

El tram de Via Augusta del Perelló (Baix Ebre)

MÍRIAM CARBONELL I SOLÉ,
PERE IZQUIERDO I TUGAS

El tram de via romana del Perelló fou descobert casualment l'any 1988 en el transcurs d'unes obres de reparació de camins rurals engegades per l'ajuntament d'aquest municipi del Baix Ebre. Davant les característiques especials que aquest camí presentava, com eren una amplada considerable, l'existència de restes de pavimentacions i les estructures associades, l'alcalde considerà necessària la presència de l'arqueòleg territorial corresponent. Com que les restes presentaven unes característiques relativament extraordinàries i era necessari reparar el camí per a l'ús agrícola que encara conservava, es considerà necessari fer-hi una actuació arqueològica de salvament que permetés verificar el seu possible origen romà i documentar-ne les característiques constructives i el context estratigràfic, fos quina fos la seva cronologia.

La presentació d'aquest jaciment en aquesta Tribuna té una motivació afegida a la del seu interès científic: es tracta de presentar també una proposta de projecció futura mitjançant un pla de recerca i restauració, elaborat per encàrrec del Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya l'any 1987.¹

El tram de via que presentem s'estén des del límit sud del Perelló fins al pont del Salvador, situat a mig camí entre aquest poble i l'Ampolla. La longitud total del traçat reconeixible és de 3.540 metres. Les coordenades del seu extrem nord són 0° 42' 48" E i 40° 52' 23" N, i les de l'extrem sud 0° 42' 43" E i 40° 50' 32" N.

L'àrea en què se situa està delimitada per l'interior per les serres de Cardó i del Boix, amb altures fins a 767 m.s.n.m. als Morrals de Cantdegall. Aquestes serres estan formades per calcàries del Cretaci que es perllonguen fins a la costa i constitueixen la base del camí que descrivim.

Vers el sud, la relació amb la vall baixa de l'Ebre és dificultada per la Serra

1. IZQUIERDO, P.: Projecte de Pla d'Estudi i Restauració del tram de Via Augusta i posterior carretera Barcelona-València del Perelló (Baix Ebre), Tortosa, 1988, inèdit.

del Coll de l'Alba, amb una orografia força turmentada que en cap cas no permet la construcció de camins rectes ni planers.

A la banda de la costa, l'orografia té com a característica principal la presència de constants obstacles transversals formats per barrancs i turons que moren a la mar en forma de penya-segat. Actualment, la via del tren i l'autopista segueixen un itinerari costaner que salva les irregularitats del terreny mitjançant constants talls i viaductes.

Al nord, després d'una gran plana anomenada en l'edat mitjana desert d'Alfama, hi ha un sistema muntanyós important que arriba al mar en l'anomenat coll de Balaguer, obstacle orogràfic de primer ordre com ho demostra el fet que separa les comarques del Baix Ebre, la Ribera d'Ebre i el Baix Camp.

La font d'informació més important que coneixem sobre el traçat de la via Augusta a les terres de l'Ebre són els itineraris d'època romana que hi fan referència.² En primer lloc, dels Vasos Apol·linars i de l'Itinerari d'Antoní es dedueix que aquest camí recorria entre Tarraco i Dertosa una distància de 62 MP, equivalents a uns 92 km. Entre aquestes dues ciutats se'ns esmenten tres localitats o *mansiones*:

- *Oleastrum*, l'*Oleastron* d'Estrabó (64 aC-23 dC, *Geographia*, III, 4.6), a 21 MP (31,1 km) de Tarraco.
- *Subsaltu* o *Subsaltum*, a 4 MP (5,9 km) d'*Oleastrum*.
- *Tria Capita*, a 20 MP (29,6 km) de *Subsaltu* i a 17 MP (25,2 km) de Dertosa.

L'anònim de Ravenna afegeix a aquestes el lloc de *Pinos* o *Pinon*, entre *Saltu* o *Saltum* i *Orea* o *Trea Capita*. Finalment, la tègula de València només esmenta Dertosa entre Sagunt i Tarragona.

Aquestes *mansiones* poden ser situades amb força aproximació:

- *Oleastrum* o *Oleastron* pot ser situada a la banda sud de la desembocadura del riu Llastre o Ullastre, on hi ha un jaciment romà de grans dimensions.
- *Sub Saltum* o *Sub Saltu* podria haver estat entre l'autopista A2 i la central nuclear de Vandellòs I, on hi ha un altre jaciment romà que correspon amb la distància indicada.
- *Pinos* o *Pinon* és possible que fos prop del Barranc del Pinet (l'Ametlla de Mar), al costat sud de la desembocadura del qual es troba el jaciment medieval i romà de Sant Jordi d'Alfama.
- *Tria Capita* ha estat situada en diversos llocs, força separats, segons diversos autors. Així, Ceán Bermúdez el 1832 i Saavedra el 1862 situaven aquest lloc al Perelló, mentre que Blázquez (1925) i Pallí (1985) afirmen que era a l'Ampolla. Madoz (1846) la situa a Tivissa. Abans d'ubicar-la a l'Ampolla, Blázquez havia suposat que era a Miravet (1892), i entre Ginestar i Benifallet (1898).

2. ROLDAN, J.M.: *Itineraria Hispana. Fuentes para el estudio de las vías romanas de la Península Ibérica*. Madrid, 1975.

L'origen d'aquestes disparitats rau en dues causes combinades: per una banda, la complexitat de l'orografia de tot el sector des del coll de Balaguer fins a Tortosa; per l'altra, el desfasament entre la distància de les fonts (91,9 km) i la distància en línia recta (68 km), tenint en compte que fins a Oleastrum només hi ha 3 km de diferència. Això implica que el camí feia una marrada considerable per no travessar el bloc muntanyós del coll de l'Alba. Des del nostre punt de vista, la situació de *Tria Capita* a l'Ampolla és l'única que soluciona aquest problema de distàncies, atès que la distància fins al coll de Balaguer, passant pel tram que presentem, correspon a la indicada, així com la distància a Tortosa, suposant que el ramal principal de la via seguís per la plana vers el sud-oest i girés posteriorment vers el nord ja a prop del riu Ebre, esquivant el coll de l'Alba. El topònim de *Tria Capita* s'explicaria, doncs, pels tres caps que llavors es devien endinsar en el mar: el Cap Roig, el Capelo i la roca mateixa que fa de base de la vila vella de l'Ampolla.

Les aportacions de la toponímia contemporània ens permeten precisar una mica més el traçat del camí, amb noms com Font de Quint, petit nucli situat a cinc milles al sud de Tortosa a la banda esquerra de l'Ebre; el Perelló mateix, que podria indicar tant la posició d'un mil-liari com l'arbust homònim; la Creveta (el Perelló), assimilable a cruïlla de camins; i potser també el Mas de Ponts o de Ponç, situat a la vora de la carretera substituïda fa pocs anys entre dos barrancs, en terme de l'Ampolla.

D'altra banda, els mil-liaris coneguts a les terres de l'Ebre són escassos. Un d'ells, anomenat de l'Aldea, és d'època de Claudi i va ser publicat ja a inicis del segle XIX.³ Es trobava a l'església de la Mare de Déu de l'Aldea, d'on va ser robat a finals del segle passat. En l'actualitat és al pati d'una propietat privada de la ciutat de Tortosa. Un segon mil-liari fou localitzat en els anys seixanta prop de Sant Jordi d'Alfama.⁴ La seva inscripció presenta una L arcaica que sembla que el relaciona amb un dels primers amollonaments del camí. Finalment, hi ha una probable base de mil-liari en terme de l'Aldea, entre la Burjasènia i el riu Ebre, que fou publicada en els anys cinquanta per F. Esteve Gálvez.

Un altre indicatiu de la vialitat romana és la situació de necròpolis i de monuments funeraris. En aquest sentit, la major part de troballes d'enterraments romans a Tortosa s'han situat a la banda sud de la ciutat, on recentment ha estat excavada una necròpoli tardo-romana i les restes d'una probable basílica paleocristiana.⁵ D'altra banda, en un lloc situat entre els dos mil-liaris coneguts de l'Aldea hem pogut localitzar diversos carreus treballats, algun dels quals amb baix relleus, que indiquen possiblement la situació d'un monument funerari.

Tenint en compte que, per un principi d'economia elemental, els camins

3. LABORDE, A.: Viatge pintoresc i històric (1808), Montserrat, 1978, planxa LXXXVIII.

4. MASSIP, J.: El lapidari romà de Tortosa, «La Voz del Bajo Ebro», I-III-1968. MAYER, M. & RODA, I.: Consideraciones sobre el conjunto epigráfico de Tortosa, «XVIII CNA», Saragossa, 1985.

5. BARRASETAS, E.: Memòria de la campanya d'excavacions arqueològiques de salvament a la plaça d'Alfons XII (Tortosa), Barcelona, 1989, inèdit.

principals romanen en ús durant molts segles, la situació dels hospitals medievals ens pot acabar d'orientar sobre el traçat de rutes més antigues. Així, trobem un hospital a l'Hospitalet de l'Infant, a poca distància del jaciment que associem a *Oleastrum*, un altre al castell-monestir de Sant Jordi d'Alfama, molt a prop del lloc on podia haver-hi hagut *Pinon*, i un tercer al Perelló, que fa palès que els viatgers s'allunyaven de la costa en aquest punt.

A partir d'aquestes dades podem fer una hipòtesi de reconstrucció del traçat, que sortint de la costa a la desembocadura del riu Llastres devia passar el coll de Balaguer per la muntanya (avui, malauradament, arrasada), continuar costejant fins a Sant Jordi d'Alfama i endinsar-se una mica abans d'arribar-hi per evitar els barrancs, seguint carenes a través del lloc on avui hi ha el Perelló fins a tocar altra vegada el mar a l'Ampolla. Seguint el límit entre la plana i les muntanyes, la via devia guanyar la vall de l'Ebre a l'altura de l'Aldea, remuntant-la ben a prop del riu per Font de Quinto i Camp-redó, fins a entrar a la ciutat aproximadament pel mateix lloc per on avui ho fa el ferrocarril.

Els camins constitueixen un tipus de jaciment arqueològic viu i sotmès a una transformació constant. Es tracta d'un cas extraordinari de perduració en l'ús d'una estructura que només es pot paral·lelitzar amb el subsòl urbà. Això fa que sigui difícil de discriminar la cronologia dels trams de camí i de les obres que s'hi poden trobar. Per complicar la cosa, la represa de la construcció i reparació de carreteres en l'edat moderna fonamentà la seva tecnologia en l'observació dels camins romans, que encara llavors formaven la major part de la xarxa principal de comunicacions.⁶

Aquesta problemàtica ha estat especialment tinguda en compte tant en els estudis arqueològics preliminars realitzats fins ara com en la redacció del programa de restauració en el tram del Perelló.

Aquest tram té en la seva major part una amplada propera als 8,70 m, equivalents a 30 peus romans, i la longitud conservada és de tres quilòmetres i mig, des que surt del poble del Perelló, a l'altra banda del barranc de les Comes, fins que es perd sota l'actual carretera nacional 340, a l'altra banda del pont del Salvador. El seu traçat és nord-sud rectilini, amb altures que oscil·len entre els 90 m.s.n.m. en el seu extrem nord, els 190 m.s.n.m. del coll de Sant Cristòfol i els 66 m del seu extrem sud. Els pendents oscil·len entre un 4,5 i un 8%, encara que hi ha un tram de 400 m que en té un 15%, cosa que segurament motivà la variació posterior del traçat. En contrast amb les carreteres posteriors, que solucionen la travessia d'aquesta zona abrupta cercant posicions a mitja pendent, els constructors d'aquest camí triaren deliberadament les carenes per deslliurar-se de l'erosió en bona part del recorregut.

Al llarg de tot el tram hi ha nombroses estructures relacionades amb el camí, evidentment fetes o refetes en diverses èpoques. En primer lloc, en la seva major part el camí està calçat per murs de pedra seca, que en ocasions el

6. AUTORS DIVERSOS: «Las obras públicas en el siglo XVIII», *MOPU*, 356, juliol-agost 1988, número monogràfic.



Fig. 1. Vista d'un sector del tram de la Via Augusta, al Perelló, que conserva la pavimentació de còdols lligats amb morter.



Fig. 2. Mur lateral de la via travessat per una claveguera.

sobreeleven per totes dues bandes i en d'altres l'anivellen per la banda on el terreny és més baix.

Les pavimentacions, allà on es conserven, són de còdols lligats amb morter de calç o, de vegades, amb guixos locals (fig. 1). Sovint la superfície de rodament és formada per la mateixa roca retallada. Cintes transversals diagonals, fetes de lloses de calcària, reforcen la pavimentació en els trams més pendents.

Els nivells de construcció, massa sovint considerats típics en les vies romanes, només hi són presents en els trams sobrepujats. A partir de la informació obtinguda en els sondejos realitzats, sembla que la roca pelada és anivellada amb terra, o bé s'elimina la capa superficial d'aquesta, i s'empra la roca com a fonament. La roca fa així la funció de l'*statumen*, preparació que de fet només devia ser necessària en les vies que circulaven sobre terrenys més inestables. Damunt s'hi posa una capa gruixuda de pedra irregular de diverses mides o *rudus*. Damunt d'aquest nivell s'han localitzat reparacions posteriors amb terra. Finalment, la pavimentació equivaldria al *nucleus*, que es deixava sense enllosar, com s'acostumava a fer fora dels nuclis urbans i dels seus voltants.

En d'altres indrets la via circula retallada a la roca, de vegades la totalitat de la calçada i d'altres tan sols els desguassos.



Fig. 3. Extrem d'una claveguera transversal.

En alguns trams elevats, els murs laterals són perforats per clavegueres transversals de llinda adovellada, similars a les de la calçada de Puerto del Pico (Àvila), el clavegueram de la vil·la romana dels Munts, les clavegueres de Tiermes (Sòria) i la claveguera muntanya-mar del sector de les Termes de Badalona (fig. 2).

L'actuació arqueològica del 1988 tenia com a objectius valorar el jaciment i el seu estat de conservació davant la necessitat de les obres de condicionament de camins, aclarir les seves característiques constructives i funcionals, i avaluar les possibilitats de restauració i rehabilitació.

Entre els treballs realitzats, s'efectuà la neteja de la superfície d'alguns trams per poder-ne observar millor les característiques i evitar la degradació causada per part de la vegetació. Així mateix, s'excavaren de forma extensiva els canals de desguàs laterals per tal de restablir els circuits originals d'evacuació de les aigües pluvials. Cal esmentar que ha estat detectada la utilització d'un avenc natural com a sobreexidor d'un canal de desguàs lateral.

Potser les estructures més remarcables d'aquest tram són les clavegueres transversals, a les quals vam dedicar una part de la intervenció excavant-ne l'entrada i la sortida d'una. Aquesta claveguera té una longitud de 12 m, amb una alçària que oscil·la entre 95 cm i un metre i una amplada mitjana de 55 cm. La potència del farciment d'aquesta claveguera i dels seus voltants era de 90 cm. En l'extrem superior hi va aparèixer un muret de pedra seca destinat a

desviar l'aigua del marge de la via cap al passadís. Es va poder documentar parcialment el sistema de construcció dels murs laterals, en els quals es posaven els blocs de calcària irregularment, de forma que encaixessin. Seguidament es retocava la superfície del mur, aconseguint així una superfície considerablement llisa amb el mínim d'esforç possible. Una prova d'aquest procés és l'estrat d'esquirles de pedra trobat a la base del mur. Sobre el sostre de la claveguera s'obrí una cala de 4 m², que va permetre documentar com es relacionava la seva construcció amb la de la resta del farciment del camí. La documentació d'aquest farciment es realitzà mitjançant una altra cala d'un metre quadrat en el paviment de la via, a poca distància d'aquesta claveguera.

Finalment, es realitzà una prospecció en recerca de les filades diagonals de lloses, que van ser netejades i documentades.

Davant l'excepcionalitat que té un monument d'aquestes característiques i de la necessitat de trobar una solució a la disjuntiva entre donar-li un ús cultural o permetre la seva destrucció per millorar l'accés als camps, el Servei d'Arqueologia de la Generalitat ens encarregà la redacció d'un pla d'estudi i restauració del monument, que fou lliurat el 1988 amb el títol «Pla d'estudi i de restauració del tram de Via Augusta i posterior carretera Tarragona-València del Perelló».

El Pla d'estudi es considera un requisit previ indispensable per a la realització de cap mena de restauració. Consta de dues parts diferenciades, la primera de les quals inclou actuacions dirigides a la documentació i la segona, d'altres més pròpiament de recerca.

Entre les actuacions del Pla de documentació hi ha la investigació en arxius a la recerca de documents escrits i gràfics sobre la via i el seu context, la documentació topogràfica combinant fotogrametria i tècniques convencionals, la intervenció arqueològica i la documentació gràfica i fotogràfica, que inclourà la filmació d'un documental.

La intervenció arqueològica consistirà en la realització d'excavacions destinades a netejar la superfície i a enretirar i estudiar els paquets sedimentaris que oculten paraments. Es preveu la recollida de columnes de mostres per anàlisi sedimentològica i pol·línica i un estudi petrològic de les varietats de pedra emprades en l'obra, el seu origen, les seves qualitats físico-químiques i els riscos de degradació.

Entre les actuacions del Pla de recerca s'inclou una beca per realitzar un anàlisi de l'evolució de la vialitat al Baix Ebre, l'anàlisi arquitectònica i paleo-tècnica del traçat i de l'enginyeria civil, de forma interpretativa i diacrònica, i un programa de difusió. Aquest programa de difusió, didàctica i publicacions preveu una publicació científica, un fullet divulgatiu polilingüe, un fullet didàctic destinat a les escoles i l'edició d'un vídeo sobre l'evolució del transport i de les vies de comunicació, així com els mètodes d'estudi aplicats a aquest tram.

El projecte també preveu la protecció legal que hauria de rebre el monument, la qual s'hauria d'iniciar amb la declaració com a bé d'interès cultural i

implicaria l'adequació de les normes urbanístiques, amb la creació d'un entorn de protecció d'un mínim de cinquanta metres per banda.

Finalment, el Pla de restauració, conservació i utilització estableix uns criteris generals sobre el plantejament de les obres; la restauració es definirà conforme a les dades obtingudes en els programes de documentació i recerca; serà limitada i dirigida bàsicament a la conservació del monument; s'efectuaran el mínim de reconstruccions possibles, i sempre en funció de dades certes. L'enjardinament hauria d'assajar una reconstrucció de l'entorn vegetal original a partir d'anàlisis palinològiques. També es preveu la senyalització del monument a diferents nivells i es formulen propostes de conservació i d'utilització que permetin fer-lo útil socialment i donar-li usos que en garanteixin l'automanteniment.

El pressupost estimat per realitzar aquest projecte és força moderat per l'envergadura del monument i es preveu que el seu finançament sigui diversificat.

En conclusió, la troballa d'aquest tram de carretera abandonada és una contribució al coneixement del traçat concret de l'anomenada Via Augusta i el seu estudi detallat pot permetre progressar vers el coneixement de la tècnica i la mentalitat dels constructors de camins del passat. Per això, considerem necessari que aquest monument rebi el tractament que caldria donar a molts d'altres: restaurar-lo i obrir-lo a activitats públiques i pedagògiques, atesa la seva singularitat i les possibilitats de rendibilitat social i àdhuc econòmica (veg. turisme al Perelló).

Esperem que el Servei d'Arqueologia faci seu aquest pla d'estudi i restauració i el porti a terme, iniciant així una línia de treball integral sobre jaciments relativament espectaculars per tal d'aplicar-la posteriorment a d'altres jaciments de Catalunya que mereixen un tractament semblant.