de 75 milles. Amb tot, no podem valorar les jornades de viatge reals que aquest tipus de desplaçament suposaria, però el fet que el geògraf andalusí especifiqués concretament aquests tres punts al llarg del riu ens fa pensar que intentava marcar tot un seguit de referències per a aquest itinerari.

CONCLUSIONS

Com hem pogut observar a les darreres pàgines, l'estudi de la xarxa viària d'un determinat territori ens permet precisar la seva organització interna i conèixer d'una manera més profunda les relacions d'aquest amb els seus veïns. Una particularitat remarcable respecte a les vies de comunicació i els camins que articulen un espai és la seva capacitat per resistir el pas dels segles i permetre'ns observar la superposició de fases cronològiques de poblament a sobre d'un mateix eix viari. Aquesta és la situació que hem pogut descriure amb claredat per al territori de Tortosa, on l'antiga Via Augusta uneix de forma ininterrompuda el litoral llevantí entre l'Antiguitat i l'Edat Mitjana. No obstant això podem apreciar, dintre d'aquesta mateixa pervivència, l'augment o disminució de la importància de certs itineraris respecte d'altres, tal i com hem advertit per als ramals interior i costaner d'aquesta mateixa via de comunicació. Així, estem en disposició de concretar la minva de trànsit que sembla haver tingut el corredor muntanyenc castellonenc en favor del pas cap a la costa que, tot i començar a utilitzar-se ja durant l'Antiguitat Tardana, es convertirà en l'eix principal ben entrat el període andalusí.

Les circumstàncies històriques i polítiques també influiran de manera decisiva en la variació dels principals itineraris. Serà aquest el moment en què es desenvoluparan nous eixos, sempre per addició als principals, que serviran per connectar els nous espais del poder. Així, a partir del segle IX, moment en el qual s'estableix una ferma divisió entre els territoris cristians i musulmans més enllà de la vall de l'Ebre, l'antiga via costanera en direcció cap a Tarragona i Barcelona perdrà el seu valor com a eix de comunicació interna en favor de les rutes que unien Tortosa amb Lleida i Saragossa, els altres centres d'importància d'aquesta Frontera Superior. Cal destacar que, si bé ens hem centrat a intentar definir amb claredat els principals eixos viaris que articulen el nostre territori, també existiren altres vies i camins de menor entitat que permetien acurtar les distàncies des de centres perifèrics.

És aquest el cas, per exemple, de la via que uniria l'extrem septentrional de la costa castellonca amb la ciutat de Saragossa. Així, des d'alguns llocs coneguts com l'amarrador antic de les Roques de la Barbada (Benicarló) o l'assentament andalusí de Peníscola, aquest camí travessaria el Sistema Ibèric cap a la vall de l'Ebre tot restant en funcionament, amb petites modificacions, durant l'Antiguitat i l'Edat Mitjana.

De més difícil interpretació seran els camins secundaris que haurien servit per comunicar els espais marginals d'aquest territori amb les vies principals, i que només a partir de la correcta identificació de nous assentaments s'ha pogut establir el seu hipotètic traçat. El camí que voreja el massís dels Ports o la via costanera que ressegueix la vessant marítima de la serra del Montsià poden servir-nos d'exemple d'aquest tipus d'itineraris. Tampoc podem oblidar els passos més accessibles que unien els grans eixos de comunicació, com ara la via a través del barranc de Miravet, en terme de Cabanes, o les rutes naturals que resseguien alguns cursos fluvials de menor entitat, com el del Sénia.

Finalment, cap estudi d'una xarxa de comunicacions seria complet sense tenir en compte les vies marítimes, a través de la navegació de cabotatge o les rutes fluvials, en aquest cas a partir de l'important curs del riu Ebre. En ambdós casos es tractaria d'itineraris que permetrien acurtar el temps de desplaçament entre nuclis costaners o situats al llarg d'un eix fluvial, que a més, jugarien un paper important en el transport de mercaderies. En qualsevol cas cal estudiar de forma meticulosa i crítica, com pensem haver fet, les fonts històriques a la nostra disposició, tant escrites com arqueològiques, per poder definir-ne correctament els seus traçats. Amb tot, aquestes fonts d'informació ens aportaran diversos graus de precisió a l'hora de descriure aquestes rutes, tot sent habitual l'enumeració d'uns llocs de parada específics als textos antics mentre que per als documents geogràfics àrabs haurem de treballar a partir de les diverses fortificacions i centres territorials que esglaonen el seu recorregut. La confusió a què condueix la descripció dels diversos castells propers a les vies andalusines, que habitualment són identificats incorrectament com jornades de viatge, és un dels elements més conflictius als que s'enfronten aquest tipus d'estudis.

Pel que fa a l'anàlisi de les fonts emprades en l'elaboració d'aquest treball, cal destacar l'enorme tasca de crítica textual que hem hagut de realitzar a la documentació escrita de caràcter geogràfic. Mentre que les informacions sobre la xarxa viària antiga resulten força precises tant amb la toponímia que utilitzen com amb les distàncies que ofereixen,

a excepció de l'etapa entre *Subsaltum* i *Dertosam*, són els llibres de rutes andalusins els que més esforç han suposat. La vinculació dels topònims que apareixen en aquestes obres amb emplaçaments arqueològicament rellevants no ha estat en tots els casos senzilla, però pensem haver aportat una interpretació sòlida a cadascun dels casos estudiats. La identificació d'una equivocació repetitiva en el text d'al-Idrīsī, que assenyala en alguns casos fortificacions ubicades sobre les vies de comunicació amb el nom del territori que controlen, podria servir d'ajuda per afinar algunes propostes viàries al llarg de la península, on aquesta situació podria ser recurrent.

Les distàncies que ofereix aquest autor, en alguns casos, tampoc són gaire precises, i hem de tenir en compte la possibilitat que desenvolupés el seu estudi a partir d'altres fonts d'informació que li permeteren identificar els diversos itineraris i els principals centres territorials pels quals discorrien, però es veié obligat a aventurar alguns valors a partir de les jornades de viatge que considerà que els separaven. Aquesta situació es veu clarament exemplificada en el cas de les vies entre Tortosa i València, on la nostra tasca d'identificació de les relacions entre el topònims documentats i la realitat arqueològica conservada ha estat clau per definir correctament el seu traçat. Considerem per tant acomplerts els objectius proposats per a aquest treball, tot deixant sempre la porta oberta a la discussió entorn de la nostra proposta, un debat que esperem resulti fructífer per ampliar el coneixement que tenim sobre la xarxes de comunicacions antiga i medieval i la seva relació amb les societats que les construïren i mantingueren.

AGRAÏMENTS

Vull expressar en aquest punt la meua gratitud al professor Ramon Martí, de la Universitat Autònoma de Barcelona, per les seua direcció constant al llarg de l'elaboració d'aquest treball i de la tesi doctoral de la qual en deriva. A més, haig d'agrair també els comentaris, matisacions i correccions que m'ha indicat amablement el professor Ferran Arasa, de la Universitat de València. Com sempre, qualsevol error que hagi quedat al text definitiu és únicament responsabilitat de l'autor.

FONTS

CEU. Cartulario que contiene diferentes copias de Privilegios Reales, Donaciones, Cartas de

Poblacion, Concordias, y otras Escrituras a favor de la Inclita Militar y Sagrada Religion del Hospital de San Juan de Jerusalém; y particularmente de la Encomienda de Uldecona, Desde el año 1097, hasta el de 1359. Còdex L.662. Madrid: Archivo Histórico Nacional

CIL. Corpus Inscriptionum Latinarum (edició d'E. Bormann. Berlin: G. Reimerum, 1888)

CPFC. Cartas de Población y Franquicia de Cataluña (ed. de Josep Maria Font Rius. Barcelona: CSIC, 1969)

DCT. Diplomatarium de la Catedral de Tortosa (1062-1193) (ed. d'Antoni Virgili. Barcelona: Fundació Noguera, 1997)

DSMP. Diplomatarium de Santa Maria de Poblet. Volum I. Anys 960-1177 (ed. d'Agustí Altisent. Barcelona: Abadia de Poblet i Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, 1993)

ES. España Sagrada. Tomo XLII. Contiene las antigüedades civiles y eclesiásticas de las ciudades de Dertosa, Egara y Emporias con los documentos concernientes a los asuntos que se tratan (ed. i trad. de Manuel Risco. Madrid: Viuda de D. Joaquin Ibarra, 1801)

AL-IDRĪSĪ. Uns al-muhaḡ wa-rawḡ al-furaḡ (ed. i trad. de Jassim Abid Mizal. Los caminos de al-Andalus en el siglo XII. Madrid: CSIC, 1989)

AL-IDRĪSĪ. Nuzhat al-muḡāq fī ijtirāq al-afāq (ed. i trad. de Reinhart Dozy i Michael Jan de Goeje. Description de l'Afrique et de l'Espagne. Leiden: E.J. Brill, 1866)

IAAH. Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum (edició de G. Parthey i M. Pinder, Berlin: F. Nicolai, 1848)

OC. Onomasticon Cataloniae (ed. de Joan Coromines. Onomasticon Cataloniae: els noms de lloc i noms de persona de totes les terres de llengua catalana. 8 volums. Barcelona: Curial, 1989-1997)

RACGG. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica (edició de M. Pinder i G. Parthey, Berlin: F. Nicolai, 1860)

AL-RĀZĪ. Ajbār mulūk al-Andalus (ed. i trad. de Diego Catalán y María Soledad de Andrés. Crónica del Moro Rasis. Madrid: Gredos, 1974)

BIBLIOGRAFIA

Arasa, F. (1989): "L'Hostalot (la Vilanova d'Alcolea, Castelló). Una posible estación de la Via Augusta". *XIX Congreso Nacional de Arqueología* (València, 1987): 769-778. Saragossa.

Arasa, F. (1994): "El nuevo miliario de Caracalla encontrado en la Vía Augusta (Vilanova d'Alcolea, Castellón)". *Zephyrus: Revista de*

- prehistoria y arqueología* 46: 255-264. Salamanca.
- Arasa, F. (1997): "Les comarques septentrionals del litoral valencià entre els segles IV i VI". *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins* 37: 1145-1159. Girona.
- Arasa, F. (1998): "Mosaics romans a les comarques septentrionals del País Valencià". *Saguntum* 31: 213-224. València.
- Arasa, F. (2008): "La mansio Ildum de la vía Augusta (Vilanova d'Alcolea, Castellón)". *El Nuevo Miliario: boletín sobre vías romanas, historia de los caminos y otros temas de geografía histórica* 5: 6-10. Madrid.
- Arasa, F. (2009): "La Vía Augusta en el País Valenciano". *Anas* 22: 341-381. Mèrida.
- Arasa, F. (2010): "El pas a gual de la Via Augusta pel riu Cervol (Traiguera, Castelló)". *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló* 28: 217-231. Castelló.
- Arasa, F. (2010b): "La via romana de la Roca Tallada (Palanques, Castelló). El paper de la ciutat de Lesera en les comunicacions entre la vall de l'Ebre i la zona nord de la costa valenciana". *Archivo de Prehistoria Levantina* 28: 327-357. València.
- Arias, G. (1987): *Repertorio de caminos de la Hispania Romana: estudios de geografía histórica*. Gonzalo Arias. Cadix.
- Artigues, P. (2007): "El castell de Miravet: les actuacions arqueològiques de 1993 i 1994 (Miravet, Ribera d'Ebre)". *Jornades d'Arqueologia de les comarques de Tarragona (1993-1999) (Tortosa, 1999)*: 391-410. Barcelona.
- Ballestín, X. (1997): "Tortosa i la marca superior de l'Andalus". *Catalunya Romànica*. Volum XXVI: 35-39. Enciclopèdia Catalana. Barcelona.
- Barreda, P. (2006): *Crònica documentada d'Ares. I - Fonts escrites (1157-1550)*. Ajuntament d'Ares del Maestrat. Castelló.
- Bazzana, A. (1977): "Las excavaciones en la Magdalena de Castellón: estudio del yacimiento y primeros resultados arqueológicos". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonenses* 4: 175-202. Castelló.
- Bazzana, A. (1992): *Maisons d'al-Andalus. habitat médiévale et structures du peuplement dans l'Espagne Orientale*. 2 volums. Casa de Velázquez. Madrid.
- Betí, M. (1921): "El Castillo de Mirabet y sus sufragáneos". *Butlletí de la Societat Castellonense de Cultura* 2: 300-303. Castelló.
- Bramón, D. (1997): "Identificación de algunos topónimos de la Diócesis de Tortosa citados por al-Idrisi". *Anaquel de Estudios Árabes* 8: 71-86. Madrid.
- Bramón, D. (1998): *Nous textos d'historiadors musulmans referents a la Catalunya medieval (continuació de l'obra de J.M. Millàs i Vallicrosa)*. Tesi doctoral: Universitat de Barcelona. Barcelona.
- Bramón, D. (2012): *Reivindicació catalana del geògraf al-Idrisi. Discurs de recepció de Dolors Bramon i Planas com a membre numerària de la Secció Històrico-Arqueològica, llegit el dia 20 de novembre de 2012*. Institut d'Estudis Catalans. Barcelona.
- Cconolly, J., Lake, M. (2006): *Geographical Information Systems in Archaeology*. Cambridge University Press. Cambridge.
- De Epalza, M. (1990): "Toponímia àrab i estructura comarcal: el Penedès". *Butlletí interior de la Societat d'Onomàstica* 40: 76-82. Barcelona.
- De María, R. (1943): "Colección de Cartas Pueblas". *Butlletí de la Societat Castellonense de Cultura* 18: 30-32. Castelló.
- De Soto, P. (2010): *Anàlisi de la xarxa de comunicacions i del transport a la Catalunya Romana: estudis de distribució i mobilitat*. Tesi doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Esteve, F. (2003): *La via romana de Dertosa a Saguntum*. Diputació de Castelló. Castelló.
- Fiz, I., Orengo, H. (2008): "Simulating Communication Routes in Mediterranean Alluvial Plains". *Proceedings of the 35th International Conference on Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology (CAA) (Berlin, 2007)*: 316-321. Bonn.
- Flors, E. (2010): "El Tancat, un asentamiento de la tardo-antigüedad". En Flors, E. (coord.) *Torre de la Sal (Ribera de Cabanes, Castellón). Evolución del paisaje antrópico desde la prehistoria hasta el medioevo*: 207-218. Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòriques. Castelló.
- Flors, E. (2010b): "La fase andalusí de Torre la Sal y la superposición de los espacios". En Flors, E. (coord.) *Torre de la Sal (Ribera de Cabanes, Castellón). Evolución del paisaje antrópico desde la prehistoria hasta el medioevo*: 219-239. Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòriques. Castelló.
- Forcada, V. (1982): *El castell de Fadrell*. Societat Castellonense de Cultura. Castelló.
- Gasparini, C. (2008): *Il Tesoro di Vicarello: Nuove considerazioni*. Treball de Recerca Inèdit. Universitat Autònoma de Barcelona.

- Genera, M., Jàrrega, R. (2009): *Aproximació a la Dertosa romana*. Margarida Genera i Monells. Tortosa.
- Guichard, P. (1991): *Les musulmans de Valence et la Reconquête (XI-XIII siècles)*. Institut Français de Damas. Damasc.
- Guichard, P., Sánchez Adell, J. (1984): "Colección de Cartas Pueblas". *Butlletí de la Societat Castellonenca de Cultura* 60: 349-370. Castelló.
- Guitart, C. (1976): *Castillos de Aragón*. Librería General. Saragossa.
- Ibáñez, C., Prat, N., Canicio, A., Curcó, A. (1999): *El delta del Ebro, un sistema amenazado*. Bakeaz. Bilbao.
- Kennedy, E. (1996): "Mathematical Geography". En DD.AA. *Encyclopedia of the History of Arabic Science* (vol. I): 185-201. Routledge. Londres.
- Llobregat, E. (1984): "La perduración de un topónimo de la Vía Augusta: Lubricatum / Rahal al-Lobrecati / Turris de Lupricato". *Sharq al-Andalus* 1: 103-107. Alacant.
- Mayer, M., Rodà, I., Nolla, J.M. (1997): "La via Augusta des Pyrénées à l'Èbre, les stations routières". *Voies Romaines du Rhône à l'Èbre. Via Domitia et Via Augusta*. Maison des sciences de l'homme. Paris.
- Miret, J. (1918): *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*. Institut d'Estudis Catalans. Barcelona.
- Negre, J. (2013): *De Dertosa a Ṭurṭūša. L'extrem oriental d'al-Ṭagr al-A'là en el context del procés d'islamització d'al-Andalus*. Tesis doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Negre, J. (2013b): *Memòria de les prospeccions arqueològiques a les Terres de l'Ebre (2010-2011)*. Document tècnic: Direcció General del Patrimoni Cultural. Barcelona.
- Rams, P., Pérez, J.M. (2003): *Intervenció arqueològica a l'entorn de la Torre de l'Ermita de la Mare de Déu de l'Aldea*. Document tècnic: Direcció General del Patrimoni Cultural. Barcelona.
- Rosas, M. (1995): "El jaciment de les Carrasques (La Jana, Castelló) i la localització de la mansio d'Intibili". *Saguntum* 29: 241-245. València.
- Sánchez Adell (1992): "Toponímia del Castelló Medieval". *Butlletí interior de la Societat d'Onomàstica* 48: 21-31. Barcelona.
- Ulloa, P. (1996): "Intervención arqueológica en el arco romano de Cabanes (la Plana Alta)". *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló* 17: 557-563. Castelló.
- Ulloa, P., Grangel, E. (1996) "Ildum, mansio romana junto a la Vía Augusta (la Vilanova d'Alcolea, Castellón): campaña de excavación arqueológica de 1992". *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló* 17: 349-365. Castelló.
- Vizcaino, D., Bravo, E.M., De Antonio, J.M., Barrachina, A. (2000): "Memoria de la intervención arqueológica en el castillo de Cervera del Maestre (Castellón)". *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló* 21: 357-396. Castelló.
- Zaksek, K., Fovet, E., Nuninger, L., Podobnikar, T. (2008): "Path modelling and settlement pattern". *Proceedings of the 35th International Conference on Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology (CAA)* (Berlin, 2007): 309-315. Bonn.