

Ferran ARASA I GIL ^(a)

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

RESUMEN: En este artículo estudiamos los restos de una vía romana conservados en el paraje de la Roca Tallada del término municipal de Palanques (Castellón), cercano a la ciudad de *Lesera*. Se trata de un tramo en trinchera abierto en la roca al paso por un collado y otros vestigios de la vía también excavados en la roca que se han topografiado. Estos restos deben corresponder a una vía mencionada por el Anónimo de Rávena que desde la posta de *Intibili* de la vía Augusta se dirigía hasta *Contrebia*, en las proximidades de *Caesaraugusta*. También revisamos el papel de la comarca de Els Ports de Morella en las comunicaciones históricas entre el valle del Ebro y la zona septentrional de la costa valenciana.

PALABRAS CLAVE: Arqueología romana, vías de comunicación, ciudad de *Lesera*.

La voie romaine de la Roca Tallada (Palanques, Castelló). Le papier de la cité
de *Lesera* dans les communications entre la vallée de l'Èbre et la zone nord
de la côte valencienne

RÉSUMÉ : Dans cet article, nous étudions les vestiges d'une voie romaine conservés dans le site de la Roca Tallada à la commune de Palanques (Castellón), rapproché de la cité de *Lesera*. Il s'agit d'un tronçon de voie en tranchée au pas d'un petit col et autres vestiges de la voie aussi creusées dans le rocher qui on été topographiés. Ces restes doivent correspondre à une voie mentionnée par l'Anonyme de Ravenne qui de la poste *Intibili* de la voie Auguste conduit jusqu'à *Contrebia*, ville proche à *Caesaraugusta*. Nous étudions aussi le papier de la contrée de Els Ports de Morella dans les communications historiques entre la vallée de l'Èbre et la zone septentrionale de la côte valencienne.

MOTS CLÉS : Archéologie romaine, voies de communication, cité de *Lesera*.

En aquest article donem a conèixer els resultats dels treballs de topografia efectuats en les restes d'una via romana conservades al paratge de la Roca Tallada del terme municipal de Palanques,¹ a la comarca dels Ports de Morella (Castelló). Aquest lloc es troba situat a 4,7 km en línia recta al nord de la ciutat romana de *Lesera* (fig. 1 i 2), que es redueix al jaciment de la Moleta dels Frares (Forcall). S'hi pot accedir des de Morella per la carretera CV-14 en direcció a Sorita fins a l'encreuament de Villores, on es pren la carretera CV-119 en direcció a Luco de Bordón (Terol) (TE-V-8402). A l'altura del km 7 s'agafa una pista que ix per la dreta en direcció N-NE: en primer lloc, a uns 500 m queda a l'esquerra l'entrada a la Masia de la Peña Cortada (Castellote), i uns 250 m més endavant, cap a la dreta comença el camí de Palanques a la Roca Tallada; a continuació, a uns 250 m d'aquesta bifurcació i a una distància total aproximada de 1 km des de la carretera es troba la trinxera de la Roca Tallada (lám. I).

El lloc es troba a una altitud de 975 m i a escassa distància del límit amb el terme municipal de Castellote (Terol) (fig. 3), que queda a un mínim de 6 m i un màxim de 33 m del costat oest del camí (coordenades UTM: 30TYL336095, MTN 519, Aguaviva). Està situat a 1,3 km al nord de la serra de la Menadella (1.128 m), veritable frontera orogràfica entre les terres aragoneses i valencianes i situada només a 10 km en línia recta del riu Guadalope (lám. II). El pas d'aquesta serra pel barranc i el coll de la Menadella, i la seua continuació per la Roca Tallada, configura un corredor per on històricament s'han canalitzat part de les comunicacions entre la vall de l'Ebre i les comarques septentrionals valencianes.

El paratge es troba emplaçat en una alineació muntanyosa d'orientació SW-NE que s'estén des de la serra de Gúdar fins a la confluència dels rius Bergantes i Guadalope a l'altura d'Aguaviva (Terol). Aquesta alineació està formada per la Sierra de Manzanera (1.248 m), la mola de la Todolella (1.138 m), la serra de la Menadella (1.129 m) i la serra dels Mollons (949 m), i constitueix una divisòria entre les valls dels rius Bordón-Guadalope a l'oest i Cantavella-Bergantes a l'est, totes dues orientades hidrogràficament cap a la vall de l'Ebre. La serra de la Menadella es localitza en l'àrea de contacte de dos grans unitats fisiogràfiques definides pel relleu i l'estructura geològica: al nord s'estén un sector caracteritzat per un relleu intensament plegat i al sud i a l'est s'estén l'àrea de relleu subtabular dels Ports-Maestrat (Pérez Cuevas *et al.*, 1983: 93 ss). El primer es caracteritza per la litologia calcària i la tectònica de plegament, que configura un paisatge amb estrats combats que en ocasions adopten posicions verticals o molt inclinades (Ruiz Pérez, a Vizcaino, 2007: 24 i 30-31). Segons el *Mapa Geològic Nacional* (Hoja 519, Aguaviva) es tracta de conglomerats de cronologia Chatiencia (Oligocè Superior-Miocè). Aquests mostren un aspecte variable: en alguns casos alternen amb capes de gres i argila i en altres són estrats més massius. A la Roca Tallada són massius i amb prou ciment calcari, amb predomini de graves i còdols subarrodonits, en general amb un diàmetre no superior a 10-15 cm i abundants nòduls de ferro.

REFERÈNCIES DOCUMENTALS

El lloc s'esmenta en diverses ocasions en la documentació medieval i moderna. La primera vegada figura en la donació del castell de Mont-roig (Terol) de l'any 1196, on apareix en la descripció dels seus límits, que reproduïx pocs anys després la carta de població de 1209 d'aquesta localitat aragonesa: "(...) a

¹ Els treballs de topografia els va finançar la Conselleria de Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana i van ser realitzats l'any 2006 per J. Blasco i G. Pascual (Global Alacant S. L.). Vull expressar el meu agraïment a l'historiador forcallà J. Eixarch i Frasnó, que em va acompanyar a veure el lloc per primera vegada; a l'alcalde de Palanques J. M. Martí Royo per les facilitats que en va donar per a la realització d'aquest treball; al geògraf J. M. Ruiz Pérez per les seues indicacions sobre la geomorfologia de la zona; i a l'arqueòleg R. Pérez Milián per haver-me facilitat la fotografia del coll de la Menadella.

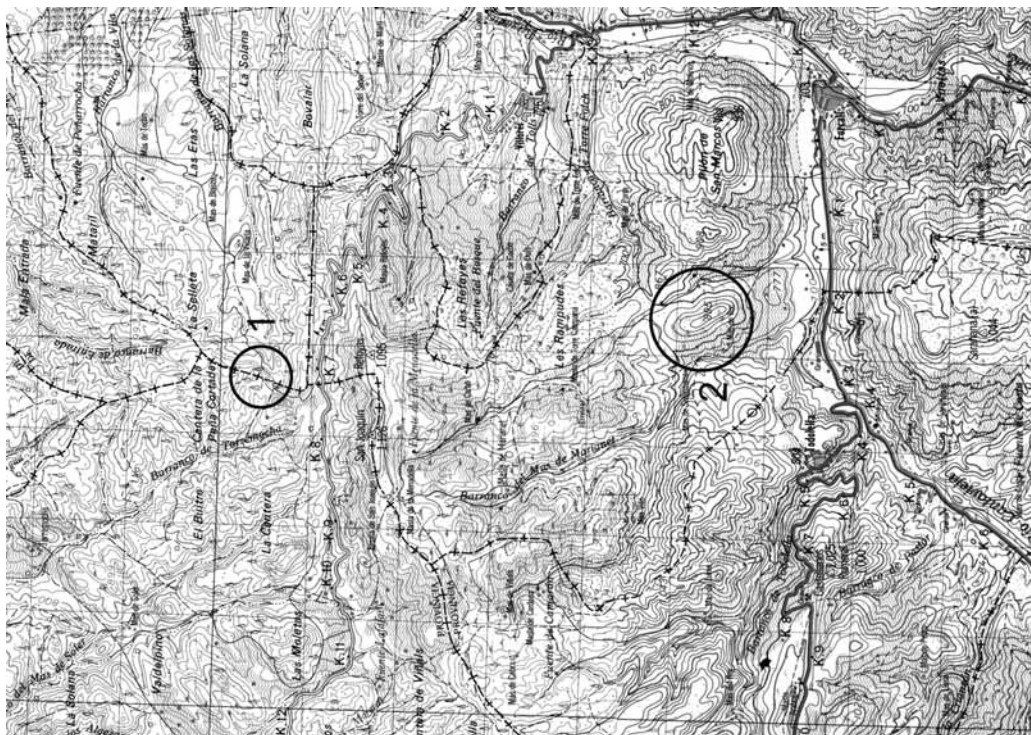


Fig. 2. Mapa topogràfic E. 1:50.000, fulles 519 (Aguaviva) i 544 (Forcall). Cartografia Militar de España. Servicio Geográfico del Ejército. 1) la Roca Tallada (Palanques); 2) la Moleta dels Freres (Forcall).

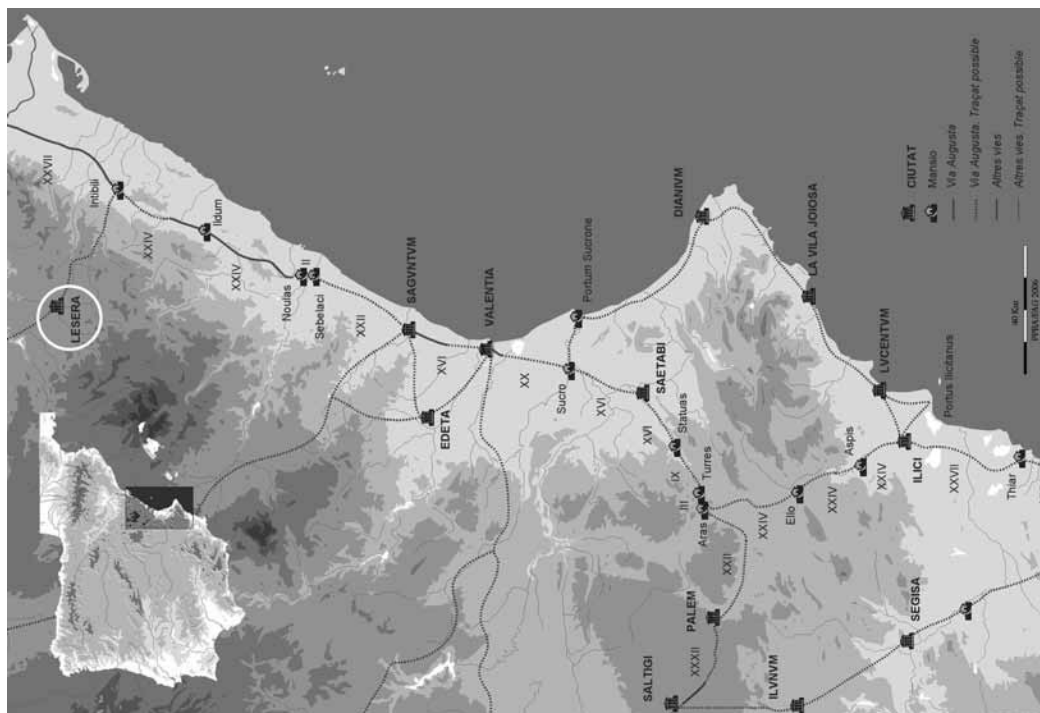


Fig. 1. Mapa del País Valencià amb la xarxa viària principal d'època romana. A la part superior, encerclada, es localitza la ciutat de Lesera, prop de la qual es troba la Roca Tallada.

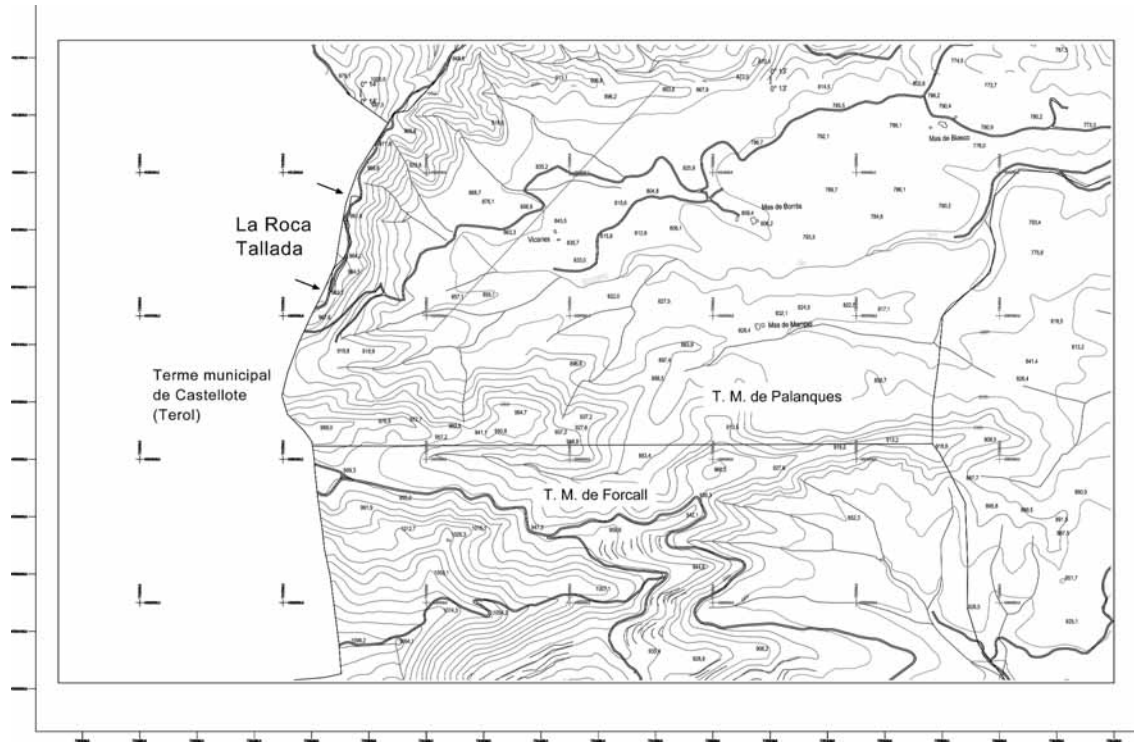


Fig. 3. Mapa topogràfic E. 1:5.000 de la zona on es troba la Roca Tallada. Institut Cartogràfic Valencià.



Làm. I. Ortofoto de la zona amb la localització de:
1) paratge de la Roca Tallada; 2) coll de la Menadella.



Làm. II. Vista del paratge de la Roca Tallada (encerclada) des de la serra de la Menadella, en direcció nord, amb la vall del riu Guadalupe al fons.

occidente incipiunt termini ab Almenarella, et descendunt per uiam carri, et execut ad Nugerolam, (...) (Grau, 1952: 357; Ledesma, 1991: 183-186, n° 154). Més endavant figura com una fita en la delimitació dels termes generals del Castell de Morella ordenada per Blasc d'Alagó en febrer de 1232: “(...) *et per serram serram, sicut aque uertunt, uadit ferire ab Abnanariellam, et de Abnanariella uadit ferire ad pinnam del Carro, et per çerrum diuidit terminum cum Castelot (...)*” (García Edo, 1989: 295; Arxiu virtual Jaume I, Universitat Jaume I). També apareix en el document de confirmació de la carta de població de Morella de 1250 per part del rei Jaume I, on es reproduïx una delimitació del territori que deriva del document anterior “(...) *et de serram serram sicut aque uertuntur uadit ferire ad Almenarellam, et de Almenarella uadit ferire ad penam del Carro, et per cerrum cerrum diuidit terminum cum Castelot*” (Betí, 1934: 116; Guinot, 1991: 217, n° 80; García Sanz i García Edo, 1995: n° 5).

Finalment, a principis del segle XVII trobem una darrera referència en la descripció del traçat que havia de seguir una carretera projectada l'any 1608 entre Alcanyís (Terol) i Vinaròs (Castelló) que buscava donar eixida al mar al regne d'Aragó (Borrás, 1929: 108-109; Eixarch, 1983; 1994: 317): “(...) *y que avia de pasar en el Reyno de Aragón al lugar de Aguaviva y passar por la sierra del Carro y lugar de Orcajo (...)*”.

Aquestes referències documentals són de gran interès i tenen com element fonamental la menció del vehicle de rodes, el carro, però possiblement no per la seua presència o ús real en aquella època, quan era poc freqüent, sinó per expressar que per aquell lloc era possible –o ho havia sigut en el passat– el seu pas perquè les condicions del camí ho permetien, perquè els treballs efectuats ho palesaven. Aquest fet va ser suficient per individualitzar el lloc i per extensió els elements que acompanyen aquest terme. Contràriament, Coromines (OC, III: 282, s. u. “Caro”) –que l'esmenta com una de les afrontacions de Morella en 1250 i l'ubica correctament entre Palanques i Castellot– opina que podia estar relacionat amb Caro (Mont Caro),

ja que “no es concep gaire que una carena de roques rebés nom de ‘carruatge’”. En aquest sentit, cal remarcar que la seua aparició en la toponímia és poc freqüent.

El primer element que apareix associat a aquest terme és el propi camí esmentat de manera explícita en la referència més antiga, de 1196, amb el terme llatí *uia*, al qual segueix el del vehicle per determinar-lo. Com en el cas d’altres referències a camins en la documentació de l’època, possiblement es tracta d’un camí aleshores en ús, de part de la infraestructura viària andalusina a la comarca. El segon element que l’acompanya en la documentació medieval, ja del moment de la conquesta cristiana (1232 i 1250), és *pinna/pena* = penya (Fuster, 1995: 279), en referència a la formació rocosa que travessa el camí, el rebaixament de la qual per a facilitar el pas de vehicles va generar l’aparició del topònim. El tercer, d’època considerablement posterior (1608), és *serra*: la denominació particular de l’accident orogràfic (penya) s’ha substituït per la totalitat de la formació (serra). En conclusió, podem veure la continuïtat del topònim al llarg de més de tres segles donant nom a un camí, una penya i una serra.

Quan el lloc apareix per primera vegada en la literatura arqueològica, a finals del segle XIX (Chabret, 1978), la referència al vehicle (carro) ha desaparegut i ha estat substituïda per una altra a la roca i al treball que s’hi havia efectuat (tallada). Aquesta denominació, que en la toponímia aragonesa adopta l’equivalent de ‘la Peña Cortada’, es manté avui dia per designar la partida i un camí que es dirigeix a Palanques. Els membres de la família lèxica de “tallar” sí que són més freqüents en la toponímia (Moreu-Rey, 1982: 42), on generalment s’empren amb un sentit de ‘paratge escarpat i penyalós’ (Coromines, *OC*, VII: 218, *s. u.* “Tallada i Tallat”). Coneixem una ‘penya Tallada’ (Biar, Alacant) i un ‘coll Tallat’ (Santa Margarida de Vinyoles, Girona). En general sembla emprar-se més per a referir-se al caràcter escarpat d’un lloc que a entalladures artificials en un paratge rocós com sembla ser el cas. Amb aquest darrer significat possiblement el millor exemple és el topònim ‘la Peña Cortada’ amb què es coneix la galeria excavada en la roca per a facilitar el pas de l’aqüeducte de Xelva (València) (Jiménez, 1994-95). Topònims semblants es coneixen en altres llengües hispàniques i europees també aplicats a vies romanes, com ara el galleg ‘Pena Tallada’ (Caamaño, 2009: 38), el francès ‘la Rochetaillée’ (Lautaret) (Grenier, 1934: 380, fig. 129) i ‘Pierre Taillée’ (Avisé) (Mollo Mezzena, a Quilici i Quilici Gigli, 1999: 60), i l’alemany ‘Hauenstein’ (Langenbruck) que trobem als Alps suïssos (Coralini, a Busana, 1997: 306, fig. 192-193).

ANTECEDENTS EN LA INVESTIGACIÓ

No hi ha referències d’aquestes restes anteriors a Chabret: no les esmenten el botànic A. J. Cavanilles, que des de Forcall va visitar els pobles dels voltants –inclòs Palanques– entre els dies 13 i 16 de juny de l’any 1793 (Mateu, 1995: 38); l’historiador J. Segura Barreda (1868), autor d’una voluminosa obra sobre Morella y la seua comarca; ni J. J. Senent Ibáñez, inspector d’Ensenyament a la província de Castelló que l’any 1917 va donar a conèixer diversos jaciments arqueològics a la comarca del Ports (Arasa, 1983-84: 15-16). Possiblement el fet de trobar-se en un lloc tan allunyat, a la vora del límit amb Aragó, va influir en aquest descobriment tardà.

Segons hem dit, el primer investigador que esmenta aquestes restes és l’historiador saguntí Chabret (1978: 45-47) en un treball sobre les vies romanes a la província de Castelló que va deixar inèdit a la seua mort l’any 1907 i es va publicar posteriorment. Coneixedor de les troballes arqueològiques a la ciutat romana existent a la Moleta dels Frares (Forcall), que segons la interpretació vigent en aquella època identificava amb la ciutat de *Biscargis* esmentada per Plini, destaca la importància del lloc com a nus de comunicacions i afegeix: “(...) vemos que una de las líneas de comunicación de Aragón que desde Alcañiz pasaba por Castellote y entraba en la provincia de Castellón por el sitio denominado *roca tallá*, boquete o trinchera cortada

a pico, cuyo suelo conserva los surcos de los carros desde época antigua”. Aquesta referència és de gran importància pel fet que és la primera vegada que el lloc s’esmenta en la literatura arqueològica i perquè les roderes no es conserven en l’actualitat. En el seu mapa de les vies romanes a la província de Castelló fa seguir el camí des de Forcall per la Todolella –el pont gòtic de la qual considera romà (Sánchez Gozalbo, 1928; Sanchis, 1993: 49-50; Zaragoza, 2006: 158-159)– i la Mata, amb un traçat en el seu darrer tram per terres valencianes que no es correspon amb la descripció realitzada. Aquest fet palesa que l’autor desconeixia on es trobava exactament la Roca Tallada, de manera que fa donar a la via una gran marrada des de Palanques per la Mata i la Todolella fins a Forcall. Possiblement algú li havia donat la notícia, tot i que no ho explica; tal vegada el seu informant fora l’enginyer de camins L. Alloza Agut (1837-1891), natural de Castelló de la Plana, que va ser membre de la *Sociedad Arqueológica Valenciana* (Arasa, 2005: 172) i com veurem més endavant va dirigir les obres de la carretera moderna des de Morella fins al límit amb Aragó. En la descripció del seu traçat, Chabret segueix l’obra de Segura y Barreda (1868) i elabora una composició amb una sèrie de referències a llocs que aquest esmenta que res tenen a veure amb l’època romana i queden excessivament desplaçats del traçat hipotètic de la via.

La descripció que fa Chabret d’aquesta via va ser l’única font fins a època recent. Així apareix en els treballs d’Huguet (a Sarthou Carreres, s. a.: 191; 1916: 115), Tarradell (1965: 145) i Morote (1979: 86-87), qui en la seua tesi de llicenciatura sobre les vies romanes al País Valencià, que s’ha publicat posteriorment amb pocs canvis (Morote, 2002: 236), encara segueix literalment les indicacions d’aquell. Les referències posteriors a aquestes restes de via romana són nombroses i en bona part directes. La primera és de 1986 en una obra de caràcter local, en la qual s’esmenta l’opinió de l’historiador forcallà J. Eixarch sobre que es tracta d’una via romana (Palanques, 1986: 55). Prenent aquesta obra com a font se citen els vestigis de via romana en un llibre sobre la comarca dels Ports (Gamundí, 1995: 268). A principis de la dècada de 1980 vaig conèixer el camí de la Roca Tallada de mans de J. Eixarch, de manera que ja en vaig fer referència amb coneixement directe en les primeres publicacions sobre la ciutat romana de *Lesera*, on esmenten els antecedents i faig una breu descripció del camí (Arasa, 1986: 207-208; 1987: 120, làm. XXXII).

Amb posterioritat aquestes restes s’esmenten en diverses descripcions generals de la via *Intibili-Contrebia*. D’aquesta manera apareixen en el llibre sobre les inscripcions romanes de la província de Terol (Navarro, 1994: 47-48), en el llibre sobre les vies romanes del territori valencià (Arasa i Rosselló, 1995: 121-123), en un llibre divulgatiu sobre la comarca dels Ports (Arasa, a Querol, 1995: 44), en un estudi sobre les vies romanes en l’obra d’Antoni Chabret (Arasa, 1996: 50-51), en un diccionari sobre l’arqueologia romana valenciana (Arasa, a Aranegui, 1996: 137, s. u. “Roca Tallada, La”), en el text d’una conferència sobre les vies romanes en terres valencianes (Arasa, 1999: 20) i en una síntesi sobre l’arqueologia a la comarca dels Ports (Arasa, 2000: 25). Entre els treballs més recents, se’n fa referència en un article de síntesi sobre la ciutat de *Lesera* i en un llibre sobre aquest municipi romà on es descriu amb més detall aquesta via (Arasa, 2006a: 64-65; 2009: 139 i 141-145), i en el volum on es publiquen els resultats de les intervencions arqueològiques realitzades a la serra de la Menadella (Forcall) amb motiu de la construcció dels parcs edificats de la Zona II (Hernández García i Vizcaino *et al.*, a Vizcaino, 2007: 335), on es destaca el control del coll d’aquesta serra des de la talaia andalusina de Sant Joaquim de la Menadella.

DESCRIPCIÓ

Els trams conservats de la via adopten una direcció NNE i es troben distribuïts en un tram de la pista de 368 m de longitud. Hi poden diferenciar-se quatre sectors que consisteixen en treballs d’excavació de la roca que sumen un total de 48,3 m lineals i una superfície de 126,22 m² (fig. 4). De sud a nord trobem, en primer lloc, el pas per un collet situat entre dos petits cims rocosos a través d’una trinxera, possiblement el

que ha donat nom a l'indret (sector 1); a continuació queda, al costat est del camí, elevada sobre la pista actual, un tram de via en forma de trinxera poc profunda (sector 2); un poc més endavant, en la mateixa posició, hi ha un curt tram que conserva només una part de la trinxera (sector 3); finalment, separat de l'anterior, a l'oest de la pista actual i en una posició elevada sobre ella, es veu de nou un curt tram de trinxera poc profunda (sector 4). Quant a l'altitud, aquest tram del camí actual està situat entre les cotes 975,5 m (sector 1) i 963 m (sector 3), amb un desnivell màxim de 12,5 m.

Sector 1: el collet rocós per on passa la via està travessat per una trinxera de de 26,5 m de longitud (làm. III). Aquesta presenta una major amplària en els extrems superiors que en el fons. L'amplària en la vora oscil·la entre 3,44 i 3,81 m i en el fons entre 2,62 i 2,90 m. La seua altura màxima és de 1,87 m. En el tall de la roca poden identificar-se a simple vista dues fases: la superior té una altura que varia entre 0,28 i 0,86 m, la roca té una patina més fosca i el tall és més regular i llis; i en la inferior es veuen les empremses de barrinades, la superfície de la roca és de tonalitat més clara i l'acabat és més groller (làm. IV). La interpretació proposada és que la superior és la més antiga i correspon a la via romana i la inferior és contemporània. D'aquesta manera, l'amplària de la trinxera romana no sembla haver variat, ja que el treball efectuat posteriorment va consistir a aprofundir-la. Així, doncs, l'amplària del camí actual en les vores superiors és realment la de la via romana (3,44-3,81 m) i la superfície útil al fons del camí que presenta l'amplària mínima (2,90 m) correspon als treballs moderns (fig. 5). La superfície afectada pels treballs de rebaixament és de 81,52 m². Les cotes màximes són les següents: la natural del collet és de 977,3 m, la de la via romana de 976,2 m i la del camí actual de 975,5 m. En el camí actual el desnivell en la rampa sud és del 14,5% i en la rampa nord del 13,90% (fig. 6). D'altra banda, la part central i més elevada del camí conserva el ferm de roca i és més irregular, i les rampes –que presenten un fort pendent– s'han regularitzat amb formigó.

Segons notícia de l'alcalde de Palanques, J. M. Martí Royo, el rebaixament amb explosius es va realitzar en la guerra civil amb la finalitat de suavitzar el pendent i facilitar el pas dels camions, possiblement en l'ofensiva de l'exèrcit franquista d'abril-maig de l'any 1938. Aleshores es degueren efectuar també altres obres de regularització del camí tant al nord com al sud d'aquest collet, destruint part de la via en alguns punts i terraplenant-la en altres. En aquestes obres no es va eixamplar la trinxera, de manera que podem saber l'amplària original de la via, però en fer-la més profunda es van destruir les roderes que esmenta Chabret. Amb posterioritat es va millorar el camí formigonant els trams amb més fort pendent.

Sector 2: està situat a 138 m de distància de l'anterior en línia recta en direcció nord. Es conserva al costat est de la pista, en una roca aïllada i elevada sobre el camí actual a 1,32 m d'altura, a una cota de 964 m. Es tracta d'un curt tram de la via tallat en la roca amb una longitud màxima de 8,43 m (làm. V). Es conserven les dues entalladures del camí en la zona central, amb una major elevació en el costat est que presenta una altura màxima de 0,12 m, mentre que la del costat oest és molt reduïda. L'amplària màxima és de 2,32 m i la mínima de 2,19 m. La superfície d'aquest sector és de 19,9 m².

Sector 3: està situat a 10 m de distància de l'anterior en direcció nord. Es tracta també d'una roca conservada en el costat est de la pista, aïllada i elevada sobre el camí a una altura de 1,46 m, en la cota de 963 m. Ací es conserva el retall corresponent a la vora est amb una altura màxima de 0,25 m i una longitud de 9,24 m (làm. VI). La calçada es troba incompleta per haver-se destruït una part en les obres de construcció de la pista. L'amplària màxima conservada és de 1,59 m i la mínima de 0,62 m. La superfície conservada és de 13,9 m².

Sector 4: està situat a una distància de 79 m de l'anterior en direcció nord. Després de seguir un tram pla i recte, la pista gira cap a l'est per a rodejar una formació rocosa que s'eleva 7 m sobre ella. En el cim d'aquesta, en la cota de 968 m, i alineada amb la pista es conserva un curt tram de trinxera poc profunda amb les dues entalladures perfectament visibles (làm. VII). La seua longitud és de 4,2 m, l'amplària en la vora superior varia entre 2,99 i 3,14 m i en la inferior entre 2,63 i 2,88 m. L'altura màxima de la trinxera és de 0,56 m i la superfície conservada de 10,9 m².

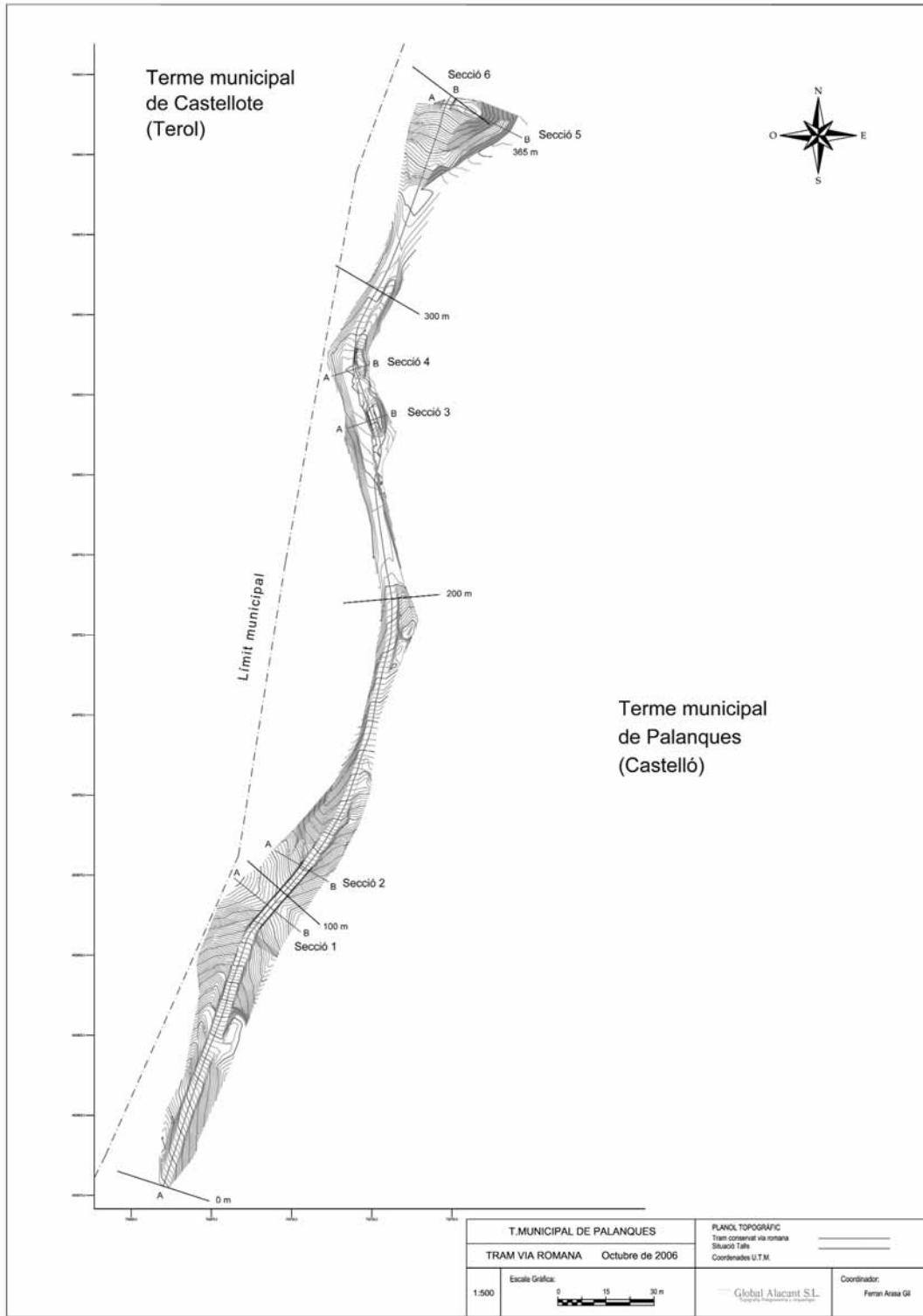
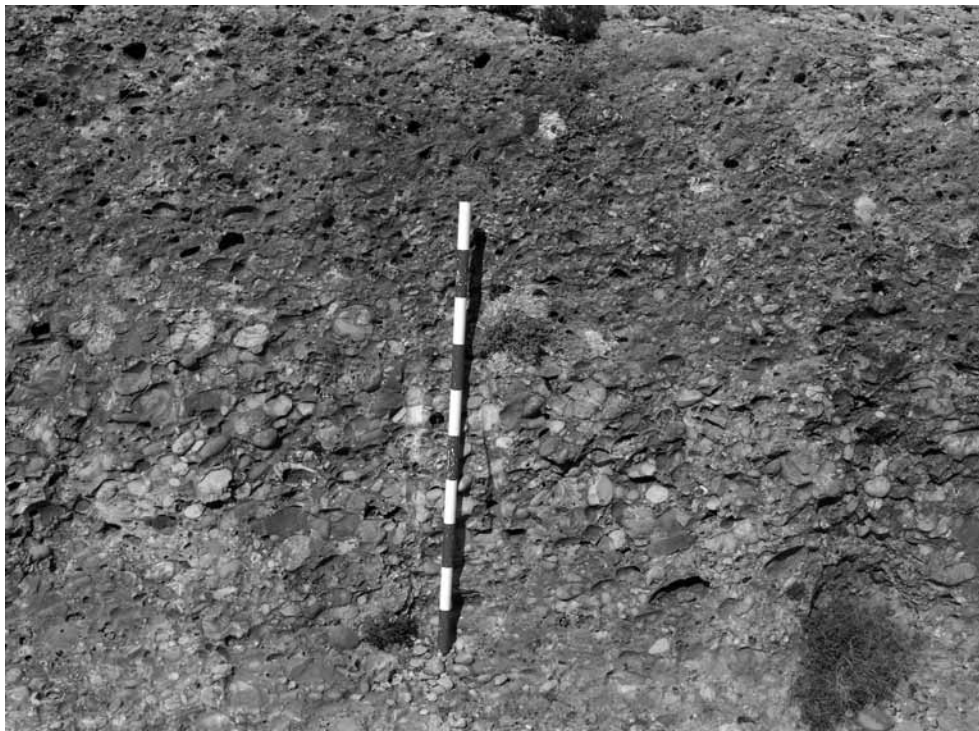


Fig. 4. Topografia general del tram de camí on es troben les restes de la via romana.



Làm. III. Vistes de la trinxera del sector 1: A) Vessant sud.
B) Vessant nord, amb la serra de la Menadella al fons.

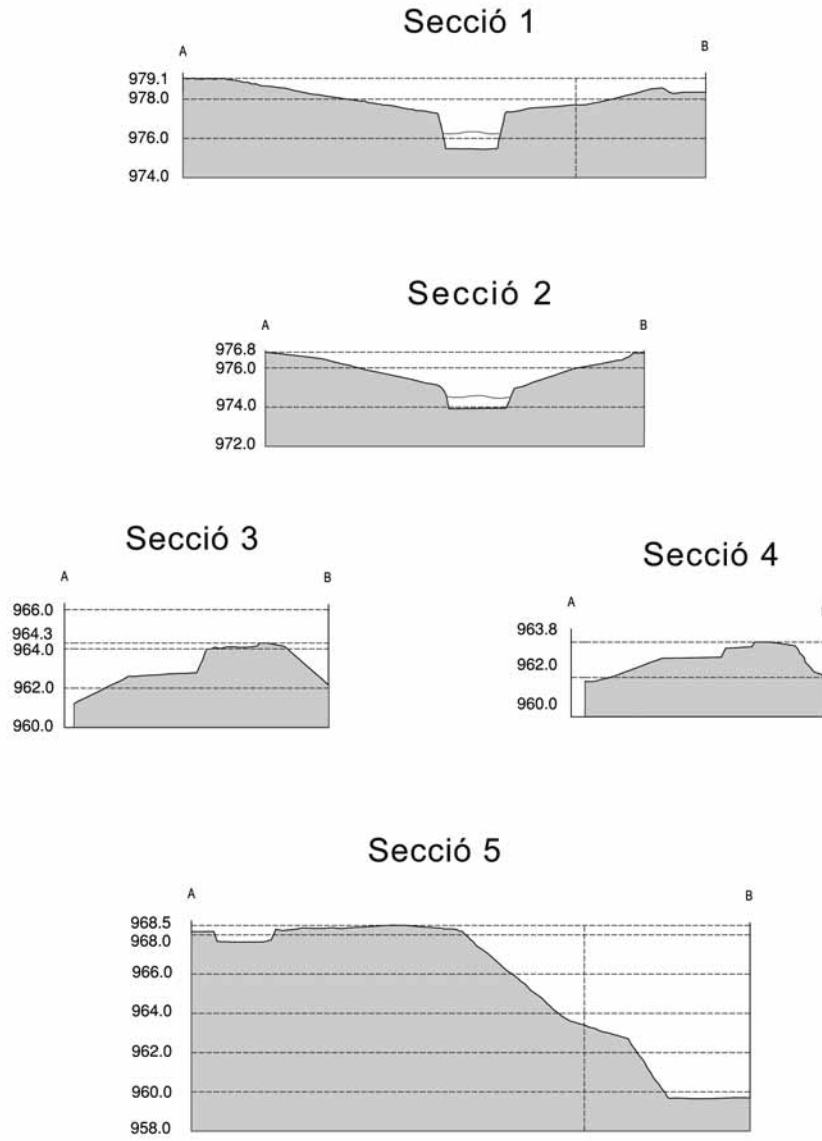


Làm. IV. Particular del tall oest de la trinxera amb les dues fases visibles i les empremtes de les barrinades en la inferior.

En síntesi, després de passar el collet rocós (sector 1) per l'únic punt on és possible continuar en direcció nord per tal d'evitar els grans desnivells dels barrancs pròxims, la via continua per l'estret cim que permet seguir en aquesta direcció (sectors 2 i 3) i, quan de nou es troba un accident orogràfic, busca remuntar-lo directament per a continuar per la part alta (sector 4) de la formació rocosa en un tram on devia ser necessari un gran terraplé per a salvar el desnivell de 7 m amb una inclinació que permetera el pas dels carros.

INTERPRETACIÓ I PARAL·LELS

En conjunt, en aquest tram de via romana trobem dues característiques fonamentals dels camins de muntanya. En primer lloc, la via discorre per la part alta, pel cim d'aquestes formacions rocoses (*per summum dorsum*), és una 'voie de crête', una modalitat freqüent entre les vies romanes (Salama, 1951: 59; Chevalier, 1997: 108). En segon lloc, la via travessa el collet mitjançant una trinxera excavada en la roca. Per a



T.MUNICIPAL DE PALANQUES		TALLS TRANSVERSALS	
TRAM VIA ROMANA Octubre de 2006		Línia de Camí Original	
		Coordenades U.T.M.	
1:200	Escala Gráfica: 	 Topografia, Fotogrametria y Arqueologia	Coordinador: Ferran Arasa Gil

Fig. 5. Seccions de la trinxera en els quatre sectors estudiats.

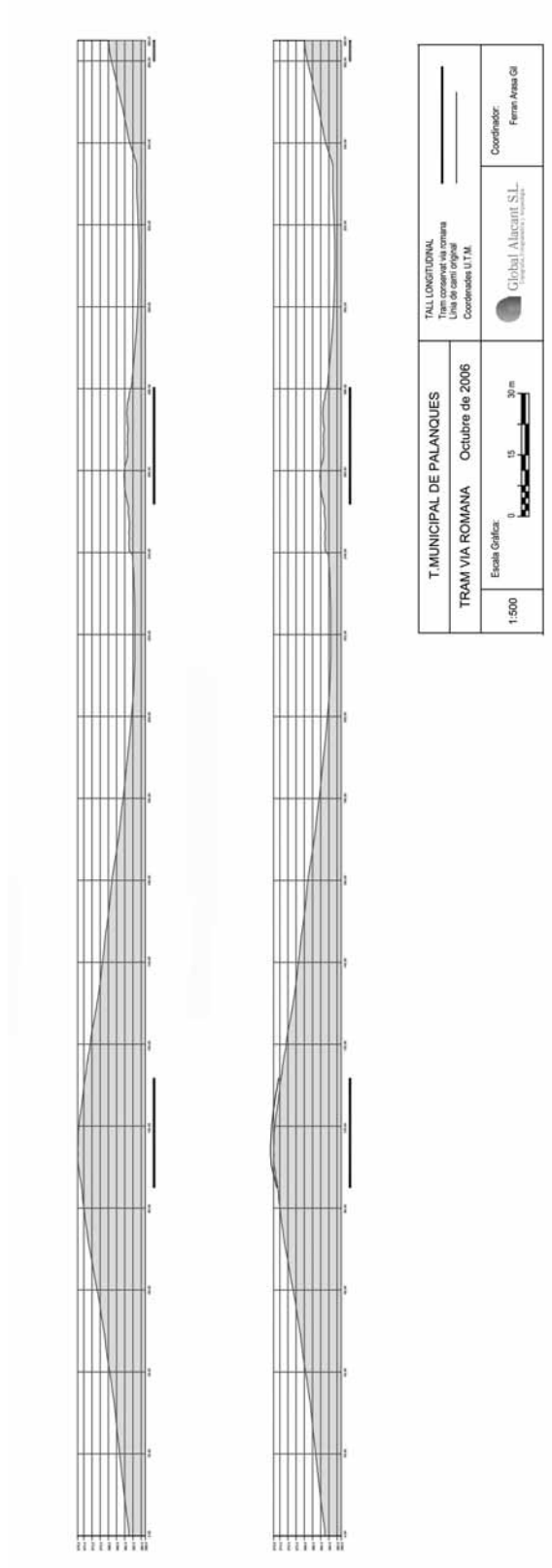


Fig. 6. Perfil longitudinal del camí on es troben les restes de la via.



Làm. V. Vista de la trinxera del sector 2.



Làm. VI. Vista de la trinxera del sector 3.



Làm. VII. A) Vista de la trinxera del sector 4 des de la pista en direcció nord. B) Trinxera del sector 4.

suavitzar la rasant del camí quan els desnivells són excessius per al pas dels carros, com per exemple en una prominència del terreny (*supercilium*), un coll de muntanya (*saltus*) o la baixada a un riu per a travessar-lo a gual (*uadum*), el camí s'excava en forma de trinxera més o menys profunda segons els desnivells a salvar (Coralini, a Busana, 1997: 294 ss; Chevalier, 1997: 152; Moreno, 2004: 73-86). És el que en expressió de Plini es denomina *via per montes excissa*, un camí tallat a través de les muntanyes. Altres tipus de treballs viaris en terrenys accidentats són l'excavació d'una terrassa ('en corniche'), en ocasions amb un mur de contenció, utilitzats amb freqüència, i els túnels (*cryptae*), excavats només de manera extraordinària (Busana, 1997). Entre els autors espanyols, possiblement la primera referència a aquest tipus de treballs en les vies romanes és la de Saavedra (1863: 20-21) quan recorda els "profundos desmontes en roca, como en la vía Appia cerca de Terracina".

L'excavació de la trinxera es complementa amb la de les roderes. Quan el camí transcorria per un pla rocós s'excavaven artificialment dos carrils o solcs que obligaven els carros a seguir un traçat ben definit i evitaven el perill de relliscar (Grenier, 1934: 368-377; Adam, 1996: 303). Són aquestes les 'voies a ornières', 'Geleisestrassen' o 'strade a binario', els camins de carrilades (Bosio, 1997: 15).² Trinxera i roderes poden trobar-se juntes o separades. En ocasions, aquests treballs es complementen amb la talla de graons entre les roderes per evitar que els animals rellisquen i fins i tot de profundes mosses en les parets laterals per allotjar les barres de fusta necessàries per a bloquejar els carros (Coralini, a Busana, 1997: 309). Recordem que segons la notícia de Chabret, cap al final del segle XIX es conservaven les carrilades al fons de la trinxera. Malauradament, les obres en el camí durant la guerra civil les van fer desaparèixer i no pot mesurar-se l'amplària de l'eix.

Aquest tipus de treballs en la construcció de camins estan documentats tant en el món grec (White, 1984: 92-93), com en el món etrusc i falisc des dels segles VII-VI (Chevalier, 1997: 28), on es conserven trinxeres de fins a 20 m de profunditat i entre 100 i 200 m de longitud que freqüentment presenten un característic perfil en botella, és a dir, amb un estrenyiment en la part superior (Busana i Basso, a Busana, 1997: 88-94). A la península ibèrica, també els pobles ibers –singularment els Edetans i Contestans– van realitzar aquest tipus de treballs d'enginyeria, com podem veure en el conjunt de camins excavats en la roca en els accessos a importants ciutats com el Castellar de Meca (Ayora) (Broncano i Alfaro, 1990 i 1997), el Castell de Sagunt-Arse i el Tossal de Sant Miquel-Edeta (Llíria), i a altres assentaments valencians com el Molón (Camporrobles), la Bastida de les Alcusses (Moixent), etc, als quals poden afegir-se els trams en trinxera conservats a la partida de Ferriol d'Elx, situats a poc més de 8 km de la ciutat ibèrica de l'Alcúdia-Ilici (Arasa, en premsa a).

Però el seu màxim desenvolupament es va donar en el món romà, com destaquen diverses referències literàries i epigràfiques a les grans obres d'enginyeria realitzades per a superar obstacles orogràfics. Entre les més conegudes destaca un passatge d'Estrabó (V, 3, 8) en què fa un elogi de la capacitat dels romans per a construir camins: "han pavimentat els camins que comuniquen el territori, obrint trinxeres en les muntanyes i atalussant els desnivells". També Diodor de Sicília (XX, 36, 2) recorda que Appi Claudi va pavimentar la major part de la via que porta el seu nom de Roma a Càpua, excavant muntanyes i atalussant valls. Finalment, és Plini (*NH*, XXXVI, 24) qui parla de manera genèrica dels camins tallats a través de les muntanyes: *uias per montes excisas*.

2 Isidor de Sevilla demonima *orbitae* les empremtes o roderes dels carros: *orbita vestigium carri, ab orbe rotae dicta* (*Etym.*, XV, 16, 13).

Entre els paral·lels hispànics d'aquest tipus de treballs, el més pròxim el trobem a la veïna ciutat de *Lesera* (la Moleta dels Frares, Forcall), on el carrer d'entrada té un fort pendent i està excavat en la roca, amb una amplària de 3,30 m, roderes que corresponen a un eix de 1,44 m i graons entremig per evitar que els animals rellisquen (Arasa, 2009: 48, fig. 32-33), que se situa dins del segment considerat propi de l'època romana, entre les forquilles 1,35-1,37 i 1,45-1,47 m (Sillières, 1990: 626-630). A la Tarraconense trobem sengles exemples de trams excavats en trinxera en la via *Tarraco-Asturica* (*De Italia in Hispanias*) per terres de la província d'Osca al seu pas per la posta de *Tolous*, situada prop de Monzón (Magallón, 1987: 68 i 87), i sobretot al seu pas per *Pertusa* (Magallón, 1987: 63, 70 i 87). També en la mateixa via, Moreno (2001: 38-39, 104-105, fotos 14 i 75) ha documentat una profunda trinxera a l'eixida de Cerezo de Ríotirón (Burgos) i n'esmenta altres en aquesta mateixa via per terres de la Rioja i Navarra. En el tram galaic de la *via Noua* hi ha dues trinxeres obertes a Los Codos de Larouco, amb un traçat en ziga-zaga, i a A Serra de la Encina de la Lastra, on l'amplària de la calçada oscil·la entre 6,20 i 13 m i l'altura del tall és de 5 m (Caaño, 2009: 21, 103, 111-112).

En el tram de la via Augusta que travessa el País Valencià hi ha diversos exemples de trinxeres excavades per tal de disminuir el desnivell en els vessants i cims de llomes o en les baixades a llits fluvials que travessa a gual. Entre els primers es troben els casos del Cabezo de la Vieja (San Miguel de Salinas), on la trinxera està excavada en la roca amb una profunditat de 20-40 cm i una amplària de 3,20-4 m, i el Puerto del Soldado (Pilar de la Horadada, Alacant), on està excavada en un monticle i eixamplada en època recent (Arasa, 2006b: 168, figs. 7-8); Sant Mateu, on la trinxera té una profunditat màxima de 5 m i una amplària mínima de 3 m, i Vilafamés (Castelló), aquest enmig d'una llarga traça rectilínia de 8,2 km, amb una amplària de 2,5 m. I entre les trinxeres i rampes excavades per a facilitar el pas d'accidents fluvials, el millor exemple és el del riu Cervol (Traiguera, Castelló), també eixamplat en els darrers anys, on la trinxera existent en el marge sud té una profunditat màxima de 4,7 m i una amplària poc superior als 4 m (Arasa, en premsa b).

Al terç meridional de la península, Sillières (1990: 653-654) ha estudiat diversos casos de trinxeres excavades al Camí d'Aníbal: prop del Corral Rubio (Chinchilla, Albacete) se'n conserva una d'uns 4 m de profunditat i 3,80 m d'amplària (Sillières, 1977: 46 i 71-72, pl. IV, fig. 5); cap al SW, a 2 km de la Venta de San Andrés, se n'ha excavat una altra al cim d'una lloca per tal de suavitzar el desnivell d'uns 5 m; entre Arquillos i Las Navas de San Juan (Jaén), el pendent dels vessants del Puerto de Aceiros s'ha suavitzat gràcies a un rebaixament de 5 m de profunditat. A l'entrada a la Bètica, a 3 km al nord de Mengíbar (Jaén) la via Augusta salva el desnivell de la vora dreta del Guadalquivir per una trinxera de 6 a 8 m de profunditat; més endavant, abans d'arribar a Carmona (Córdoba) es veuen diverses entalladures en la pujada cap a la Puerta de Córdoba de la població (Sillières, 1976: 51, pl. IX). En la via *Corduba-Emerita*, a la pujada al Cerro Muriano (Córdoba), el vessant rocós de la Loma de los Escalones s'ha tallat per a deixar un passatge de 3 m d'amplària i més de 100 m de longitud. La via *Malaca-Corduba* remuntava la vora dreta del Río Anzur per una rampa excavada en la roca de 3,60-3,80 m d'amplària i de 2 a 3,40 m de profunditat. Finalment, la via *Urso-Ostippo* presenta una trinxera excavada a l'eixida oriental de la primera ciutat.

Al Pirineu trobem diversos exemples de l'aplicació d'aquesta tècnica al pas de la *Via Domitia* entre Panissars i Sant Martin de Fenollar. Ací la via presenta trams excavats en la roca en forma de trinxera i de terrassa, en aquests casos amb un mur de contenció. La via té una amplària de 4,5-5 m, però en el tram de trinxera es redueix fins a 3,80 i 3,20 m. El pendent és del 3-5%, però al coll de Panissars (333 m) arriba al 18%. Quant a l'eix de les roderes, se situa al voltant de 1,50 m (Castellvi *et alii*, 1997: 207-208, figs. 129-138; 2008: 53). A la Gàl·lia es coneixen diversos trams en trinxera, sobretot a la zona dels Alps (Coralini, a Busana, 1997: 297-309, fig. 168-183 i 192-193), com ara l'existent a Sainte-Croix-du-Verdon (Alpes-de-Haute-Provence) en la via *Sisteron-Forum Voconii*, a la vora nord del riu Verdon, on abasta una profunditat màxima inferior a 1 m i una amplària de 3,80 m (Barruol, 1986). A la Val de Fier (Dingy, Haute-Savoie), en el territori de la *ciuitas Genauensium*, sobre la vora oriental del llac Annecy, es conserva un tram de 75

m de longitud, 4 m d'amplària mitjana i una profunditat màxima de 3,60 m, amb una inscripció rupestre commemorativa (Broise, 1974: 100-101, fig. XXXIV, pl. I; Coralini, a Busana, 1997: 303-305, fig. 175-179). A la mateixa Val de Fier, prop de Seyssel, Grenier (1934: 371, fig. 122-123) esmenta un altre tram de via en trinxera, ja desaparegut, que tenia una amplària màxima de 4,70 m. A la via de Grenoble a Lautaret es troba el pas de la Rochetaillée que combina un tram en cornisa i un petit túnel o porta: la Porte de Bons (Grenier, 1934: 378-380, fig. 129-130; Coralini, a Busana, 1997: 289-291, fig. 162-165). Als Alps suïssos trobem dos passos anomenats Hauenstein superior i inferior (Trimbach i Langenbruck) que adopten la forma d'una trinxera poc profunda excavada en la roca; altres trams en trinxera es coneixen al Gran San Bernardo, Sainte-Croix i Stampa (Coralini, a Busana, 1997: 306-309, fig. 180-183 i 192-193).

A Itàlia són molt nombrosos els exemples de trinxeres excavades en la roca per a facilitar el pas de les vies (Quilici, a Oleson, 2008: 561-562). Una de les més espectaculars és l'excavada a l'entrada de la via *Cassia* en el cràter volcànic del llac Baccano, amb una longitud de 250 m, una amplària de 9-10 m i una profunditat que abasta els 25 m. A la via que comunicava la *Via Cassia* i Viterbo, entre Castel d'Asso i Bomarzo, es conserven cinc trams en trinxera. Un altre cas és la rampa en trinxera de la *Via Amerina* entre Nepi i *Falerii Nouii*, amb una profunditat de 9-10 m i una amplària d'uns 9 m (Busana i Basso, a Busana, 1997: 95-96). Entre les excavades en cornisa possiblement la més coneguda és la de Bard-Donnaz a la Vall d'Aosta, a l'anomenada "via de les Gàl·lies", de 222 m de longitud, 4,7 m d'amplària i una altura de 12,7 m (Coralini, a Busana, 1997: 292-293; Mollo Mezzena, a Quilici i Quilici Gigli, 1999: 57-72).

Els exemples d'aquest tipus de treballs al nord d'Àfrica són també nombrosos (Salama, 1951: 76-77; Chevalier, 1997: 152 i 259): en la ruta de *Lambaesis* a Biskra, oberta per Antoní Pius, hi ha un tram obert a pic en les gorges de Tighanimina; en la via *Carthago-Hippo*, prop de *Bulla Regia*, un banc rocós està tallat per una trinxera de 6 m d'amplària i 1,5 m de profunditat; al SW de *Theveste*, el coll d'Aioun Djebria, entre Chéria i Vazaivi, presenta una trinxera artificial; al sud de Tebessa (Tunísia), en la gorja del ued Refana, la via està tallada en la roca en un tram superior als 2 km de longitud que conserva profundes roderes i es coneix amb l'apel·latiu de *Trik el Karetta*, el camí dels Carros. També es coneixen alguns casos a Palestina, com ara a Motza en la via Emmaus-Jerusalem (Coralini, a Busana, 1997: 319).

LA VIA CONTREBIA-INTIBILIS

L'Anònim de Ràvena (IV 43; 310, 11-14), un itinerari elaborat bàsicament en el segle VII dE però que possiblement aprofita informació d'un mapa del segle III, esmenta una via que comunicava la costa de Castelló amb la vall de l'Ebre: *Iterum iuxta ciuitatem super scriptam Trebiam est ciuitas que dicitur Iologum Lintibilin* (Schnetz, 1940: 80.25; Roldán, 1975: 126 i 243). Amb un traçat general semblant al de la carretera N-232, aquesta via enllaçava *Contrebia* (el Cabezo de las Minas, Botorrita), situada a uns 20 km al SW de *Caesaraugusta*, amb la via Augusta a l'altura d'*Intibili*, la primera posta existent al sud de *Dertosa*, situada a 27 mp (40 km) d'aquesta ciutat i identificada per la major part dels autors amb l'actual població de Traiguera (Castelló) (Arasa, 2006c, 105). L'única localitat citada en aquest llarg i difícil trajecte, *Iologum*, no té una reducció segura, tot i que possiblement devia trobar-se en terres de Terol (Magallón, 1987: 222-224; 1999: 48; Navarro, 1994: 48). El fet que *Lesera* no figure en el traçat d'aquesta via no és necessàriament significatiu perquè en els itineraris no són estranys els casos d'omissions de postes i ciutats, i també podria tenir una explicació de caràcter cronològic per haver-se confeccionat aquest quan el municipi ja havia desaparegut, cosa que degué succeir cap al tercer quart del segle III (Arasa, 2009, 89).

Tot i que no esmenta les restes de la Roca Tallada, Segura y Barreda (1868, I: 84) destaca la importància d'aquest itinerari en el període tardo-romà quan afirma que per Morella van passar els sants Valeri i

Vicent quan des de Saragossa van ser traslladats a València per al seu martiri. També Chabret (1978: 45-47) recull aquesta tradició i afegeix el pas del Cid en les seues incursions cap a la zona costera. És precisament aquest autor el primer a plantejar que es tractava d'una connexió aragonesa amb el litoral valencià. Cap a 1914, Huguet (a Sarthou, s. a.: 191) descriu breument aquesta via segons les indicacions del manuscrit de Chabret que va poder consultar. Poc després, en una síntesi sobre les vies romanes a la província de Castelló, Huguet (1916: 115) fa una breu referència a la via que anava d'Alcanyís a Forcall. Aquest mateix any Miller (1916: Karte 25) –que fa seguir la via Augusta pel litoral i situa *Intibili* prop de Benicarló– en dibuixa un traçat perpendicular a la costa i la fa passar per Morella, on redueix *Iologum*, i les proximitats de Forcall, des d'on segueix cap a *Contrebia*.

En la seua síntesi sobre l'arqueologia romana de Castelló, Fletcher i Alcácer (1956: 140, lám. II) segueixen Chabret en la referència a aquesta via, que passaria per Morella i Forcall camí de Saragossa. Muñoz Catalá (1972: 150, 152 i 156) considera que aquesta via començava a Peníscola, passava per l'ermita de la Mare de Déu de la Salut (Traiguera), on es creuava amb la via Augusta, i seguia per Morella i Forcall. Morote (1979: 55, 86-87 i 393-394; 2002: 235-237) segueix les indicacions de Chabret i Muñoz Catalá en la descripció del seu traçat: des de Traiguera seguiria per la Jana, Vallivana i la Torreta (Morella), la Moleta dels Frares (Forcall) i la Roca Tallada (Palanques), sense afegir noves propostes i mantenint la confusió de Chabret sobre el seu primer tram per terres de Castelló. Al seu torn, Rosselló (1992: 635) recull les aportacions d'autors anteriors des de Chabret i considera possible l'existència d'aquest camí històric, que també esmenten Piqueras i Sanchis (1992: 21).

Per part aragonesa, Magallón (1987: 219-220) proposa un traçat meridional d'aquesta via basant-se en dues identifications: primer redueix la posta *Iologum* al jaciment ibèric de El Palomar de Oliete (Terol) per una suposada homofonia del seu topònim amb el de la seca ibèrica *Ildukoite*, que tradicionalment s'havia situat en aquest lloc; a continuació, redueix la posta *Intibili* de la via Augusta a Cabanes basant-se en una cita errònia de Saavedra (1863), ja que realment aquest autor la situa entre les poblacions castellonenques de Traiguera i Sant Mateu i és la posta d'*Ildum* la que redueix a Cabanes; finalment, basant-se en aquestes hipotètiques localitzacions de les postes *Intibili* i *Iologum* fa passar la via per l'assentament de El Morrón del Cid (La Iglesuela del Cid, Terol), un nucli rural de certa importància –potser un *uicus* situat en el sector meridional del territori municipal de *Lesera*– per on devia passar una altra via transversal que comunicava la costa i la via Augusta amb les terres de Terol (Arasa, 1983, 82-84). D'altra banda, en suport d'aquest traçat aporta una interessant referència documental a una *calçada vetulla* que figura com una de les afrontacions del límit del terme municipal de La Iglesuela del Cid en la seua carta de població de 1241. L'editora del document ja assenyala que possiblement es tracte de la referència a una via romana (Ledesma, 1983: 79 i 88), que segons la descripció dels límits per circuit pot identificar-se amb prou seguretat com un camí que anava cap a Cantavieja.

La darrera aportació sobre aquest camí és de Martín Costea (2006: 205-208) en un article sobre les vies romanes del Baix Aragó. Des de *Contrebia*, l'autor fa passar el camí per Híjar i Mas de las Matas (Terol), la ciutat de *Lesera* (Forcall), Morella i Vallivana fins a Sant Mateu on localitza la posta *Intibili*. Al Barranco de las Parras (Mas de las Matas) esmenta restes del camí entre els quals hi ha un tram treballat en la roca que té una amplària de 2,20 m. Les restes que situa enfront de la Moleta corresponen al camí medieval i modern, ja que fins avui en aquesta zona no s'ha pogut identificar la via romana més que a la partida de la Roca Tallada.

El traçat d'aquesta via per terres valencianes s'ha estudiat parcialment a les comarques del Baix Maestrat i els Ports, o siga, en el seu tram més oriental (Arasa, 1987: 119-120, lám. XXXI; Arasa i Roselló, 1995: 121-123). Des d'*Intibili*, possiblement Traiguera, la via seguia 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 l'hostal d'Antolí es conservava un tram en trinxera i prop de l'encreuament de la carretera CV-128 amb la N-232 es veien algunes car-



Làm. VIII. Vista del pas de la Roca Tallada i la serra de la Menadella des de la trinxera del sector 4.

rilades que poden ser indicis del seu pas. Des d'ací i fins a les proximitats de Morella, la falta d'un estudi detallat impedeix saber si en queden restes que permeten concretar el seu traçat, o si les obres de la carretera moderna les han fet desaparèixer completament. Prop de Morella es veu un camí antic que se separa del traçat de la carretera de 1860 i de l'actual cap al nord i s'enfila pel coll d'en Vellela, que passa mitjançant una trinxera, fins a l'hostal Nou, situat als peus de la població. Amb prou seguretat es tracta del camí medieval, que potser en aquest tram seguia el traçat de la via romana. Més endavant continuaria vorejant el riu Bergantes fins a Forcall, on remuntaria el darrer tram de la rambla de Cantavella fins al barranc de la Menadella. Des d'ací, a una cota de 700 m, pujaria a la Moleta dels Frares, on se situa la ciutat de *Lesera* (Arasa, 1987 i 2009). Una àrea de necròpolis localitzada al SE de la formació rocosa senyala possiblement el pas del camí d'accés a la ciutat, situada a una altitud màxima de 896 m. Després seguiria remuntant aquest barranc en direcció NW fins al coll de la Menadella, a una altitud de 1.064 m, i des d'ací giraria cap a l'ENE per a anar baixant fins a la Roca Tallada, situada a 975 m (là. VIII). Cal destacar que la continuïtat de la via no es dona per la vall del Bergantes en direcció nord, en general prou encaixada i amb congostos que en dificulten el pas, cosa que exigiria retrocedir poc més de 1 km cap a l'est fins a la confluència dels tres rius que donen nom a Forcall, o davallar fins al Bergantes en direcció est amb un traçat més directe pel barranc de la Torre Folc prop de Villores, sinó que el traçat elegit és el més difícil des del punt de vista topogràfic ja que segueix per la part alta de la serra, en un bon exemple de *uia ducta per ardua loca*.

En l'actualitat aquest darrer tram entre el riu Cantavella i el coll de la Menadella es pot recórrer per una pista de terra que segueix de manera aproximada el traçat del camí de Forcall a Luco de Bordón, al qual fa referència una inscripció moderna conservada a la vora del camí. Pel coll, on es troba l'ermita de Sant Joa-



Làm. IX. Vista del coll de la Menadella abans de la construcció del parc eòlic.
Fotografia de R. Pérez Milián.

quim i hi ha un descansador per als ramats (lám. IX), també passen el camí vell d'Olocou del Rei a Aiguaviva i els assegaadors de Villores a Luco de Bordón i de Sant Joaquim o de les Refoies a Castellote, assenyalant el paper d'aquest lloc en el pas dels camins ramaders (García Biosca i González Villaescusa, a Vizcaino, 2007: 366). Amb la construcció del parc eòlic de Refoies, durant la qual no s'han trobat restes de camins antics, una pista travessa longitudinalment la serra i el coll. Aquest tram que separa la Moleta de la Roca Tallada no s'ha prospectat de manera sistemàtica, només l'entorn de la ciutat, el coll de la Menadella i el paratge de la Roca Tallada han estat objecte d'una inspecció més acurada.

Poc més de 100 m després de l'última traça de la via, la pista es bifurca de nou: pel ramal est es dirigeix cap a Palanques i per l'oest cap a Las Parras de Castellote (Terol). La primera població es troba a la vall del Bergantes i l'altra a la del Guadalopec; la serra dels Mollons separa ambdues valls i prop de la confluència dels dos rius es troba la població d'Aiguaviva. Alguns topònims són ben explícits de les dificultats del terreny, com ara Infern, Mala Entrada, Loma de Rocas Ciegas, etc. En el MTN 1:50.000 de 1928 encara s'indiquen sengles trams dels camins que des de Forcall anaven a Aiguaviva i a Las Parras de Castellote. Cap al NW, la pista segueix en un tram de 1,1 km per la cresta de la muntanya entre el cim de l'Infern i la bifurcació amb la pista que va al Mas de Torres (Las Parras de Castellote), per on passa la divisòria municipal entre Sorita (Castelló) i aquesta població terolencina. Una traça d'atribució insegura localitzada a la vora d'aquesta pista que va cap a Las Parras de Castellote podria indicar que la via es dirigia cap al NW, però caldria confirmar la seua antiguitat i ampliar els treballs de prospecció per a determinar-ne el traçat. Des d'ací la via podria seguir diferents traçats, entre els quals pareixen més probables els següents que encara es troben en ús: d'oest a est, pel Barranco de Val de Agua per on va el camí cap a Las Parras de Castellote; se-

guint la cresta de la serra per Las Contiendas per a davallar després fins a aquesta població i potser continuar en ambdós casos cap a Aiguaviva; i seguint la cresta més cap al nord pel cim de Milian fins a la capçalera del Arroyo de los Valles per a continuar després també cap a Aiguaviva.

Qualsevol d'aquests traçats s'adequa amb una via que enllaçara les ciutats de *Lesera* i l'existent a El Palao (Alcanyís), que alguns autors identifiquen amb el municipi *Osicerda* esmentat per Plini (Marco, 2003; Benavente, Marco i Moret, 2003). Des d'allí la via podria girar cap al NW camí de *Caesaraugusta*, de manera que aquelles dues ciutats podrien quedar situades en el traçat de la via esmentada per l'Anònim de Ràvena. L'absència de la ciutat de El Palao en aquest itinerari podria explicar-se també per raons cronològiques, ja que fins ara no s'hi han trobat restes posteriors al segle II dE. Tanmateix, no pot descartar-se la possibilitat que aquesta via es dirigira directament cap al NW buscant *Contrebia* sense passar per Alcanyís, de manera que el camí que enllaçava aquelles dues ciutats podia ser diferent a l'esmentat per l'Anònim de Ràvena.

EL PAPER HISTÒRIC DE LA COMARCA DELS PORTS DE MORELLA EN LES COMUNICACIONS AMB LA VALL DE L'EBRE

Per la seua situació geogràfica la comarca dels Ports ha jugat històricament un paper de frontissa en les comunicacions entre les comarques septentrionals del litoral valencià i Aragó. A causa de l'abrupte relleu que la caracteritza, aquestes sempre han resultat dificultoses, particularment per als vehicles de rodes. Des de l'est hi ha sis accessos a la comarca documentats entre el període andalusí i el segle XIX que majoritàriament remunten cursos fluvials (fig. 7); de nord a sud són els següents: 1) el riu de la Sénia per la Tinença de Benifassà, que segueix la carretera CV-105; 2) el riu Cervol per Vallibona; 3) la rambla de Cervera per Vallivana i el port de Querol, que segueix la carretera N-232; 4) des del corredor de Catí, que segueix la carretera CV-128, per l'extrem nord es pot remuntar el barranc de Salvassòria fins a la Llàcua, la Pinella i la rambla de la Canada, que segueix la carretera CV-12 fins a Morella; 5) i per l'extrem sud d'aquest corredor es pot remuntar la rambla de Prunelles fins al mas de Belluga, el Campello i la dita rambla per l'esmentada carretera CV-12; i 6) des del corredor de la rambla Carbonera es pot remuntar aquesta fins al coll d'Ares per la carretera CV-15 i des d'ací per la Canada seguint la rambla homònima per l'esmentada CV-12.

D'aquests accessos, amb el desenvolupament de les comunicacions en època contemporània s'han consolidat dos eixos: un septentrional amb direcció NW, la carretera N-232 que des de la costa a Vinaròs segueix per Traiguera i remunta el port de Querol fins a Morella, que es transformarà en la futura autovia A-68; i un altre meridional, la carretera CV-15 que segueix el corredor de la rambla Carbonera en direcció nord i gira a l'altura d'Albocàsser cap al NW remuntant el coll d'Ares en direcció a Morella i Vilafranca. Aquest segueix desenvolupant-se per tractar-se d'un itinerari prou recte des de Castelló a Morella, i ja s'ha redactat el projecte de reforma per a convertir-la en una via ràpida. Abans d'arribar a aquesta població, d'aquesta carretera arranca un camí rural molt freqüentat que permet un accés més directe a Cinctorres i Forcall i des d'ací a tots els pobles de la vora dels rius Cantavella i Bergantes.

Des de la comarca dels Ports cap a Aragó els accessos poden dividir-se en dos grups, segons es dirigeixen cap al nord, a la vall de l'Ebre, o cap a l'oest, al Maestrat terolenc. En el primer es troben l'itinerari que des de Morella es dirigeix cap a Mont-roig pel port de Torre Miró (A), que segueix la carretera N-232, d'on n'arranca un altre que segueix en direcció NNE cap a Herbers i Penya-roja de Tastavins (B), la carretera CV-110; i els dos que comencen a la cruïlla fluvial on es troba Forcall: el que segueix el riu Bergantes (C), la carretera CV-14, i el que per l'oest travessa l'alineació muntanyosa de la serra de la Menadella (D) que ací estudiem. Entre els que es dirigeixen cap a l'oest tenim en primer lloc el que arranca de l'anterior en direcció a Luco de Bordón (E); el que també des de Forcall remunta el riu Cantavella en direcció

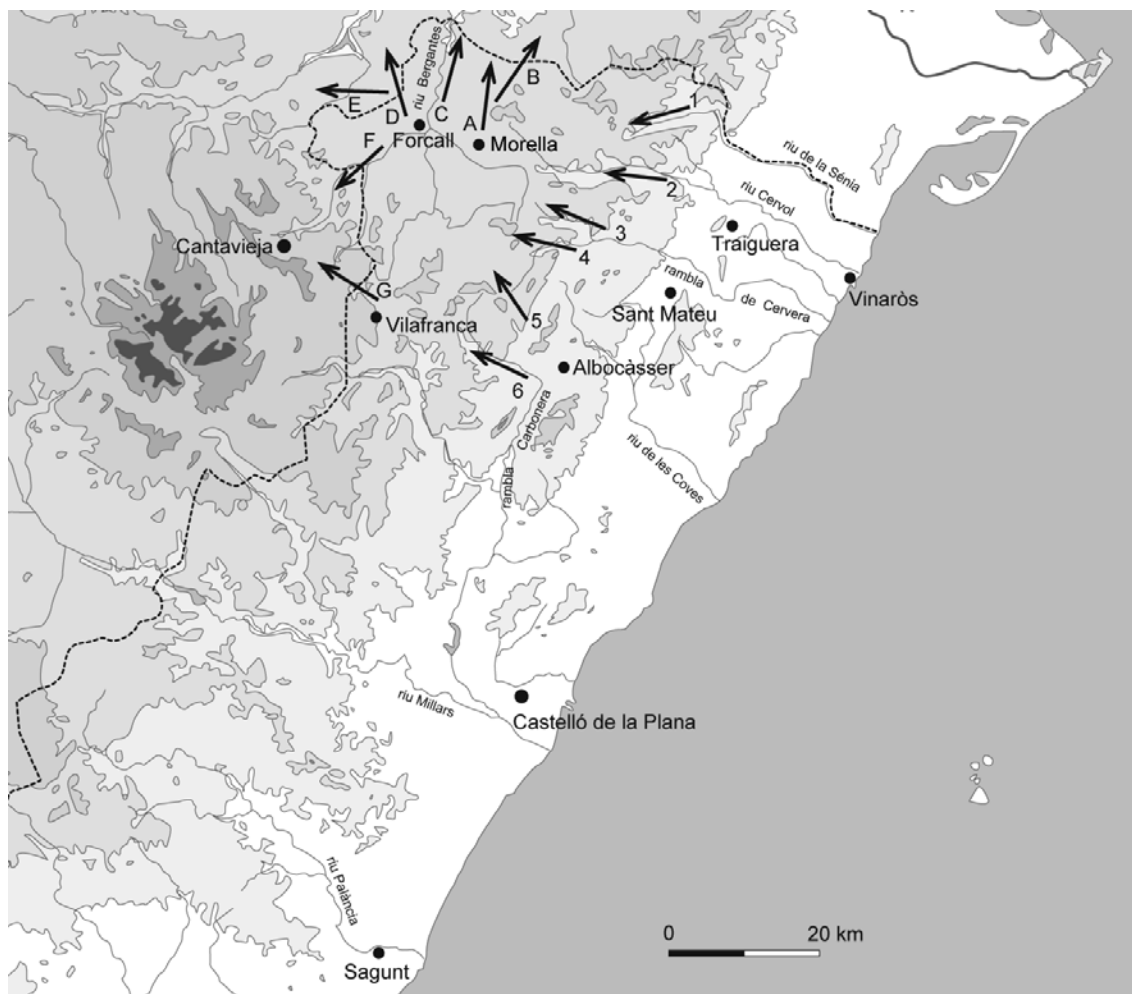


Fig. 7. Mapa de les comarques septentrionals del País Valencià amb la senyalització de les rutes d'accés a la comarca dels Ports des de la franja costera, i des d'aquella cap a Aragó.

SW (F) –la carretera CV-120– fins a Cantavieja (Terol); i el que des de l'anteriorment esmentat que arriba al coll d'Ares (CV-15) segueix per Vilafranca, la Iglesuela del Cid i Cantavieja, on s'uneix a l'anterior (G).

L'important paper del coll de la Menadella en les comunicacions i en les rutes de transhumància sembla confirmar-se per la presència d'assentaments de diferents períodes en la zona de Sant Joaquim, amb la probable funció de control del pas, que s'han excavat parcialment en el curs de les obres de construcció del parc eòlic de Refoies (Vizcaino, 2007). Aquest fet es veu en el període del Ferro Antic per la presència d'un important assentament i necròpolis, que continua ocupat en època ibèrica. En el període romà es va construir el camí fent-lo apte per al pas de vehicles de rodes, tot i que no se n'han trobat restes en els esmentats treballs arqueològics. En el període andalusí hi trobem de nou un assentament fortificat ocupat entre els segles X i XIII, quan es va construir una torre de senyals que explica el topònim del lloc, *Almenarella* en els primers documents que l'esmenten (Barceló, 1983: 92; Arasa, 1991a: 93; 1991b: 549), que en la pronúncia popular es coneix com la Menadella, forma que he emprat aquí. Aleshores, possiblement des de la conquesta d'Alcanyís l'any 1157, la serra esdevé una veritable frontera que justifica la seua construcció.

Històricament, els camins que anaven a Saragossa sempre han buscat la vall de l'Ebre en direcció nord per evitar l'abrupte relleu de les terres terolenques que dificulta un traçat cap al NNW. Mentre la centralitat de la zona es trobava situada en època romana al municipi de *Lesera*, les principals vies del seu territori passaven per la ciutat i van reforçar el caràcter de Forcall com cruïlla de camins. El camí que es dirigia cap al nord i possiblement seguia la vall del riu Guadalope fins a la ciutat existent a El Palao (Alcanyís), es veia obligat a travessar la serra de la Menadella i seguir per una zona muntanyosa fins a poder baixar a la vall d'aquell riu. Després de la desaparició d'aquesta ciutat cap al final del segle III, en el període andalusí la centralitat es desplaça a Morella, que assoleix el paper de nus de comunicacions entre les terres d'Aragó i el litoral valencià. Aleshores les comunicacions cap a la vall de l'Ebre arranquen d'aquesta població en direcció nord i el camí passarà pel port de Torre Miró i la Pobra d'Alcolea cap a Mont-roig. La construcció de l'esmentada torre de senyals a la serra de la Menadella i el fet que es faça referència al mateix camí en la primera documentació cristiana, poden considerar-se indicis de la continuïtat en l'ús de l'itinerari definit per la via romana.

En el període andalusí coneixem el principal accés a la comarca a través de les notícies d'alguns geògrafs. En el segle XI es realitza des del sud per una ruta diagonal i no perpendicular a la costa, segons la descripció d'autors com al-^CUdhri (1965: 19-20), per a qui el camí anava des d'Almenara, per Onda i Moró fins a Morella; i també en el segle XII segons al-Idrisi (Mizal, 1989: 95 i 312-313): de València anava a Borriana, Borriol, Ares del Mestre, *Qununna*, San Pedro, Alcanyís i Saragossa. Encara que el castell de Morella no hi apareix, el mateix al-Idrisi, en parlar dels castells de Tortosa esmenta el de Morella (Mizal, 1989: 97 i 335). A l'inici de la conquesta cristiana del territori valencià, la utilització d'aquesta ruta en els itineraris del rei Jaume I és palesa quan recent conquerits els castells de Morella i Ares, l'any 1232 el monarca viatja del primer al segon per prendre'n possessió (Barreda, 2006: 38). Més endavant és probable la utilització d'aquest camí quan l'any 1250 el rei viatja de València a Morella, i també l'any 1257 quan es desplaça de València a Saragossa passant per Alcanyís i Samper de Calanda (Miret, 1918: 202-203 i 254-255; Arasa, 1987: 140, n. 126). El trajecte entre Morella i Alcanyís pot deduir-se a partir de la documentació de febrer de 1251, quan el monarca viatja de Morella a Alcanyís, i de setembre de 1259 quan ho fa d'Alcanyís a Morella passant per Mont-roig; després es desplaça a Forcall i d'ací a Cantavieja en aquest mateix mes (Miret, 1918: 210-211 i 292-292; Arasa, 1987: 141, n. 141). En aquest darrer desplaçament es reconeix un camí possiblement utilitzat en època romana que enllaçava amb un altre procedent de la costa que passava pel coll d'Ares (Castelló) i seguia per la Iglesuela del Cid cap a Cantavieja (Arasa, 1987: 120-121). Com succeeix en altres casos, veiem ací una continuïtat en la utilització dels camins andalusins en els primers temps després de la conquesta cristiana.

La consolidació d'aquest itinerari cap al sud com a camí reial de València es pot veure en alguns documents d'Ares del Maestrat. Així, en un protocol notarial de 1341 que recull la venda d'una finca de la vall de Carbonera s'especifica que afronta amb el camí de València (Barreda, 2006: n° 231). La doble denominació de camí Reial i camí de València figura en diversos documents del segle XVI (Barreda, 2006: n° 1108, 1159 i 1266). Els accessos a la comarca des del corredor de Catí s'utilitzen també en els primers anys de la conquesta. Des de l'extrem nord d'aquest corredor: l'any 1233 quan Jaume I viatja des de Terol fins a Peníscola passa pel port de Prunelles, que separa els llogarets de la Llàcua i Salvassòria; el primer és un topònim aràbic que significa precisament 'la costera' (Barceló, 1983: 167). I des del seu extrem meridional: un camí força accidentat que començava a la vall de la rambla Carbonera abans del coll d'Ares en direcció nord seguint una afluent d'aquesta, la rambla de Prunelles, fins a l'antic hostel d'en Belluga, i des d'allí pels plans del Campello fins a la rambla de la Canada per on anava el camí en direcció a Morella (Barreda, 2006: 31). Aquest és el que figura en el document de confirmació de la carta de població de Morella de 1250 per part del rei Jaume I: *uiam que uadit apud Valentiam* (Guinot, 1991: 217, n° 80; García Sanz i García Edo, 1995: n° 5).

Al segle XV, el rei Alfons el Magnànim segueix el camí oriental d'accés a la comarca l'any 1430 quan surt de València i passa pel Puig, Vila-real, les Coves de Vinromà i Sant Mateu fins arribar a Alcanyís (Giménez Soler, 1909). En època moderna les primeres notícies són de l'escuder J. de Vandenesse que descriu els itineraris de l'emperador Carlos V: l'any 1528 va viatjar de València a Montsó passant per Morvedre, Vila-real, Cabanes, Sant Mateu, Morella i Alcanyís (García Mercadal, 1952, II: 922). En el primer itinerari d'aquesta època, Villuga (1546: 59-60) fa referència a aquest difícil camí en dos trajectes: de Conca a Tortosa i de València a Monzó, però possiblement no es tractava d'un camí de carro, almenys en tot el seu recorregut. En el segle XVIII, Escrivano (1767: 11 i 122) descriu un "camino de ruedas" que anava de Madrid a Barcelona passant per Tortosa i Tarragona, que anava per Fuentes Claras, Jarque, Aliaga, Fortanete, Cantavieja (Terol), Saranyana, Morella i Sant Mateu (Castelló); i un "camino de herradura" de Saragossa a Sant Mateu que passava per Híjar, Calanda (Terol), Sorita i Morella (Castelló). No acaba de quedar clar, doncs, si el trajecte Morella-Sant Mateu era practicable per als vehicles de rodes.

Des de finals del segle XIV el regne d'Aragó comença a mostrar el seu interès per buscar una eixida al mar per Vinaròs, el que es tradueix en un primer intent l'any 1386 (Borrás, 1929: 108-109). En aquest context d'intentar assegurar les comunicacions entre les terres aragoneses i el litoral valencià, segons Segura y Barreda (1868, I: 84) el primer projecte de construcció de la carretera de Sant Mateu a Morella (Castelló) és de l'any 1528. Pel que fa a la connexió aragonesa, el projecte més elaborat és de 1608, quan arriba a concretar-se el traçat que havia de seguir una carretera entre Alcanyís (Terol) i Vinaròs (Castelló) que com hem vist passava per la Roca Tallada (Eixarch, 1983; 1994: 317).

Quant a la cartografia, al final del segle XVII aquest camí no figura en el mapa de F. Cassaus (1693). Una imatge clara de la xarxa viària de finals del segle XVIII es representa en els mapes de T. López (1788) i A. J. Cavanilles (1795), que presenten algunes diferències quant als camins que ens ocupen. El primer no distingeix categories de camins, mentre que el segon sí que ho fa entre els camins reials (de carro) i els de ferradura. En el mapa *Mapa Geográfico del Reyno de Valencia*, López de Vargas representa una densa xarxa de comunicacions a la comarca dels Ports. L'accés des del corredor central per on passa la via Augusta es podia fer per diversos camins. De sud a nord, el primer començava a la Pobla Tornesa, passava per Ares del Mestre i seguia el curs de la rambla de la Canada i el riu Calders fins a Forcall, des d'on continuava pel Bergantes en direcció nord. Des d'aquest camí, a l'altura de la Venta de la Segarra (Albocàsser) arrancava un altre camí que passava per la Llàcova i el Moll fins a Morella, des d'on continuava cap al nord per la Pobla d'Alcolea. El tercer camí començava a Sant Mateu, passava per Vallivana i arribava a Morella, des d'on seguia cap a Forcall, la Todolella, la Mata i Cantavieja. Un altre accés començava a Traiguera i per Vallibona arribava a Morella. Finalment, des del riu de la Sénia un altre camí passava per la Pobla de Benifassà i es dirigia a Morella. Hi destaca el paper de nusos de comunicació tant de Morella com de Forcall, on conflueixen diversos camins.

Segons Cavanilles (1795: 236, mapa) l'únic accés amb carro a la comarca dels Ports s'efectuava pel camí Reial que començava a la Pobla Tornesa, passava per Ares i Vilafranca i seguia cap a terres de Terol; des d'aquest camí a l'altura de Vilar de Canes, seguia un ramal fins a Catí. Un camí de ferradura continuava des d'Ares per Castellfort i Cincorres fins a Forcall, on enllaçava amb el que venia des de Morella; des d'ací es dividia en dos: un seguia el riu Bergantes cap al nord i l'altre el Cantavella cap a l'oest. A Morella també es podia arribar travessant la Tinença de Benifassà des de la Sénia (Tarragona) per Bellestar, Castell de Cabres i Herbeset. En aquest mapa resulta estranya l'absència de l'accés directe a Morella des de Sant Mateu.

A Forcall, la freqüentació del camí que remuntava el barranc de la Menadella en el segle XVIII és palesa en el fet que, amb la divisió de les terres del mas de Llorens l'any 1788, es va construir un nou mas i hostel als peus de la Moleta dels Frares, l'Hostal de Liborio (Arasa, 1987: 17), que presenta una estructura diferent a la dels masos tradicionals de la comarca, amb un ampli pati tancat al costat sud de la construcció (Piquerias i Sanchis, 2006: 136; Ejarque i Forés, 2010: 16-17). Aleshores, amb la construcció del nou mas i hostel al vessant oest del barranc es va construir un nou camí que en part segueix l'actual pista.

En el segle XIX, les guerres carlines van motivar la producció d'una abundant cartografia militar que reflecteix l'estat de les comunicacions. Així, el camí de ferradura que des de Forcall anava a Las Parras i Castellote encara figura representat en el *Teatro de operaciones del Ejercito de Centro. Narración de la guerra carlista de 1869 a 1876*. I el camí també de ferradura des de Forcall a Luco, coincident amb l'anterior fins a la serra de la Menadella, figura en el *Mapa itinerario del distrito militar de Valencia publicado por el depósito de la guerra en 1883*. La importància del coll de la Menadella en la xarxa de comunicacions entre els pobles aragonesos i els de la comarca dels Ports es veu encara en la primera edició del mapa topogràfic de l'*Instituto Geográfico y Catastral* de 1928, on es representen diversos camins que el travessen i segueixen pel paratge de la Roca Tallada, com els d'Olocau del Rei i Forcall a Aiguavia i el de Forcall a Las Parras de Castellote.

El camí de Morella a Mont-roig per Torre Miró figura en el *Croquis de las inmediaciones de la plaza de Morella* de 1838, tot i que tampoc s'especifica si era o no carreter. I els diferents accessos a la comarca, sense distinció del tipus de camins, apareixen representats en el mapa de J. N. Burriel (s. a.) *Carta de la Comandancia General del Maestrazgo*. Pel que fa a la carretera moderna, en la *Guía General de Correos, Postas y Caminos* de Cabanes (1830: 89) i en el *Mapa Itinerario* de Burriel (1847) es considera camí de carro el tram entre Sant Mateu i Morella, però en el diccionari de Madoz (1982, II: 48) es diu que en 1849 aquest camí encara era de ferradura, tot i que afegeix que havien començat les obres de la carretera Sant Mateu-Alcanyís (Sanchis, 1988: 11). El fet que aquest tram no figure en la *Nueva Guía de Caminos* de López (1812) deixa oberta la possibilitat que realment no fora apte per a vehicles.

La construcció de la carretera de Sant Mateu a Morella està descrita per Segura y Barreda (1868, I: 84-86). Després de la primera guerra carlina, i vistes les dificultats que s'havia tingut per a traslladar l'artilleria, el general Villalonga va reprendre el vell projecte de construcció d'aquesta carretera per tal de facilitar les comunicacions de Morella i també mantenir ocupat un excedent de població laboral que podia tornar a agafar les armes. Les obres van començar l'any 1847 sota la direcció de J. Gómez Ortega i van arribar fins a Vallivana. En 1852, l'Estat va declarar el projecte de primer ordre i va costejar el tram que anava des de Sant Mateu fins al límit de la província, dirigint les obres els enginyers Mojados, Trujillo i Bellón. Una vegada acabat el tram que arribava fins a Morella, la carretera es va inaugurar l'any 1860, de manera que quan es va elaborar el *Plan General de Carreteras del Estado* d'aquest any ja estava conclosa (Sanchis, 1988: 14). Les obres del darrer tram fins a la Pobra d'Alcolea les va dirigir l'enginyer castellanenc L. Alloza Agut, el possible informant de Chabret de les restes de la Roca Tallada. Els vestigis d'aquesta carretera han desaparegut en la seua major part a causa dels treballs posteriors de millora i ampliació; només queden alguns trams morts en els passos d'alguns barrancs i un més llarg i ben conservat a les proximitats de Morella. Algunes de les restes atribuïdes a la via romana, com les que senyalava Muñoz Catalá (1972: 156) prop de Vallivana, corresponien en realitat a la carretera moderna.

CONSIDERACIONS FINALS

Entre els diversos accessos a la comarca dels Ports de Morella des de la franja septentrional del litoral valencià, el corredor format per la rambla de Cervera que es prolonga pel port de Querol fins al riu Bergantes mostra una intensa activitat comercial des de la protohistòria que es veu reflectida en l'arribada de ceràmica fenícia i àtica i les primeres monedes gregues (Ripollès, 1985). Aquests productes d'importació arriben per via marítima fins al fondejador de les roques de la Barbada de Benicarló, amb activitat almenys entre els segles V aE i VI dE (Fernández Izquierdo, 1990-91; Ramos, 1992), i des d'allí es distribueixen àm-

pliament per les comarques pròximes i possiblement fins a terres aragoneses. La seua activitat és palesa en el període iberoromà, quan hi circula un considerable volum d'importacions de vaixel·la de vernís negre i àmfores vinàries (Arasa, 2001: 256-257).

Es configura així un eix viari perpendicular a la costa que en el període imperial es materialitzarà amb la construcció d'una carretera que unirà les postes d'*Intibili* en la via Augusta, situada al sud de *Dertosa* i que pot reduir-se amb moltes probabilitats a Traiguera, i *Contrebia* (El Cabezo de las Minas, Botorrita), en las proximitats de *Caesaraugusta*. Possiblement la promoció de *Lesera* a municipi en la segona meitat del regnat d'August (Arasa, 2009: 104-105), pugua explicar la seua construcció. Aquesta via només apareix esmentada per un itinerari tardà, l'Anònim de Ràvena, que inclou en el seu traçat una localitat de situació desconeguda, *Iologum*. Poden atribuir-se a aquesta via algunes restes visibles prop de l'encreuament de la carretera CV-128 amb la N-232. A partir d'aquest lloc no es coneix amb seguretat el seu traçat fins a les restes de la Roca Tallada ací estudiades. Aquest és el principal eix de comunicacions de *Lesera*, ja que per l'est facilitava l'accés a la zona litoral per on passava la via Augusta i pel NW amb la vall de l'Ebre, l'altra zona cap a on es projectaven de manera significativa les relacions d'aquesta petita ciutat. Al llarg dels més de dos segles i mig de la seua existència, les comunicacions entre la vall de l'Ebre i la zona septentrional de la costa valenciana pivotaran entorn d'aquest municipi. El seu caràcter com a nus de comunicacions es completa amb altres vies com la que remuntava el riu Cantavella i la que probablement venia des de l'important assentament aragonés de El Morrón del Cid (La Iglesuela del Cid) (Arasa, 1983: 82-84, làm. I-II; 1987: 119-122, fig. 47).

El tram estudiat, situat a curta distància de la petita ciutat de *Lesera* en direcció nord, no és únicament el millor conservat d'aquesta via, sinó també un bon exponent de l'aplicació de les tècniques de construcció de camins en zones rocoses que exigeixen importants treballs d'excavació de trinxeres per a suavitzar la rasant de les rampes i assegurar el pas dels carros. La singularitat d'aquest paratge va fer que apareguera esmentat en la documentació medieval de manera ben primerenca, ja que des de finals del segle XII figura en les cartes de població com el 'camí del carro'. Tot i que la falta de treballs de prospecció més enllà d'aquest lloc impedeix determinar la direcció que prenia aquest camí, es planteja la hipòtesi que es dirigira cap al municipi existent al jaciment de El Palao (Alcanyís), que alguns autors identifiquen amb *Osicerda*.

Des del punt de vista topogràfic, el principal problema que presenta la zona que s'estén entre el corredor central de les comarques septentrionals del litoral valencià per on passa la via Augusta i la comarca dels Ports és la pujada a Morella pel port de Querol, que la carretera N-232 no ha resolt satisfactòriament i resta per veure com ho farà la futura A-68. La falta d'un treball de documentació i reconeixement no permet concretar quin va ser el traçat exacte de la via romana en aquesta zona. D'altra banda, les notícies sobre l'existència de roderes en almenys altres dos accessos a la comarca, encara per estudiar, deixa oberta la possibilitat de la utilització d'altres camins en l'antiguitat. Aquest és el cas del riu Cervol, que podria haver remuntat un camí des de la població de Rossell, i de Salvassòria (Morella), per on un camí podria haver remuntat la costera de la Llàcua des del corredor de Catí. Tampoc pot descartar-se que les roderes conservades en terres del Mas de Mestres de Baix (Morella), ja prop de *Lesera*, puguen pertànyer a la via ací estudiada, si no es tracta d'un camí local procedent dels assentaments existents a la vega del Moll (Arasa, 1987: 122, làm. XXXIV, 2).

La importància d'aquest camí va decaure amb la desaparició de la ciutat romana de *Lesera* a partir del segle III i la configuració d'una nova centralitat al Castell de Morella en el període andalusí, des de quan es potenciarà la comunicació directa amb Alcanyís per Montroig. Però el camí que passa per la Roca Tallada seguirà utilitzant-se fins a l'època moderna, segons es pot veure en la toponímia i la cartografia. Com hem vist, els primers intents de construir una carretera que permetera comptar amb una eixida a la mar del regne d'Aragó segueixen de manera general el seu traçat i havien de passar per aquest paratge, però aquesta carretera no es va construir fins al segle XIX. Serà aleshores quan la infraestructura viària de la comarca dels Ports, amb l'accés meridional pel coll d'Ares en ús almenys des del segle XVIII, tornarà a abastar el nivell desenvolupat en època romana.

BIBLIOGRAFIA

- ADAM, J.-P. (1996): *La construcción romana. Materiales y técnicas*. León.
- AL-^cUDHRÎ (1965): *Fragmentos geográfico-históricos de al-masâlik ilâ gamîc al-mamâlik*. Madrid.
- ARANEGUI GASCÓ, C. (coord.) (1996): *Els romans a les terres valencianes*. València.
- ARASA I GIL, F. (1983): "El Morrón del Cid (La Iglesuela del Cid)". *Teruel*, 70, Teruel, p. 61-185.
- ARASA I GIL, F. (1983-84): "Història de l'arqueologia a la comarca dels Ports". *Boletín de la Asociación de Amigos de Morella y su Comarca*, VI, Morella, p. 5-28.
- ARASA I GIL, F. (1986): "La Moleta dels Frares (El Forcall, Castelló). Consideracions entorn de la respublica lese-rensis". *Saguntum-Papeles del Laboratorio de Arqueología de Valencia*, 20, València, p. 165-241.
- ARASA I GIL, F. (1987): *Lesera (La Moleta dels Frares, El Forcall). Estudi sobre la romanització a la comarca dels Ports*. Monografías de Prehistoria y Arqueología Castellonenses, 2, Castellón.
- ARASA I GIL, F. (1991a): "El poblament medieval pre-cristià en la comarca dels Ports segons la documentació". *Miscel·lània dedicada a la memòria de Mossén Manuel Milián Boix (Morella, 1908-1989)*, València, p. 83-102.
- ARASA I GIL, F. (1991b): "Notes sobre toponímia medieval de la comarca dels Ports". *XIV Col·loqui General de la Societat d'Onomàstica. Butlletí Interior de la Societat d'Onomàstica*, XLIV, Alacant, p. 546-550.
- ARASA I GIL, F. (1996): "Les vies romanes en l'obra d'Antoni Chabret". *Braçal*, 14, Sagunt, p. 37-54.
- ARASA I GIL, F. (1999): "Las vías romanas por tierras valencianas: actualidad y futuro de una red de comunicaciones". *II Encuentro Europeo Vías Romanas en el Mediterráneo*, Valencia, p. 13-24.
- ARASA I GIL, F. (2000): "La comarca dels Ports des de la Prehistòria fins a l'alta Edat Mitjana". *Actes de la XL Assemblea Intercomarcal d'Estudiosos*, I, Castelló, p. 15-37.
- ARASA I GIL, F. (2001): *La romanització a les comarques septentrionals del litoral valencià. Poblament iberoromà i importacions itàliques en els segles II-I aC*. Servicio de Investigación Prehistórica, Diputación de Valencia (Trabajos Varios del SIP, 100), Valencia.
- ARASA I GIL, F. (2005): "Arco de Cabanes. Observaciones críticas (1866), informe manuscrito de Félix Ponzoa Cebrían sobre l'Arc de Cabanes conservat a l'arxiu de la Real Academia de la Historia. Una aproximació a l'arqueologia castellanenca en el segle XIX". *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, LXXXI, Castellón, p. 161-217.
- ARASA I GIL, F. (2006a): "La ciutat romana de Lesera. Les excavacions de 2001-2005". *Miscel·lània en homenatge a José Eixarch Frasnó*, V.M. Cardona Eixarch (coord.), Vinaròs, p. 53-97.
- ARASA I GIL, F. (2006b): "Dos nous mil·liaris de la via Augusta a Petrer i el Pilar de la Horadada (Alacant)". *Saguntum-PLAV*, 38, València, p. 149-157.
- ARASA I GIL, F. (2006c): "El trazado de la Vía Augusta en tierras Valencianas". *Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria)*, E. García Prósper, P. Guérin, J. L. de Madaria i P. Sánchez Pérez (eds.), Valencia, p. 93-130.
- ARASA I GIL, F. (2009): *La ciutat romana de Lesera*. Ajuntament de Forcall, Vinaròs.
- ARASA I GIL, F. (en premsa a): "Els camins antics de la partida de Ferriol d'Elx (el Baix Vinalopó)". *Lucentum*, XXVIII, Alicante.
- ARASA I GIL, F. (en premsa b): "La vía Augusta en el País Valenciano". *Aspectos de la red viaria hispano-romana (2008)*, *Anas*, 20-21, Mérida.
- ARASA, F. i ROSSELLÓ, V. (1995): *Les vies romanes del territori valencià*. València.
- BARCELÓ TORRES, C. (1982): *Toponímia aràbiga del País Valencià. Alqueries i Castells*. Xàtiva.
- BARREDA I EDO, P.E. (2006): *Crònica documentada d'Ares. I - Fonts escrites (1157-1550)*. Ajuntament d'Ares del Maestrat, Castelló.
- BARRUOL, G. (1986): "Ouvrages routiers antiques à Sainte-Croix-du-Verdon et à Riez (Alpes-de-Haute, Provence)". *Revue d'Archéologie Narbonnaise*, XIX, Narbonne, p. 133-158.
- BENAVENTE, J.A.; MARCO, F. i MORET, P. (2003): "El Palao de Alcañiz y el Bajo Aragón durante los ss. II y I a.C.". *Archivo Español de Arqueología*, 76, Madrid, p. 231-246.
- BETÍ BONFILL, M. (1934): "Colección de Cartas Pueblas LIII. Carta-puebla de Morella por Jaime I a 16 de febrero de 1250". *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XV, Castellón, p. 115-117.
- BORRÀS JARQUE, J.M. (1929): *Història de Vinaròs*. Tortosa.
- BOSIO, L. (1997): *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*. Padova.
- BROISE, P. (1974): *Genève et son territoire dans l'antiquité*. Bruxelles.

- 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.
- BRONCANO, S. i ALFARO, M. (1997): *Los accesos a la ciudad ibérica de Meca mediante sus caminos de ruedas*. Servicio de Investigación Prehistórica, Diputación Provincial de Valencia (Trabajos Varios del SIP, 92), Valencia.
- BUSANA, M.S. cur. (1997): *Via per montes excisa. Strade in galleria e passaggi sotteranei nell'Italia romana*. Roma.
- CAAMAÑO GESTO, J.M. (2009): *La Vía Noua 18 Itinerario Antonino en su Tramo Galaico*. Vilalba.
- CABANES, F.X. (1830): *Guía general de correos, postas y caminos del Reino de España, con un mapa itinerario de la península*. Burgos.
- CASTELLVI, G. et alii (1997): *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*. Documents d'Archéologie Française, 61, Paris.
- CASTELLVI, G.; NOLLA, J.M.^a i RODÀ, I. (2008): *Le Trophée de Pompée dans les pyrénées (71 avant J. -C.). Col de Panissars. Le Perthus, Pyénées-Orientales (France). La Jonquera, Haut Empordan (Espagne)*. Supplément à Gallia, 58, Paris.
- CAVANILLES PALOP, A.J. (1795-97): *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Madrid.
- COROMINES, J. (1989 ss): *Onomasticon Cataloniae (OC)*. Barcelona.
- CHABRET FRAGA, A. (1978): *Vías romanas de la provincia de Castellón de la Plana*. Castellón.
- CHEVALIER, R. (1997): *Les voies romaines*. Paris.
- DIODOR DE SICÍLIA: GEER, R.M. (1954): *The Library of History of Diodorus of Sicily*, X. The Loeb Classical Library, London.
- EIXARCH FRASNO, J. (1983): "La carretera de Vinaroz a Zaragoza pudo haber pasado por Forcall". *Bisgargis*, 197, Barcelona, p. 3-5.
- EIXARCH FRASNO, J. (1994): *Forcall. Trabajos Históricos 1966-1993*. Sant Carles de la Ràpita.
- EJARQUE PEÑARROYA, A. i FORÉS QUEROL, A. (2010): *Els masos de Forcall*. Ajuntament de Forcall, Vinaròs.
- ESCRIVANO, J.M. (1767): *Itinerario Español, o Guía de Caminos, para ir desde Madrid à todas las Ciudades, y Villas mas principales de España; y para ir de unas Ciudades à otras; y à algunas Cortes de Europa*. Madrid.
- ESTRABÓ: LASSERRE, F. (1967): *Strabon. Géographie III (Livres V et VI)*. Les Belles Lettres, Paris.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, A. (1990-91): "El yacimiento submarino de Piedras de la Barbada (Benicarló, Castellón). Campaña 1989". *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonenses*, 15, Castellón, p. 401-417.
- 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, p. 136-164.
- FUSTER, G. (1995): "Aproximació a la toponímia medieval de les comarques del nord de Castelló". *Materials de toponímia*, I, València, p. 273-302.
- GAMUNDÍ CARCELLER, S. (1994): *La comarca dels Ports. Su patrimonio y sus gentes*. Valencia.
- GARCÍA SANZ, A. i GARCÍA EDO, V. (1995): *La carta pobla de Morella: abril 1233*. València.
- GARCÍA EDO, V. (1989): "Nuevas aportaciones documentales sobre don Blasco de Alagón". *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, LXVI, Castellón, p. 287-301.
- GARCÍA MERCADAL, J. (1952-1962): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Madrid.
- GIMÉNEZ SOLER, A. (1909): *Itinerario del Rey Don Alonso de Aragón y de Nápoles*. Zaragoza.
- GRAU MONTSERRAT, M. (1952): "El Cid en tierras de Morella". *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XXV VIII, Castellón, p. 345-361.
- GRENIER, A. (1934): *Manuel d'archéologie gallo-romaine. 2. L'archéologie du sol. 1. Les routes*. Paris [2º ed. 1985].
- GUINOT RODRÍGUEZ, E. (1991): *Cartes de poblament medievals valencianes*. València.
- HUGUET, R. (1916): "Vías romanas en la provincia de Castellón". *Almanaque "Las Provincias"*, Valencia, p. 113-118.
- ISIDOR DE SEVILLA: OROZ RETA, J. (1983): *San Isidro de Sevilla. Etimologías*, II. Madrid.
- JIMÉNEZ SALVADOR, J.L. (1994-95): "Referencias historiográficas sobre el acueducto de Peña Cortada (Los Serranos, Valencia)". *Arse*, 28-29, Sagunto, p. 217-234.
- LEDESMA RUBIO, M.^aL. (1983): "La colonización del maestrazgo turolense por los templarios". *Aragón en la Edad Media*, V, Zaragoza, p. 69-93.
- LEDESMA RUBIO, M.^aL. (1991): *Cartas de población del Reino de Aragón en los siglos medievales*. Zaragoza.
- LÓPEZ, S. (1812): *Nueva guía de caminos para ir desde Madrid à todas las Ciudades y Villas más principales de España y Portugal, y también para ir de unas Ciudades à otras*. Madrid.

- MADOZ, P. (1982): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Alicante, Castellón y Valencia*. Valencia [1849].
- MAGALLÓN BOTAYA, M.^aA. (1987): *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.^aA. (1999): “Las vías romanas en Aragón”. *Caminos y comunicaciones en Aragón*, M.^aA. Magallón (coord.), Zaragoza, p. 43-57.
- MARCO SIMÓN, F. (coord.) (2003): *El poblado íbero-romano de El Palao (Alcañiz): la cisterna*. Al-Qannis, 10, Alcañiz.
- MARTÍN COSTEA, A. (2006): “Sobre las vías romanas del Bajo Aragón”. *Boletín de la Asociación Española de Amigos de la Arqueología*, 44, Madrid, p. 201-229.
- MATEU BELLÉS, J.F. (1995): “Cavanilles i l’ofici il·lustrat de viatjar”. Dins J. Lacarra, X. Sánchez i F. Jarque: *Les Observacions de Cavanilles. Dos-cents anys després*. València, p. 15-55.
- MILLER, K. (1916): *Itineraria Romana. Römische reisewege an der hand der Tabula Peutingeriana dargestellt*. Leipzig.
- MIRET I SANS, J. (1918): *Itinerari de Jaume I “El Conqueridor”*. Barcelona.
- MIZAL, J.A. (1989): *Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII*. CSIC, Madrid.
- MOREU-REY, E. (1982): *Els nostres noms de lloc*. Mallorca.
- MORENO GALLO, I. (2001): *Descripción de la vía romana de Italia a Hispania en las provincias de Burgos y Palencia*. Salamanca.
- MORENO GALLO, I. (2004): *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Madrid.
- MOROTE BARBERÁ, J.G. (1979): *Aportación al estudio de las vías romanas en el País Valenciano*. Tesis de Licenciatura, Universitat de València.
- MOROTE BARBERÁ, J.G. (2002): *La vía Augusta y otras calzadas en la comunidad Valenciana*. Serie Arqueológica, 19. Real Academia de Cultura Valenciana, Valencia.
- MUÑOZ CATALÁ, A. (1972): “Algunas observaciones sobre las vías romanas de la provincia de Castellón”. *Archivo de Prehistoria Levantina*, XIII, Valencia, p. 149-160.
- NAVARRO, M. (1994): *La epigrafía romana de Teruel*. Teruel.
- OLESON, J.P. (ed.) (2008): *Engineering and Technology in the Classical World*. Oxford.
- PALANQUES MONTÓN, J.M.^a (1986): *Palanques (Antigua aldea, y “calle y barrio”, de Morella)*. Tortosa.
- PÉREZ CUEVAS, A.; SIMÓN, J.L. i VIVÓ, M.J. (1983): *Paisajes naturales de la región del Maestrazgo y Guadalupe*. Teruel.
- PIQUERAS, J. i SANCHIS, J. (1992): *La organización histórica del territorio valenciano*. Valencia.
- PIQUERAS, J. i SANCHIS, J. (2006): *Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos*. Valencia.
- PLINI: ANDRÉ, J.; BLOCH, R. i ROUVERET, A. (1981): *Pline l’Ancien. Histoire Naturelle. Livre XXXVI*. Les Belles Lettres, Paris.
- QUEROL, E. (coord.) (1995): *La comarca dels Ports*. Barcelona.
- QUILICI, L. i QUILICI GIGLI, S. (eds.) (1999): *Tecnica stradale romana*. Roma.
- RAMOS BARCELÓ, J.E. (1992): “El yacimiento arqueológico submarino de las rocas de la Barbada en Benicarló”. *II Jornadas sobre Arte y Tradiciones Populares*, Benicarló, p. 159-178.
- RIPOLLÈS ALEGRE, P.P. (1985): “Las monedas del tesoro de Morella, conservadas en la B. N. de París”. *Acta Numismática*, 15, Barcelona, p. 47-64.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid-Granada.
- ROSSELLÓ I VERGER, V.M. (1992): “Les vies romanes al País Valencià. Il·lusions i certeses”. *Servicio de Investigación Prehistórica, Diputación Provincial de Valencia (Trabajos Varios del SIP, 89)*. Valencia, p. 619-637.
- 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.
- SÁNCHEZ GOZALBO, A. (1928): “Ingeniería medieval. Los puentes de Forcall y Todolella”. *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, IX, Castellón, p. 198-203.
- SANCHIS DEUSA, C. (1988): *El transporte en el País Valenciano (carreteras y ferrocarriles)*. Valencia.
- SANCHIS DEUSA, C. (1993): *Els ponts valencians antics*. València.
- SARTHOU CARRERES, C. (s.a.): *Provincia de Castellón*. Geografía General del Reino de Valencia, Barcelona.
- SCHNETZ, J. (1940): *Itineraria Romana II. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographia*. Leipzig [2^a ed. 1990].

- SEGURA Y BARREDA, J. (1868): *Morella y sus aldeas. Geografía, Estadística, Historia, Tradiciones, Costumbres, Industria, Varones Ilustres, etcétera, de esta antigua población y de las que fueron sus aldeas*. Morella.
- SILLIÈRES, P. (1976): “La *Via Augusta* de Cordoue à Cadix. Documents du XVIIIe siècle et photographies aériennes pour une étude de topographie historique”. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 12, Paris, p. 27-67.
- SILLIÈRES, P. (1977): “Le ‘Camino de Aníbal’. Itinéraire des Gobelets de Vicarello, de Castulo à Saetabis”. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XIII, Madrid, p. 31-83.
- SILLIÈRES, P. (1990): *Les voies de communication de l’Hispanie Méridionale*. Paris.
- TARRADELL, M. (1965): “Prehistòria i Antiguitat”. *Història del País Valencià*, I. Barcelona, p. 15-206.
- VILLUGA, P.J. (1546): *Reportorio de todos los caminos de España*. Medina del Campo, Madrid [ed. 1950].
- VIZCAINO LEÓN, D. (coord.) (2007): *Paisaje y arqueología en la Sierra de la Menarella. Estudios previos del Plan Eólico Valenciano. Zona II: Refoies y Todolella*. Valencia.
- WHITE, K.D. (1984): *Greek and Roman Technology*. London.
- ZARAGOZÁ CATALÁN, A. (2006): “Puentes medievales en els Ports de Morella”. *Miscel·lània en homenatge a José Eixarch Frasnó*, V.M. Cardona Eixarch (coord.), Vinaròs, p. 145-172.

